

## 711 - BILANCIO ORDINARIO D'ESERCIZIO

Data chiusura esercizio 31/12/2010

**AUTOSTRADe PER L'ITALIA  
S.P.A.**

### DATI ANAGRAFICI

Indirizzo Sede legale: ROMA RM VIA ALBERTO  
BERGAMINI 50

Codice fiscale: 07516911000

Forma giuridica: SOCIETA' PER AZIONI

Impresa in fase di aggiornamento

### Indice

Capitolo 1 - PROSPETTO CONTABILE .....	2
Capitolo 2 - BILANCIO .....	8
Capitolo 3 - VERBALE ASSEMBLEA ORDINARIA .....	99
Capitolo 4 - VERBALE ASSEMBLEA ORDINARIA .....	103
Capitolo 5 - RELAZIONE GESTIONE .....	111
Capitolo 6 - RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE .....	196
Capitolo 7 - RELAZIONE SINDACI .....	201
Capitolo 8 - ALTRO DOCUMENTO (DATI DI SINTESI ) .....	210
Capitolo 9 - ALTRO DOCUMENTO (DATI ESSENZIALI SOCIETA' CONTROLLATE E COLLEGATE ) .....	225

#### 4. BILANCIO D'ESERCIZIO: PROSPETTI CONTABILI E NOTE ILLUSTRATIVE



(Pagina intenzionalmente lasciata in bianco)

## PROSPETTI CONTABILI



**SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA**

(Migliaia di euro)	Note	31/12/2010	31/12/2009	1/1/2009
<b>ATTIVITÀ</b>				
<b>Attività non correnti</b>				
<b>Materiali</b>	<b>6.1</b>	<b>80.719</b>	<b>81.573</b>	<b>76.269</b>
Immobili, impianti e macchinari		71.781	72.091	65.775
Investimenti immobiliari		8.938	9.482	10.494
<b>Immateriali</b>	<b>6.2</b>	<b>16.575.368</b>	<b>16.357.921</b>	<b>15.715.385</b>
Diritti concessori immateriali		10.446.991	10.228.493	9.584.323
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.199	6.111.199	6.111.199
Altre attività immateriali		17.178	18.229	19.863
<b>Partecipazioni</b>	<b>6.3</b>	<b>764.491</b>	<b>834.564</b>	<b>597.822</b>
<b>Altre attività finanziarie non correnti</b>	<b>6.4</b>	<b>372.064</b>	<b>417.632</b>	<b>633.363</b>
Attività finanziarie non correnti per contributi su opere		32.134	-	62.198
Depositi vincolati convertibili oltre dodici mesi		214.460	308.783	506.500
Derivati non correnti con fair value attivo		-	857	1.825
Altre attività finanziarie non correnti		125.470	107.992	62.840
<b>Attività per imposte anticipate</b>	<b>6.5</b>	<b>100.760</b>	<b>126.165</b>	<b>120.930</b>
<b>Altre attività non correnti</b>	<b>6.6</b>	<b>2.372</b>	<b>3.435</b>	<b>7.802</b>
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>17.895.774</b>	<b>17.821.290</b>	<b>17.151.571</b>
<b>Attività correnti</b>				
<b>Attività commerciali</b>	<b>6.7</b>	<b>579.680</b>	<b>561.162</b>	<b>479.583</b>
Rimanenze		34.393	41.065	48.120
Attività per lavori in corso su ordinazione		3.274	3.274	3.274
Crediti commerciali		542.013	516.823	428.189
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>6.8</b>	<b>2.883.637</b>	<b>1.517.010</b>	<b>477.619</b>
Disponibilità liquide		151.658	348.446	61.408
Mezzi equivalenti		2.274.907	780.232	135
Rapporti attivi di conto corrente infragruppo		457.072	388.332	416.076
<b>Altre attività finanziarie correnti</b>	<b>6.4</b>	<b>304.609</b>	<b>288.346</b>	<b>264.728</b>
Quota corrente di attività finanziarie a medio-lungo termine		1.194	49.320	823
Attività finanziarie correnti per contributi su opere		136.406	62.198	96.931
Depositi vincolati convertibili entro dodici mesi		147.690	162.905	163.867
Altre attività finanziarie correnti		19.319	13.923	3.107
<b>Attività per imposte correnti</b>	<b>6.9</b>	<b>15.363</b>	<b>29.259</b>	<b>8.110</b>
<b>Altre attività correnti</b>	<b>6.10</b>	<b>53.204</b>	<b>37.504</b>	<b>100.050</b>
<b>Attività non correnti possedute per la vendita e attività incluse nei gruppi in dismissione</b>	<b>6.11</b>	<b>54.328</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale attività correnti</b>		<b>3.890.821</b>	<b>2.433.281</b>	<b>1.330.090</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ'</b>		<b>21.786.595</b>	<b>20.254.571</b>	<b>18.481.661</b>

**SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA**

(Migliaia di euro)	Note	31/12/2010	31/12/2009	1/1/2009
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>				
<b>Patrimonio netto</b>				
Patrimonio netto				
Capitale emesso		622.027	622.027	622.027
Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti		352.000	284.000	197.000
Altre riserve e utili portati a nuovo		684.418	781.700	1.092.998
Utile (Perdita) dell'esercizio al netto degli acconti su dividendi		300.044	179.202	-
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>6.12</b>	<b>1.958.489</b>	<b>1.866.929</b>	<b>1.912.025</b>
<b>Passività non correnti</b>				
Fondo per impegni da convenzione non corrente	6.13	4.192.526	4.276.027	4.073.245
Fondi per accantonamenti non correnti	6.14	769.303	738.315	699.595
Fondi per benefici per dipendenti		90.440	120.132	118.270
Fondo ripristino e sostituzione beni in concessione		678.863	618.183	581.325
Passività finanziarie non correnti	6.15	9.784.339	10.420.997	8.996.550
Finanziamenti a medio-lungo termine		9.625.376	10.200.004	8.818.785
Derivati non correnti con fair value passivo		158.963	220.993	177.765
Altre passività non correnti	6.16	27.230	27.569	27.892
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>14.773.398</b>	<b>15.462.908</b>	<b>13.797.282</b>
<b>Passività correnti</b>				
Fondo per impegni da convenzione corrente	6.13	385.255	582.128	603.566
Fondi per accantonamenti	6.14	166.156	151.323	137.490
Fondi per benefici per dipendenti		39.246	13.893	15.879
Fondo ripristino e sostituzione beni in concessione		79.000	97.000	79.000
Fondo rischi per sanzioni e penali da Convenzione Unica		465	-	-
Altri fondi per rischi e oneri		47.445	40.430	42.611
Passività commerciali	6.17	1.340.906	1.177.668	1.077.131
Passività finanziarie correnti	6.15	2.828.478	742.596	707.239
Scoperti di conto corrente		1.046	126	19.838
Rapporti passivi di conto corrente infragruppo		307.490	172.245	204.908
Finanziamenti a breve termine		65.000	45.000	18.000
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		2.451.664	521.899	461.540
Altre passività finanziarie correnti		3.278	3.326	2.953
Passività per imposte correnti	6.9	740	2.248	28.786
Altre passività correnti	6.18	333.173	268.771	218.142
<b>Totale passività correnti</b>		<b>5.054.708</b>	<b>2.924.734</b>	<b>2.772.354</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>		<b>19.828.106</b>	<b>18.387.642</b>	<b>16.569.636</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</b>		<b>21.786.595</b>	<b>20.254.571</b>	<b>18.481.661</b>



**CONTO ECONOMICO**

(Migliaia di euro)	Note	2010	2009
<b>RICAVI</b>			
Ricavi da pedaggio	7.1	2.762.164	2.529.821
Ricavi per servizi di costruzione	7.2	612.261	359.307
Altri ricavi operativi	7.3	379.249	384.294
<b>TOTALE RICAVI</b>		<b>3.753.674</b>	<b>3.273.422</b>
<b>COSTI</b>			
<b>Materie prime e materiali</b>	7.4	<b>-118.549</b>	<b>-134.692</b>
Acquisti di materiali		-111.877	-127.636
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		-6.672	-7.056
<b>Costi per servizi</b>	7.5	<b>-1.500.745</b>	<b>-1.352.477</b>
<b>Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali</b>		<b>-131</b>	<b>-44</b>
<b>Costo per il personale</b>	7.6	<b>-390.175</b>	<b>-392.567</b>
<b>Altri costi operativi</b>	7.7	<b>-386.075</b>	<b>-243.550</b>
Canoni di concessione		-288.720	-146.993
Costi per godimento beni di terzi		-8.388	-9.539
Variazione fondo ripristino e sostituzione beni in concessione		-14.072	-30.489
Altri accantonamenti a fondi per rischi ed oneri		-7.480	-1.000
Altri costi operativi		-67.415	-55.529
<b>Utilizzo fondo per impegni da convenzione</b>	7.8	<b>587.066</b>	<b>705.197</b>
<b>Ammortamenti</b>		<b>-386.666</b>	<b>-357.369</b>
Ammortamento immobili, impianti e macchinari	6.1	-19.227	-18.537
Ammortamento investimenti immobiliari	6.1	-544	-1.012
Ammortamento diritti concessori	6.2	-350.112	-319.613
Ammortamento altre attività immateriali	6.2	-16.783	-18.207
<b>(Svalutazioni) Ripristini di valore</b>	7.9	<b>-5.505</b>	<b>-1.475</b>
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>-2.200.780</b>	<b>-1.776.977</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>1.552.894</b>	<b>1.496.445</b>
<b>Proventi finanziari</b>		<b>199.021</b>	<b>134.631</b>
Proventi finanziari		141.615	98.221
Dividendi da partecipate		57.406	36.410
<b>Oneri finanziari</b>		<b>-843.574</b>	<b>-876.187</b>
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione		-161.321	-178.933
Altri oneri finanziari al netto dei contributi		-662.530	-591.169
Svalutazioni di attività finanziarie		-19.723	-106.085
Utili (perdite) su cambi		295	-958
<b>PROVENTI (ONERI) FINANZIARI</b>	7.10	<b>-644.258</b>	<b>-742.514</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>		<b>908.636</b>	<b>753.931</b>
<b>(Oneri) Proventi fiscali</b>	7.11	<b>-322.460</b>	<b>-294.817</b>
Imposte correnti		-299.140	-302.416
Differenze su imposte correnti esercizi precedenti		-4.584	11.011
Imposte anticipate e differite		-18.736	-3.412
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>		<b>586.176</b>	<b>459.114</b>
Proventi (Oneri) netti di attività cessate/destinate ad essere cedute		-	-
<b>UTILE DELL'ESERCIZIO</b>	7.12	<b>586.176</b>	<b>459.114</b>

(Euro)	Note	2010	2009
<b>Utile base per azione</b>	7.12	<b>0,94</b>	<b>0,74</b>
di cui:			
da attività in funzionamento		0,94	0,74
da attività cessate/destinate ad essere cedute		-	-
<b>Utile diluito per azione</b>	7.12	<b>0,94</b>	<b>0,74</b>
di cui:			
da attività in funzionamento		0,94	0,74
da attività cessate/destinate ad essere cedute		-	-

**CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO**

(Migliaia di euro)	Note	2010	2009
<b>Utile dell'esercizio (A)</b>		<b>586.176</b>	<b>459.114</b>
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	6.12	17.583	-22.798
Utili (perdite) da valutazione attuariale (IAS 19)	6.12	3.797	3.608
<b>Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale (B)</b>		<b>21.380</b>	<b>-19.190</b>
<b>Risultato economico complessivo dell'esercizio (A+B)</b>		<b>607.556</b>	<b>439.924</b>

**PROSPETTO DELLA VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO**

(Migliaia di euro)	Capitale emesso	Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	Riserve da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva da cash flow hedge	Altre riserve e utili portati a nuovo	Risultato dell'esercizio	Totale Patrimonio netto
Saldo al 31/12/2008	622.027	197.000	216.070	124.406	-128.880	1.388.224	455.377	2.874.224
Riclassifica risultato esercizio 2008 (ante IFRIC 12)	-	-	-	-	-	455.377	-455.377	-
Effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 all'1/01/2009	-	-	-	-	-	-962.199	-	-962.199
Saldo all'1/1/2009	622.027	197.000	216.070	124.406	-128.880	881.402	-	1.912.025
(Inclusi gli effetti della prima adozione dell'IFRIC 12)								
Risultato economico complessivo dell'esercizio (IFRIC 12)	-	-	-	-	-22.799	3.609	459.114	439.924
Operazioni con gli azionisti ed altre variazioni								
Destinazione utile 2008	-	87.000	-	-	-	-87.000	-	-
Dividendi deliberati saldo 2008	-	-	-	-	-	-205.269	-	-205.269
Acconto sui dividendi	-	-	-	-	-	-	-279.912	-279.912
Piano di stock option	-	-	-	-	-	161	-	161
Saldo al 31/12/2009	622.027	284.000	216.070	124.406	-151.679	592.903	179.202	1.866.929
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-	-	-	17.583	3.797	586.176	607.556
Operazioni con gli azionisti ed altre variazioni								
Destinazione utile 2009	-	68.000	-	-	-	28.192	-96.192	-
Dividendi deliberati saldo 2009	-	-	-	-	-	-147.140	-83.010	-230.150
Acconto sui dividendi	-	-	-	-	-	-	-286.132	-286.132
Piano di stock option	-	-	-	-	-	286	-	286
Saldo al 31/12/2010	622.027	352.000	216.070	124.406	-134.096	478.038	300.044	1.958.489



**RENDICONTO FINANZIARIO**

(Migliaia di euro)	Note	2010	2009
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO</b>			
Utile dell'esercizio:	7.12	586.176	459.114
<b>Rettificato da:</b>			
Ammortamenti	6.1 - 6.2	386.666	357.369
Accantonamenti ai fondi		28.202	37.995
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	7.10	161.321	178.933
Svalutazioni (Rivalutazioni) delle attività finanziarie non correnti incluse partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value		19.723	106.085
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo e rettifiche di attività non correnti		131	-1.686
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		18.736	3.412
Altri (proventi) e oneri non monetari		-4.159	-32.879
Variazione del capitale di esercizio ed altre variazioni		193.880	72.421
<b>Flusso di cassa netto da (per) attività di esercizio [a]</b>	<b>8.1</b>	<b>1.390.676</b>	<b>1.180.764</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>			
Investimenti in attività autostradali	6.2	-1.194.883	-1.031.464
Contributi su attività autostradali	6.2	222.027	133.020
Investimenti in attività materiali	6.1	-19.762	-25.162
Investimenti in attività immateriali	6.2	-15.732	-16.574
Investimenti in partecipazioni al netto dei decimi da versare	6.3	-3.978	-344.869
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		715	4.015
Variazione netta delle altre attività non correnti		1.062	4.369
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti non detenute a scopo di negoziazione		29.304	192.115
<b>Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento [b]</b>	<b>8.1</b>	<b>-981.247</b>	<b>-1.084.550</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' FINANZIARIA</b>			
Dividendi corrisposti	6.12	-516.282	-485.181
Nuovi finanziamenti da azionisti	6.15	1.500.000	1.649.134
Rimborsi finanziamenti da azionisti	6.15	-	-450.000
Accessioni e accollo di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	6.15	-	443.768
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	6.15	-193.811	-72.225
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		31.126	-89.944
<b>Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria [c]</b>	<b>8.1</b>	<b>821.033</b>	<b>995.552</b>
<b>Incremento/(decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti [a+b+c]</b>	<b>8.1</b>	<b>1.230.462</b>	<b>1.091.766</b>
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti ad inizio esercizio</b>		<b>1.344.639</b>	<b>252.873</b>
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio</b>		<b>2.575.101</b>	<b>1.344.639</b>

	2010	2009
Imposte sul reddito corrisposte	286.610	333.239
Interessi attivi ed altri proventi finanziari incassati	110.146	34.150
Interessi passivi ed altri oneri finanziari corrisposti	556.084	492.754
Dividendi ricevuti	57.406	36.410
Utili su cambi incassati	4	35
Perdite su cambi corrisposte	47	34

**RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI**

	2010	2009
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio</b>	<b>1.344.639</b>	<b>252.873</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.8	1.517.010
Scoperti di conto corrente rimborsabili a vista	6.15	-126
Rapporti di C/C passivi infragruppo	6.15	-172.245
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio</b>	<b>2.575.101</b>	<b>1.344.639</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	6.8	2.883.637
Scoperti di conto corrente rimborsabili a vista	6.15	-1.046
Rapporti di C/C passivi infragruppo	6.15	-307.490

## **NOTE ILLUSTRATIVE**

### **1. INFORMAZIONI GENERALI**

Autostrade per l'Italia (nel seguito anche Società) è una società per azioni costituita nel 2003, la cui sede legale è in Roma, Via Bergamini, 50.

La durata della Società è attualmente fissata fino al 31 dicembre 2050.

Il 100% del capitale della Società è controllato da Atlantia S.p.A. (nel seguito anche Atlantia o Capogruppo), società quotata alla Borsa Valori di Milano, che esercita attività di direzione e coordinamento sulla Società.

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

Il core business della Società è rappresentato dalla gestione della concessione amministrativa autostradale rilasciata dall'ANAS S.p.A. 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 in oggetto si rinvia a quanto riportato nella nota 5.

Poiché ricorrono i presupposti di cui al paragrafo 10 dello IAS 27, la Società, pur detenendo significative partecipazioni di controllo in altre imprese, si è avvalsa della facoltà di non predisporre il bilancio consolidato, in quanto interamente controllata da Atlantia, come sopra indicato. Quest'ultima, che ha sede in Roma, Via Nibby, 20, provvede alla predisposizione del bilancio consolidato di Gruppo in base ai principi contabili internazionali IFRS, pubblicato nei modi e nei tempi previsti dalla normativa applicabile.

Il presente progetto di bilancio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 10 marzo 2011.

### **2. FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO**

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, 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 Standard Board ed 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 sopra elencati sono di seguito definiti 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" ed 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. 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 prospetto di conto economico i costi sono presentati utilizzando la



classificazione basata sulla natura degli stessi, mentre il rendiconto finanziario è presentato utilizzando il metodo indiretto.

L'applicazione degli IFRS è stata effettuata coerentemente con le indicazioni fornite nel "Framework for the preparation and presentation of financial statements" e non si sono verificate criticità che abbiano comportato il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1, paragrafo 19.

I prospetti contabili della Società e le note illustrative sono espressi in migliaia di euro, salvo ove diversamente indicato.

L'euro rappresenta sia la valuta funzionale della Società, che quella di presentazione del bilancio.

Per ciascuna voce dei prospetti contabili è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio, che è stato oggetto di rideterminazione come più in dettaglio indicato nella successiva nota n. 4 con riferimento agli effetti della prima adozione dell'IFRIC 12. Si evidenzia, infatti, che l'applicazione dal 1° gennaio 2010 di tale interpretazione contabile ha reso necessaria la rivisitazione e l'adattamento di alcune voci contenute nei prospetti contabili e, di conseguenza, dei valori economici, patrimoniali e finanziari presentati. In particolare, si precisa che, in conformità a quanto disposto dallo IAS 1 al paragrafo 39, il prospetto contabile della situazione patrimoniale – finanziaria presenta, a fini comparativi, anche i saldi rielaborati alla data di inizio dell'esercizio comparativo (1° gennaio 2009), che derivano dal bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2008.

### **3. PRINCIPI CONTABILI APPLICATI**

Nel seguito sono descritti i più rilevanti tra i principi contabili ed i criteri di valutazione applicati nella redazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, che sono sostanzialmente conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio dell'esercizio precedente, ad eccezione di quanto illustrato nel seguito in relazione all'adozione dell'interpretazione IFRIC 12, relativa alla modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un ente pubblico e un'impresa privata. Gli effetti sul bilancio di esercizio di Autostrade per l'Italia derivanti dall'adozione di tale interpretazione sono illustrati nella seguente nota n. 4, nella quale sono anche riepilogate le modalità di rappresentazione contabile del contratto di concessione di cui è titolare la Società.

#### ***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 1° gennaio 2004 (data di transizione agli IFRS) sono stati 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 di tali 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, cioè gli immobili posseduti al fine di conseguire canoni di locazione e/o un apprezzamento degli stessi nel tempo, piuttosto che per l'uso nella produzione o nella fornitura di beni e servizi, sono rilevati al costo, determinato secondo le stesse modalità indicate per le altre attività materiali. Per tali attività è inoltre indicato, ove disponibile, il relativo fair value.



	<b>Aliquota d'ammortamento</b>
In sintesi, le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2010 sono quelle riportate nella tabella	
Fabbricati	3% - 9%
Attrezzature industriali e commerciali	10% - 25%
Altri beni (macchine d'ufficio, apparati, ecc.)	12% - 40%

I beni materiali acquistati con contratto di leasing finanziario sono inizialmente contabilizzati come attività materiali, in contropartita del relativo debito, ad un valore pari al relativo fair value o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti contrattualmente. Il costo del canone 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 ad una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore ("impairment test"), così come descritto nello specifico paragrafo.

Le attività materiali non sono più esposte in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dall'uso; 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 a conto economico nell'esercizio di alienazione.

#### **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: (i) l'attività immateriale è riconducibile ad un diritto legale o contrattuale, oppure (ii) l'attività 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 potestà 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.

Ad esclusione dei diritti concessori, le attività immateriali sono iscritte al costo, determinato secondo le stesse modalità indicate per le attività materiali, solo quando quest'ultimo può essere valutato attendibilmente e quando le stesse attività sono identificabili, controllate dall'impresa e in grado di produrre benefici economici futuri.

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; tale costo sarà recuperato attraverso i corrispettivi pagati dagli utenti per l'utilizzo delle infrastrutture. Il costo dei diritti concessori include:

- i diritti maturati a fronte di servizi di costruzione resi, per i quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, rappresentati da incrementi tariffari specifici e/o da ampliamenti dell'infrastruttura per i quali sono attesi significativi incrementi del numero degli utenti;



- b) i diritti maturati a fronte dell'impegno alla realizzazione di servizi di costruzione di ampliamento/adeguamento dell'infrastruttura, per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi. Tali diritti sono inizialmente calcolati ed iscritti al valore attuale del fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro, al netto dei relativi contributi, (escludendo gli eventuali oneri finanziari da sostenere nel periodo concessorio) e hanno come contropartita un "fondo per impegni da convenzione", iscritto tra i fondi per accantonamenti, di pari importo; 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 non ancora realizzati alla data;
- c) i diritti da opere realizzate dai gestori delle aree di servizio, rappresentati dagli investimenti a carico di tali soggetti, devoluti gratuitamente alla Società.

Le attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate, a partire dal momento in cui le attività sono disponibili per l'uso, sulla base della loro residua possibilità di utilizzazione, in relazione alla vita utile dei beni. I diritti concessori sono ammortizzati invece lungo il periodo di durata della concessione, con un criterio che riflette la stima delle modalità con cui i benefici economici affluiranno all'impresa; 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.

In sintesi, le aliquote di ammortamento annue utilizzate per le attività immateriali a vita definita sono quelle riportate nella tabella seguente:

<b>Descrizione</b>	<b>Aliquota d'ammortamento</b>
Diritti concessori	Dal momento in cui generano benefici economici per l'impresa, in base agli anni residui di durata della concessione (3,45% per quelli il cui ammortamento è iniziato a partire dal 2010)
Costi di sviluppo	20% - 33%
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	33%
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	3% - 7%

L'utile o la perdita derivante dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a conto economico nell'esercizio di alienazione.

#### **Avviamento**

Le acquisizioni di aziende sono contabilizzate attraverso l'utilizzo dell'"acquisition method"; 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, oltre che da eventuali costi direttamente attribuibili all'acquisizione.



La differenza positiva tra:

- (i) il costo dell'acquisizione, maggiorato del fair value alla data di acquisizione di eventuali quote non di controllo già detenute nell'acquisita, nonché 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
- (ii) il valore corrente di tali attività e passività acquisite

è iscritta quale avviamento. Alla data di acquisizione l'avviamento emerso è allocato a ciascuna delle unità generatrici di flussi finanziari, o gruppi di unità generatrici di flussi finanziari, che ci si attende beneficeranno dalle sinergie derivanti dall'aggregazione aziendale. Nel caso di differenza negativa tra il costo dell'acquisizione (incrementato delle componenti sopra illustrate) e la quota del valore corrente 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 stesse.

Dopo l'iniziale iscrizione, l'avviamento non è più ammortizzato ed è decrementato delle eventuali perdite di valore accumulate, determinate con le modalità descritte di seguito.

Per la transizione agli IFRS e la predisposizione del bilancio di apertura secondo i principi contabili internazionali scelti, non è stato applicato retroattivamente l'IFRS 3 – *Aggregazioni di imprese* – alle acquisizioni effettuate precedentemente al 1° gennaio 2004; conseguentemente, per tali acquisizioni è stato mantenuto il valore dell'avviamento determinato in base ai precedenti principi contabili, pari al valore contabile netto in essere alla data di transizione agli IFRS, previa verifica e rilevazione di eventuali perdite di valore.

#### **Partecipazioni**

Le partecipazioni in imprese controllate ed in imprese collegate e a controllo congiunto sono valutate al costo, inclusivo degli oneri accessori di diretta imputazione.

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 con imputazione 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, gli utili e le perdite cumulati in tale riserva sono rilasciati nel conto economico.

Le eventuali perdite di valore, identificate come descritto nella sezione relativa alle "Riduzioni di valore delle attività", 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 classificabili 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 ad eventuali ripristini.

Il rischio derivante da eventuali perdite eccedenti il valore di carico della partecipazione è rilevato 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 coprire le sue 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 ed il 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, così da attribuire i ricavi ed 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 che possano essere determinati con attendibilità.

Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Con specifico riferimento ai servizi di costruzione a favore del Concedente afferenti al contratto di concessione di cui è titolare la Società, anche questi sono rilevati nel conto economico secondo lo 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 delle spese sostenute, costituite principalmente dai costi per i 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 ad opere per le quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi).

#### ***Rimanenze***

Le rimanenze di magazzino sono valutate al minore tra il costo di acquisto o di produzione ed 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, 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 dei 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.

#### ***Altre attività e passività finanziarie***

Le attività finanziarie, per le quali esiste l'intenzione e la capacità da parte della Società di mantenerle sino alla scadenza in base a quanto richiesto dallo IAS 39, e le passività finanziarie sono iscritte al costo rilevato alla data di regolamento, rappresentato dal fair value

del corrispettivo iniziale, incrementato nel caso delle attività e diminuito nel caso delle passività degli eventuali costi di transazione direttamente attribuibili all'acquisizione delle attività e all'emissione delle passività finanziarie. 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 rischi e benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Le eventuali 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 eventuali attività finanziarie diverse dalle precedenti sono classificate come strumenti finanziari disponibili per la vendita, iscritte e valutate al fair value con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo. Non sono mai state effettuate riclassifiche di strumenti finanziari compresi in tali categorie.

#### **Strumenti finanziari derivati**

Tutti gli strumenti finanziari derivati sono esposti nelle situazioni patrimoniali 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/o passività oggetto di copertura (cash flow hedge), le variazioni del fair value sono rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito, e l'eventuale parte di copertura non efficace è rilevata a conto economico.

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

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

#### **Livelli gerarchici di valutazione del fair value degli strumenti finanziari**

In relazione agli strumenti finanziari valutati al fair value rilevati nella situazione patrimoniale - finanziaria, l'IFRS 7 "Strumenti finanziari: informazioni integrative" richiede che gli stessi siano classificati sulla base di una gerarchia di livelli che rifletta la significatività dei valori di base utilizzati nella determinazione del fair value.

Il principio distingue i seguenti livelli per gli strumenti finanziari valutati al fair value:

- a) livello 1 – quando le quotazioni sono rilevate su un mercato attivo;
- b) livello 2 – quando i valori, diversi dai prezzi quotati di cui al punto precedente, sono osservabili direttamente (prezzi) o indirettamente (derivati dai prezzi) sul mercato;
- c) livello 3 – quando i valori non sono basati su dati di mercato osservabili.

Nel 2010 non si sono verificati trasferimenti tra diversi livelli della gerarchia di fair value. Non risultano inoltre strumenti finanziari classificabili all'interno del livello 3 di fair value.

#### **Fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione**

I fondi per accantonamenti sono rilevati quando: (i) si è in presenza di una obbligazione attuale (legale o implicita) nei confronti di terzi, che deriva 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 ad un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del valore attuale del costo del denaro e i rischi specifici connessi alla passività. Quando è effettuata l'attualizzazione, l'incremento dell'accantonamento dovuto al trascorrere del tempo è rilevato come onere finanziario.

Il "Fondo ripristino e sostituzione dei beni in concessione", coerentemente con gli obblighi convenzionali riflessi nel piano finanziario allegato alla vigente convenzione, accoglie, alla data di fine esercizio, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza del corpo autostradale. Gli accantonamenti a tale fondo sono determinati in funzione dell'utilizzo e dell'usura dell'infrastruttura autostradale tenendo conto, qualora significativa, della componente finanziaria legata al trascorrere del tempo.

Il "Fondo per impegni da convenzione" accoglie gli accantonamenti afferenti agli specifici obblighi 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 al netto dei relativi contributi (escludendo gli eventuali oneri finanziari), in contropartita dei diritti concessori per opere senza benefici 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 ad estinguere l'obbligazione, dalla variazione del tasso di attualizzazione o dalla variazione nella stima dei tempi di realizzazione) sono specularmente rilevate ad incremento o riduzione della corrispondente attività immateriale.

#### ***Benefici per i dipendenti***

Le passività relative ai benefici a breve termine garantiti ai dipendenti, erogate nel corso del rapporto di lavoro, sono iscritte per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio. Le passività relative agli altri benefici ai dipendenti a medio - lungo termine 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, 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, e sono determinate sulla base di ipotesi attuariali e 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 iscritta nelle altre componenti del conto economico complessivo, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

#### ***Attività e passività in corso di dismissione e attività operative cessate***

Le attività non correnti o i gruppi di attività e passività significative, 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 ed 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 sono classificabili quali "attività cessate/destinate ad essere cedute" se soddisfano uno dei seguenti requisiti:

- a) rappresentano un importante ramo autonomo di attività o area geografica di attività;
- b) fanno parte di un unico programma coordinato di dismissione di un importante ramo autonomo di attività o di un'area geografica di attività;
- c) sono imprese controllate acquisite esclusivamente in funzione di una successiva rivendita.

Gli effetti economici di tali operazioni, 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 sulla base dei criteri specifici di seguito riportati:

- a) i ricavi da pedaggio per competenza, in base ai transiti autostradali. Si precisa che, anche per effetto dell'interconnessione della rete e dei necessari riparti tra le varie concessionarie, parte dei ricavi da pedaggio, riferiti all'ultimo periodo dell'esercizio, sono determinati sulla base di ragionevoli stime;
- b) i ricavi delle vendite quando i rischi e benefici significativi della proprietà dei beni stessi sono trasferiti all'acquirente;
- c) i ricavi per le prestazioni di servizi in base allo stadio di completamento delle attività, secondo i medesimi criteri previsti per i lavori in corso su ordinazione. Nel caso in cui non sia possibile determinare attendibilmente il valore dei ricavi, questi ultimi sono rilevati fino a concorrenza dei costi sostenuti che si ritiene saranno recuperati;
- d) i ricavi per i canoni attivi e le royalty lungo il periodo di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti.

I proventi per interessi (così come gli oneri) sono rilevati per competenza, calcolati sul valore delle relative attività (passività) finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo.

I dividendi sono rilevati quando sorge il diritto della Società a riceverne il pagamento.

### **Contributi pubblici**

I contributi pubblici ricevuti sono rilevati al fair value quando: (i) il loro ammontare è attendibilmente determinabile, (ii) vi è la ragionevole certezza che 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 quote di ammortamento.

### **Imposte sul reddito**

Le imposte sul reddito sono iscritte sulla base di una stima realistica degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alle disposizioni in vigore, tenendo conto delle esenzioni applicabili.



Le imposte anticipate e quelle differite risultanti dalle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività, determinato applicando i criteri precedentemente descritti, e il valore fiscale delle stesse, derivante dall'applicazione della normativa vigente, 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, per gli esercizi 2008-2010, la Capogruppo Atlantia ha deciso di predisporre un proprio Consolidato Fiscale Nazionale cui hanno aderito Autostrade per l'Italia ed altre imprese del Gruppo. A tal fine, i rapporti tra la consolidante 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 si avrebbe 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 della Capogruppo. L'eventuale sbilancio positivo è iscritto tra le attività per imposte correnti.

#### ***Pagamenti basati su azioni***

Il costo delle prestazioni rese dai dipendenti e/o amministratori e remunerate tramite piani di stock option è determinato sulla base del fair value delle opzioni concesse, 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, dell'opzione (durata, prezzo e condizioni di esercizio, ecc.) e del titolo oggetto di opzione. Il costo è riconosciuto a conto economico, con contropartita nel patrimonio netto, lungo il periodo di maturazione dei diritti concessi, sulla base della migliore stima del numero di opzioni che diverranno esercitabili.

#### ***Riduzione 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 sono indicazioni che queste attività abbiano subito perdite di valore.

Qualora queste indicazioni esistano, si procede alla stima dell'ammontare recuperabile di tali attività, per verificare e, eventualmente determinare l'importo della svalutazione da rilevare. Per le eventuali 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 della unità generatrice di flussi finanziari 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. Se quest'ultimo risulta 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 riflette la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell'attività.

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 di capitale 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 delle 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 i dipendenti, dei fair value delle attività e passività finanziarie, delle imposte anticipate e differite.

I risultati effettivi che si rileveranno potrebbero, quindi, differire da tali stime; peraltro, le stime e le valutazioni sono riviste ed 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 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. 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 la quota di risultato dell'esercizio per la media ponderata delle azioni in circolazione durante l'esercizio.

L'utile diluito per azione è calcolato tenendo conto, sia per la quota di risultato dell'esercizio che per la detta 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**

Nell'esercizio 2010 non sono entrati in vigore nuovi principi contabili o interpretazioni, né modifiche ai principi contabili e interpretazioni già in vigore, che abbiano avuto un effetto significativo sul bilancio di esercizio di Autostrade per l'Italia, ad eccezione dell'interpretazione contabile IFRIC 12, relativa alle modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un ente pubblico ed un'impresa privata, con particolare riferimento alla modalità di rappresentazione dei beni devolvibili, delle attività di gestione di tali beni, nonché degli obblighi di costruzione, ripristino e sostituzione. Gli effetti sul bilancio d'esercizio della Società derivanti dall'adozione di tale interpretazione sono illustrati nella successiva nota n. 4.

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 ed 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 3 – Aggregazioni aziendali

Nell'ambito del progetto "Annual improvements", lo IASB in data 6 maggio 2010 ha pubblicato una modifica all'IFRS 3 che chiarisce le modalità di valutazione degli interessi di minoranza in occasione di aggregazioni aziendali. L'IFRS 3 stabilisce che gli interessi dei terzi possono essere valutati al fair value oppure in proporzione al fair value delle attività nette identificabili dell'acquisita. Quest'ultima possibilità è stata circoscritta alle sole componenti rappresentative di strumenti che attribuiscono correntemente ai soci di minoranza diritti equivalenti alle azioni ordinarie, ed in particolare di ottenere il pagamento pro-quota delle attività nette in caso di liquidazione. Tutte le altre eventuali componenti relative alle interessenze dei terzi (quali, ad esempio, azioni privilegiate o warrant emessi dalla società acquisita) devono invece essere misurati al fair value, salvo che altri IFRS prescrivano un diverso criterio di valutazione.

La modifica deve essere applicata a partire dall'esercizio 2011, ma non è stata ancora omologata dalla UE.

### IFRS 9 – Strumenti finanziari

In data 12 novembre 2009 lo IASB ha emesso la prima parte del principio IFRS 9, che modifica unicamente i requisiti relativi alla classificazione e valutazione delle attività finanziarie, attualmente regolati dallo IAS 39; una volta completato, il principio IFRS 9 sostituirà interamente lo IAS 39. Successivamente, il 28 ottobre 2010 lo IASB ha pubblicato una versione rivista dell'IFRS 9 che contiene anche le disposizioni relative alla classificazione e valutazione delle passività finanziarie.

Con riferimento alle attività finanziarie, l'IFRS 9 prevede due sole categorie in cui queste possono essere classificate. Inoltre, sono regolati due possibili criteri di valutazione: il costo ammortizzato ed il fair value.

La classificazione è effettuata sulla base sia del modello di gestione dell'attività finanziaria, sia delle caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa dell'attività.

La rilevazione iniziale e la valutazione al costo ammortizzato richiede che entrambe le seguenti condizioni siano rispettate:

- a) che il modello di gestione dell'attività finanziaria consista nella detenzione della stessa con la finalità di incassare i relativi flussi finanziari;
- b) che l'attività finanziaria generi contrattualmente, e a date predeterminate, flussi finanziari rappresentativi esclusivamente del rendimento dell'attività finanziaria stessa.

Se una delle due condizioni sopra indicate non è soddisfatta, l'attività finanziaria è rilevata inizialmente, e successivamente valutata, al fair value.

Tutte le attività finanziarie rappresentate da azioni sono valutate al fair value. Il nuovo principio, a differenza dello IAS 39, non prevede eccezioni a tale regola generale; conseguentemente, viene meno la possibilità di valutazione al costo per le partecipazioni di minoranza non quotate, per le quali il fair value non può essere attendibilmente determinato. Un'attività finanziaria che soddisfa 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 delle variazioni di valore a 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, non sia possibile l'iscrizione e valutazione al costo ammortizzato, se si tratta 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 imputazione 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. Le passività finanziarie continuano ad essere valutate al costo ammortizzato o al fair value, con rilevazione a conto economico in specifiche circostanze.

Le modifiche rispetto alle attuali previsioni 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;
- b) l'eliminazione dell'opzione di valutare al costo ammortizzato le passività finanziarie costituite da derivati che prevedono la consegna di titoli di capitale non quotati. Per effetto di tale cambiamento, tutti gli strumenti derivati devono essere valutati al fair value.

Il principio IFRS 9 è attualmente all'esame della UE, nell'ambito di una valutazione complessiva da parte della stessa sull'intero progetto di revisione e sostituzione dello IAS 39.

#### IAS 12 – Imposte sul reddito

In data 20 dicembre 2010 lo IASB ha approvato talune modifiche allo IAS 12, relativamente al recupero delle imposte differite afferenti talune tipologie di attività, che tra l'altro abroga il SIC 21.

Le modifiche, superando l'attuale previsione generale dello IAS 12 di valutazione delle modalità di riversamento delle imposte differite attraverso l'uso dell'attività o della passività piuttosto che la sua cessione, introducono la presunzione che, relativamente agli investimenti immobiliari ed alle attività materiali ed immateriali valutate in bilancio al fair value, le relative imposte differite si riverseranno interamente tramite la vendita dell'attività, salvo che vi sia una chiara prova che il recupero possa avvenire con l'uso.

Le modifiche devono essere applicate nei bilanci che iniziano dal 1° gennaio 2012. E' consentita l'applicazione anticipata. Le modifiche non sono state ancora omologate dalla UE.

#### IAS 32 – Strumenti finanziari: classificazione ed esposizione in bilancio

L'8 ottobre 2009 lo IASB ha pubblicato una modifica allo IAS 32, che chiarisce come contabilizzare taluni diritti quando gli strumenti emessi sono denominati in una valuta diversa da quella funzionale dell'emittente. Se tali strumenti sono offerti proporzionalmente a tutti i soci per un importo fisso di disponibilità liquide, è opportuno che siano classificati come strumenti rappresentativi di capitale, anche se il loro prezzo di esercizio è denominato in una valuta diversa da quella funzionale dell'emittente. Il precedente trattamento contabile stabilito dallo IAS 32 prevedeva che tali strumenti fossero considerati delle passività per strumenti derivati.

Le modifiche al principio sono state omologate dalla UE in data 23 dicembre 2009 e devono essere applicate al più tardi a partire dai bilanci degli esercizi che hanno inizio successivamente al 31 dicembre 2010. È consentita un'applicazione anticipata.

IFRIC 14 e IAS 19 — Il limite relativo a una attività a servizio di un piano a benefici definiti, le previsioni di contribuzione minima e la loro interazione.

In data 26 novembre 2009 lo IASB ha pubblicato una modifica all'IFRIC 14 ed allo IAS 19, ritenute necessarie in quanto non erano considerati gli effetti derivanti da eventuali pagamenti anticipati di contribuzioni minime; in determinate circostanze, infatti, l'entità che effettua tale pagamento anticipato sarebbe stata obbligata a contabilizzare un costo. La modifica dell'IFRIC 14 prevede, invece, la rilevazione di un'attività nel caso in cui un piano a benefici definiti sia soggetto ad una previsione di contribuzione minima.

Il documento è stato omologato dalla UE nel luglio del 2010 e la sua applicazione è obbligatoria a partire dall'esercizio 2011.

#### IFRIC 19 – Estinzione di passività finanziarie con strumenti di capitale

In data 26 novembre 2009 l'IFRIC ha pubblicato il documento IFRIC 19, che definisce il trattamento contabile che deve essere utilizzato dal debitore quando, a seguito di una rinegoziazione dei termini contrattuali di una passività finanziaria, creditore e debitore si



accordano per un cosiddetto "debt for equity swap", ossia per l'estinzione totale o parziale della passività finanziaria a fronte dell'emissione di strumenti rappresentativi di capitale da parte del debitore.

L'IFRIC 19 è stato omologato dalla UE nel 2010 e deve essere applicato dai bilanci che iniziano il 1° luglio 2010 o successivamente. E' consentita l'applicazione anticipata.

Per tutti i principi ed interpretazioni di nuova emissione, nonché per le rivisitazioni o emendamenti ai principi esistenti, la Società sta valutando gli eventuali impatti derivanti dalla loro applicazione futura.

#### **4. EFFETTI DELL'APPLICAZIONE DELL'IFRIC 12 AI DATI CONTABILI DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA**

##### **4.1 Premessa**

Il presente paragrafo illustra le novità introdotte dall'interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione", emanata dall'International Accounting Standards Board, che disciplina le modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un'impresa pubblica ed un'impresa privata.

L'IFRIC 12, pubblicato dallo IASB nel novembre del 2006, è stato omologato dalla Commissione Europea con regolamento CE n. 254/2009 in data 25 marzo 2009 ed è applicabile obbligatoriamente ai bilanci redatti in conformità ai principi contabili internazionali il cui esercizio ha inizio in data successiva a quella di omologazione.

A partire dall'esercizio 2010 Autostrade per l'Italia redige, pertanto, l'informativa contabile applicando l'IFRIC 12, anche in conformità al documento predisposto dall'Organismo Italiano di Contabilità – Applicazione n. 3 "Accordi per servizi in concessione", approvato a luglio 2010.

L'IFRIC 12 stabilisce che il concessionario non deve iscrivere l'infrastruttura devolvibile tra le attività materiali in quanto non ne detiene il "controllo", ma deve rilevare il solo diritto ad utilizzarla per fornire il servizio in accordo con i termini e le modalità definite con il concedente. Tale diritto può essere classificato quale attività finanziaria o quale attività immateriale, in relazione rispettivamente al diritto incondizionato a ricevere un compenso a prescindere dall'utilizzo effettivo dell'infrastruttura stessa o al diritto ad addebitare gli utenti per l'utilizzo del servizio pubblico.

Nel seguito sono evidenziati i criteri utilizzati per l'applicazione dell'interpretazione alla concessione detenuta dalla Società e gli effetti derivanti dalla sua prima applicazione.

##### **4.2 Criteri utilizzati e ambito di applicazione del principio**

###### **4.2.1 Ambito di applicazione dell'interpretazione**

L'IFRIC 12 si applica agli accordi per servizi in concessione in cui il concedente è un'entità del settore pubblico ed il concessionario è un'entità del settore privato, se sono rispettate le seguenti condizioni:

- a) il concedente controlla o regola i servizi che il concessionario deve fornire con l'infrastruttura, a chi li deve fornire e a quale prezzo; e
- b) il concedente controlla – tramite la proprietà o altro modo – qualsiasi interessenza residua nell'infrastruttura alla scadenza dell'accordo.

A seguito delle analisi effettuate, l'IFRIC 12 è stato ritenuto applicabile alla concessione in essere tra la Società e l'ANAS.



#### **4.2.2 Prima applicazione dell'interpretazione**

Coerentemente con quanto previsto dallo IAS 8, in sede di prima applicazione le disposizioni contenute nell'IFRIC 12 devono essere applicate retroattivamente, rideterminando gli effetti che si sarebbero avuti al 1° gennaio 2009 (data di inizio dell'esercizio presentato in bilancio a scopo comparativo) ed attribuendo alle riserve di patrimonio netto tali effetti.

L'applicazione retroattiva ha riguardato il periodo successivo al 1° luglio 2003, data dell'operazione di business combination con cui è stato acquisito il controllo sul contratto di concessione in oggetto e relativamente alla quale, già in sede di transizione agli IFRS, Autostrade per l'Italia aveva adottato l'opzione prevista dall'IFRS 1 di non rideterminare tale operazione di business combination in conformità all'IFRS 3.

#### **4.2.3 Presentazione degli impatti economico - finanziari dell'adozione dell'interpretazione**

Al fine di esplicitare gli impatti contabili derivanti dall'applicazione della citata interpretazione, sono presentati nei successivi paragrafi alcuni prospetti contabili di riconciliazione dei valori patrimoniali, economici e finanziari ante e post adozione dell'IFRIC 12 ed in particolare:

- a) i prospetti di riconciliazione del patrimonio netto al 1° gennaio ed al 31 dicembre 2009 e del risultato netto dell'esercizio 2009;
- b) i prospetti di confronto della situazione patrimoniale - finanziaria al 1° gennaio ed al 31 dicembre 2009;
- c) i prospetti di confronto del conto economico e del rendiconto finanziario dell'esercizio 2009.

Si evidenzia che l'applicazione dell'interpretazione ha reso necessaria la rivisitazione e l'adattamento di alcune voci contenute nei prospetti contabili (ufficiali e riclassificati) e, di conseguenza, dei valori economici, patrimoniali e finanziari presentati.

#### **4.2.4 Elementi salienti della rappresentazione contabile dell'IFRIC 12 da parte della Società**

In base agli accordi contrattuali che rientrano nell'ambito di applicazione dell'IFRIC 12, il concessionario opera come prestatore di servizi afferenti (i) la realizzazione e/o il miglioramento dell'infrastruttura utilizzata per fornire il servizio pubblico e (ii) la gestione e la manutenzione della stessa, per un determinato periodo di tempo. Da ciò deriva che l'attività di costruzione e miglioramento dell'infrastruttura è assimilabile a quella di un'impresa di costruzioni; pertanto, durante il periodo in cui tali servizi sono prestati, i costi e i ricavi da costruzione sono rilevati a conto economico in conformità allo IAS 11.

Come indicato dall'IFRIC 12, a fronte dei servizi di costruzione e/o miglioria resi dal concessionario, il concedente riconosce allo stesso un corrispettivo, da rilevare al suo fair value, che può consistere in diritti su:

- a) un'attività finanziaria (cosiddetto modello dell'attività finanziaria), o
- b) un'attività immateriale (cosiddetto modello dell'attività immateriale).

Il modello dell'attività finanziaria si applica quando il concessionario ha un diritto incondizionato a ricevere flussi di cassa garantiti contrattualmente per i servizi di costruzione, a prescindere dall'effettivo utilizzo dell'infrastruttura.

Nel modello dell'attività immateriale, invece, il concessionario, a fronte dei servizi di costruzione e miglioria dell'infrastruttura, acquisisce il diritto ad addebitare gli utenti per l'uso dell'infrastruttura. Pertanto, i flussi finanziari del concessionario non sono garantiti dal concedente, ma sono correlati all'effettivo utilizzo dell'infrastruttura da parte degli utenti. è



quindi a carico del concessionario il rischio di domanda. Quest'ultimo si concretizzerebbe qualora i ricavi derivanti dallo sfruttamento del diritto di addebitare gli utenti per l'uso dell'infrastruttura non fossero sufficienti a garantire l'ottenimento di un congruo margine di remunerazione degli investimenti effettuati.

Se il concessionario è pagato per i servizi di costruzione e migliona dell'infrastruttura in parte con un'attività finanziaria e in parte con un'attività immateriale, si configura un modello contabile misto, e si rende necessario separare le due componenti. In tal caso, l'IFRIC 12 richiede che il concessionario calcoli prima la parte riferibile all'attività finanziaria ed in via residuale (rispetto al valore dei servizi di costruzione e/o migliona prestati) l'ammontare dell'attività immateriale.

Al contratto di concessione di cui è titolare la Società risulta applicabile il modello misto (caratterizzato, come detto, dalla presenza sia del modello dell'attività finanziaria, sia di quello dell'attività immateriale).

Relativamente al modello dell'attività immateriale, l'accordo di concessione in essere prevede la gestione dell'infrastruttura esistente, nonché specifici obblighi di ampliamento e/o adeguamento della stessa, a fronte dei quali la Società acquisisce specifici benefici economici aggiuntivi solamente con riferimento ad una parte di tali obbligazioni.

In relazione, invece, all'attività di costruzione e/o migliona sviluppata dalla Società e remunerata mediante il diritto a ricevere un'attività finanziaria, quest'ultima è rappresentata da somme predeterminate ottenute sotto forma di contributi a fronte dei costi sostenuti per la realizzazione delle opere.

#### **4.2.5 Sintesi delle principali voci di bilancio impattate dall'IFRIC 12 o presentate per la prima volta**

In relazione a quanto illustrato, i principali impatti applicativi dell'IFRIC 12 sulle voci della situazione patrimoniale - finanziaria del bilancio di Autostrade per l'Italia sono relativi a:

- a) attività materiali: per effetto dell'eliminazione contabile dei beni devolvibili, precedentemente iscritti in tale voce quali beni di proprietà;
- b) attività immateriali: con l'iscrizione dei diritti concessori derivanti dai servizi di costruzione e/o migliona, che saranno recuperati attraverso i corrispettivi per l'utilizzo dell'infrastruttura, per la parte non garantita dal Concedente. Tali diritti concessori, rilevati al netto degli ammortamenti cumulati alla data di riferimento, sono riconducibili alle categorie di seguito riportate:
  - 1) diritti maturati a fronte dell'impegno alla realizzazione di servizi di costruzione per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi. Tali diritti sono inizialmente calcolati ed 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 costruzione) e hanno come contropartita un "fondo per impegni da convenzione" di pari importo; 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 realizzata alla data;
  - 2) diritti maturati a fronte di servizi di costruzione resi (misurati al fair value, comprensivi di eventuali oneri finanziari sostenuti nel periodo di costruzione) per i quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, rappresentati da incrementi tariffari specifici e/o da significativi incrementi del numero degli utenti attesi dalla realizzazione di ampliamenti dell'infrastruttura;
  - 3) diritti da opere realizzate dai gestori delle aree di servizio, rappresentati dagli investimenti a carico di tali soggetti, devoluti gratuitamente alla Società.

Coerentemente con quanto stabilito dallo IAS 38, le attività immateriali sopra illustrate sono ammortizzate lungo il periodo di durata della concessione, con un criterio che riflette le modalità con cui i benefici economici affluiscono all'impresa. A tal fine, poiché non si prevedono significativi incrementi di traffico nel periodo di



durata della concessione, tali ammortamenti sono calcolati a quote costanti a decorrere dal momento in cui i diritti in oggetto iniziano a produrre i relativi benefici economici;

- c) attività e passività finanziarie: per le quali si è proceduto all'adeguamento e/o all'iscrizione dei valori creditori e debitori nei confronti degli enti pubblici, quali contributi relativi alla realizzazione delle opere, in coerenza con il modello contabile di rilevazione dei diritti concessori sopra descritti;
- d) fondo per impegni da convenzione: come indicato in precedenza, l'accordo di concessione prevede, tra l'altro, la gestione dell'infrastruttura esistente e specifici obblighi di ampliamento e di adeguamento della stessa, a fronte dei quali la Società non acquisisce benefici economici aggiuntivi; pertanto, tale obbligazione è considerata come parte del corrispettivo dell'accordo di concessione. In relazione a ciò, come precedentemente illustrato, si è proceduto alla rilevazione iniziale di una passività pari al valore attuale del fair value dei servizi di costruzione da rendere in futuro (escludendo gli eventuali oneri finanziari), in contropartita dei diritti concessori iscritti tra le attività immateriali. La valutazione di tale passività è rideterminata su base periodica e le modifiche nella misurazione della passività per gli impegni residui (determinate, ad esempio, dai cambiamenti nella stima degli esborsi necessari ad estinguere l'obbligazione, dalla variazione del tasso di attualizzazione o dalla variazione nella stima dei tempi di realizzazione) sono specularmente rilevate ad incremento o a riduzione della corrispondente attività immateriale;
- e) fondi per accantonamenti: in relazione al nuovo modello contabile di rappresentazione dell'accordo di concessione, si è provveduto ad adeguare le consistenze del fondo ripristino e sostituzione dei beni devolvibili, che rappresenta l'obbligo convenzionale per le manutenzioni e sostituzioni finalizzate ad assicurare la funzionalità dell'infrastruttura. Ciò è giustificato dal fatto che, nella prospettiva dell'IFRIC 12, la Società non deve provvedere alla sostituzione di un proprio bene (per il quale in precedenza avrebbe contabilmente provveduto alla dismissione del bene sostituito e all'iscrizione del nuovo tra le attività materiali), bensì ha un'obbligazione nei confronti del concedente, che consiste nel mantenimento dell'infrastruttura ad un adeguato livello di efficienza;
- f) altre passività: in relazione all'eliminazione dei risconti passivi pluriennali per pedaggi incassati in relazione ad incrementi tariffari riferiti agli investimenti non ancora completati (cosiddetta "X investimenti"), trattandosi di incrementi tariffari ricevuti a fronte dell'espletamento di specifici servizi di costruzione che danno luogo a benefici economici aggiuntivi. I relativi investimenti risultano infatti iscritti, come detto, in una specifica tipologia dei diritti concessori, oggetto di ammortamento a partire dalla data in cui iniziano a produrre i relativi benefici economici.

I principali effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 sulle voci del conto economico della Società, oltre quelli già precedentemente descritti e relativi all'eliminazione degli ammortamenti dei beni materiali devolvibili (non più presenti), all'iscrizione degli ammortamenti dei diritti concessori ed alle modifiche apportate agli accantonamenti netti ai fondi del passivo, sono rappresentati da:

- a) ricavi da pedaggio: che aumentano per effetto dell'immediata rilevazione degli incrementi tariffari ricevuti a fronte dei servizi di costruzione e/o ampliamento in opere non ancora completate (a fronte dell'avvio dell'ammortamento del corrispondente diritto concessorio iscritto nell'attivo patrimoniale), mentre nel modello contabile ante IFRIC 12 erano oggetto di sconto fino al momento di entrata in esercizio delle relative opere;
- b) ricavi e costi per servizi di costruzione: i costi per servizi di costruzione di opere con benefici economici aggiuntivi sono rilevati nel conto economico facendo riferimento allo stato di avanzamento delle commesse. I ricavi per servizi di costruzione e/o miglioria rappresentano il corrispettivo spettante alla Società per l'attività effettuata e sono valutati al loro fair value, determinato sulla base del totale dei costi di



costruzione sostenuti, costituiti principalmente dai costi per materiali e servizi esterni, dai costi del lavoro relativi al personale interno dedicato a tali attività, nonché dagli oneri finanziari attribuibili (questi ultimi solo nel caso di servizi di costruzione e/o miglioria relativi ad opere per le quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi); tali costi sono classificati nel conto economico in base alla loro natura. Con riferimento ai soli servizi di costruzione per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, i relativi costi sono bilanciati, oltre che da eventuali contributi rilevati nei ricavi per servizi da costruzione, anche dall'utilizzo del fondo per impegni da convenzione, che è allocato con saldo positivo in una specifica voce nell'ambito dei costi operativi;

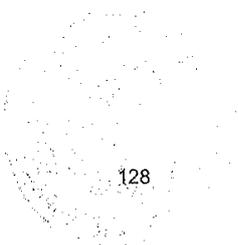
- c) proventi e oneri finanziari: che rispetto al modello contabile ante IFRIC 12 risultano modificati per:
- 1) gli oneri finanziari maturati nel periodo in relazione all'attualizzazione dei fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione;
  - 2) gli oneri finanziari afferenti i servizi di costruzione relativi ad opere per le quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, che non sono più oggetto di capitalizzazione tra le attività patrimoniali.

Coerentemente a quanto stabilito dallo IAS 12, per tutti gli effetti rilevati in sede di prima applicazione dell'IFRIC 12, determinati applicando i criteri precedentemente descritti, è stato calcolato il relativo impatto fiscale, con la conseguente iscrizione di imposte anticipate e differite.

#### **4.3 Riconciliazione del patrimonio netto al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 e del risultato netto dell'esercizio 2009**

Nel seguente prospetto è presentata e commentata la riconciliazione dei saldi di patrimonio netto ad inizio e fine 2009 e del risultato dell'esercizio 2009 ante e post applicazione dell'IFRIC 12, con evidenza della natura delle rettifiche e delle riclassifiche operate in sede di adozione dell'interpretazione contabile.

Si commentano di seguito anche i principali impatti sulla situazione patrimoniale - finanziaria e sul conto economico, presentati nel successivo paragrafo 4.4.



128



#### **4.3.1 Impatti sulla situazione patrimoniale - finanziaria**

a) Attività materiali:

per le motivazioni illustrate nei precedenti paragrafi, si è proceduto ad eliminare integralmente la voce "beni devolvibili", contenuta tra le attività materiali della situazione patrimoniale – finanziaria ante applicazione dell'IFRIC 12. Gli importi stornati sono pari a 6.878.185 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 7.524.773 migliaia di euro al 31 dicembre 2009.

Si evidenzia che una parte minore di tali importi, relativi agli anticipi concessi ai fornitori (30.409 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 42.604 migliaia al 31 dicembre 2009) e agli investimenti effettuati per il cosiddetto "Passante di Mestre" (3.181 migliaia di euro), sono stati riclassificati tra gli altri crediti commerciali, nell'ambito delle attività correnti.

b) Attività immateriali:

l'iscrizione dei diritti concessori, al netto degli ammortamenti cumulati alla data, è attribuibile alle seguenti categorie:

1) diritti maturati a fronte degli impegni a realizzare opere per le quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, pari a 8.821.141 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 9.251.879 migliaia di euro al 31 dicembre 2009, inclusivi sia della parte realizzata che della quota da realizzare. Tra tali opere la più rilevante è costituita dal potenziamento della tratta Firenze – Bologna. La variazione del saldo di fine 2009 rispetto ad inizio anno è prevalentemente riferibile all'adeguamento del valore attuale degli investimenti previsti a finire (+734.772 migliaia di euro), parzialmente compensato dagli ammortamenti dell'esercizio (293.693 migliaia di euro);

2) diritti maturati a fronte della realizzazione di servizi di costruzione per i quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, pari ad 720.621 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 903.534 migliaia di euro al 31 dicembre 2009, la cui variazione è prevalentemente originata dagli investimenti effettuati nell'anno (206.843 migliaia di euro), al netto della quota di ammortamento (23.400 migliaia di euro);

3) diritti da opere realizzate dai gestori delle aree di servizio (sub-concessionari) per 42.561 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 73.080 migliaia di euro al 31 dicembre 2009; la variazione di 30.519 migliaia di euro è originata dall'iscrizione del valore delle devoluzioni gratuite di fabbricati avvenute nel 2009 (33.039 migliaia di euro), al netto degli ammortamenti dell'esercizio (2.520 migliaia di euro).

c) Attività e passività finanziarie - contributi su opere:

i crediti relativi al valore delle somme dovute dal Concedente o da altri enti pubblici quali contributi sugli investimenti effettuati, pari a 159.129 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 62.198 migliaia di euro al 31 dicembre 2009, sono prevalentemente riferibili ai contributi maturati a fronte degli investimenti effettuati nel tratto appenninico della A1 nell'ambito del "Potenziamento della tratta Firenze - Bologna". Con riferimento alle passività finanziarie, il saldo dei rapporti nei confronti dell'ANAS (costituito dalle rate di mutuo pagate dal concedente in relazione a finanziamenti specifici ottenuti dalla Società per la realizzazione di alcune opere specifiche) si è ridotto di 37.185 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e di 38.348 migliaia di euro al 31 dicembre 2009.

d) Fondo per impegni da convenzione:

come già precedentemente commentato, si è provveduto alla rilevazione del fondo corrispondente all'obbligazione ad effettuare in futuro taluni servizi di costruzione e/o ampliamento per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi. La valutazione di tale passività (4.676.811 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 4.858.155 migliaia di euro al 31 dicembre 2009) è stata effettuata, in ossequio allo IAS 37, sulla base della miglior stima del valore attuale dei servizi di costruzione che

si prevede saranno resi in futuro per l'adempimento degli impegni assunti nella Convenzione Unica del 2007.

- e) Fondo ripristino e sostituzione beni in concessione:  
a fronte dell'obbligazione a mantenere in buono stato d'uso l'infrastruttura in concessione ed in relazione al modello contabile adottato, il fondo per ripristino e sostituzione dei beni devolvibili è stato coerentemente rideterminato sulla base della miglior stima del valore attuale degli oneri futuri connessi al ripristino dell'infrastruttura. Ciò ha comportato una riduzione dello stesso pari a complessivi 288.368 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 315.910 migliaia di euro al 31 dicembre 2009.
- f) Altre passività:  
i risconti passivi pluriennali per pedaggi incassati in relazione agli incrementi tariffari riconosciuti ("X" investimenti) a fronte di investimenti non ancora completati sono stati integralmente eliminati, con una riduzione delle passività di bilancio pari a 45.860 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 70.591 migliaia di euro al 31 dicembre 2009.
- g) Altre rettifiche minori e riclassifiche da voci patrimoniali diverse:  
la voce include prevalentemente gli effetti delle citate riclassifiche degli anticipi a fornitori per attività di investimento su beni devolvibili tra le attività commerciali.
- h) Effetti fiscali:  
sono relativi alle imposte anticipate nette, calcolate sulle commentate rettifiche, e ammontano a 444.319 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 512.264 migliaia di euro al 31 dicembre 2009.

Si evidenzia infine che, in sede di prima applicazione dell'IFRIC 12, per una più puntuale rappresentazione dei relativi saldi, sono state effettuate inoltre le seguenti riclassifiche, senza impatto sul patrimonio netto:

- a) i rapporti patrimoniali nei confronti delle società concessionarie interconnesse sono stati riclassificati dalle "altre attività e passività correnti" rispettivamente alle voci relative alle attività commerciali (11.051 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 9.517 migliaia di euro al 31 dicembre 2009) e alle passività commerciali (464.743 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 516.225 migliaia di euro al 31 dicembre 2009);
- b) i rapporti debitori per canoni verso il Concedente sono stati riclassificati dalle "passività commerciali" alle "altre passività correnti" (44.597 migliaia di euro al 1° gennaio 2009 e 57.544 migliaia di euro al 31 dicembre 2009).

#### **4.3.2 Impatti sul conto economico**

Tra i principali effetti si evidenzia per rilevanza:

- a) l'aumento dei ricavi da pedaggio, in conseguenza dello storno dei risconti passivi relativi ai riconoscimenti tariffari dell'esercizio 2009 per la cosiddetta "X investimenti" (24.731 migliaia di euro);
- b) l'incremento degli ammortamenti (75.259 migliaia di euro), prevalentemente attribuibili ai diritti maturati per investimenti senza benefici economici aggiuntivi;
- c) la diminuzione degli accantonamenti a fondi (51.911 migliaia di euro), per effetto delle attualizzazioni operate e dello storno di quanto contabilizzato nel "fondo ripristino e sostituzione beni in concessione", già compreso tra i diritti acquisiti per investimenti senza benefici economici aggiuntivi;
- d) il decremento degli oneri finanziari capitalizzati (43.532 migliaia di euro) non più rilevabili per gli investimenti senza benefici economici aggiuntivi;
- e) l'aumento degli oneri finanziari da attualizzazione dei fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione (173.412 migliaia di euro).

Al netto della fiscalità differita relativa ai sopra indicati effetti, complessivamente pari a maggiori imposte anticipate rilevate a conto economico per 67.945 migliaia di euro, l'utile dell'esercizio 2009 si decrementa di 147.140 migliaia di euro.

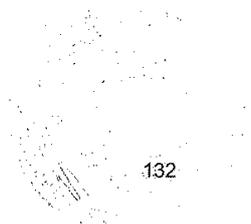


Si rileva inoltre che l'applicazione dell'IFRIC 12 ha comportato sul rendiconto finanziario una diminuzione del flusso di cassa da attività di esercizio (59.925 migliaia di euro) sostanzialmente corrispondente alla riduzione del flusso di cassa per attività di investimento (61.087 migliaia di euro) per effetto dei minori investimenti in attività autostradali rappresentati post applicazione dell'IFRIC 12 rispetto agli investimenti in attività materiali risultanti ante applicazione dell'IFRIC 12. Tale variazione è conseguenza, come precedentemente commentato, sia della minore capitalizzazione degli oneri finanziari tra le attività non correnti, non più possibile per le opere senza benefici economici aggiuntivi, sia della diversa rappresentazione degli anticipi a fornitori per attività di investimento in beni devolvibili ora rilevati tra le attività commerciali e, pertanto, non più rilevanti ai fini della determinazione dei flussi per attività di investimento.

**4.4 Prospetti di confronto della situazione patrimoniale – finanziaria al 1° gennaio 2009 e al 31 dicembre 2009 e del conto economico e del rendiconto finanziario dell'esercizio 2009 ante e post applicazione dell'IFRIC 12**

Si riportano di seguito i prospetti contabili alle date e per l'esercizio indicato nell'intestazione degli stessi, con il confronto tra i dati ante applicazione dell'IFRIC 12 e i corrispondenti dati rielaborati in conformità alla detta interpretazione.

Si precisa che, rispetto agli impatti descritti alla nota 4.3, raggruppati per natura omogenea, la colonna "variazione", relativa alle differenze dei valori di bilancio ante e post IFRIC 12, include anche l'effetto delle riclassifiche derivanti dall'esposizione dei saldi in base agli schemi riclassificati della situazione patrimoniale – finanziaria, conto economico e rendiconto finanziario.



**SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA ALL'1/1/2009**

(Migliaia di euro)	1/1/2009 POST IFRIC 12	1/1/2009 ANTE IFRIC 12	VARIAZIONE
<b>ATTIVITÀ</b>			
<b>Attività non correnti</b>			
Materiali	76.269	6.954.454	-6.878.185
Immateriali	15.715.385	6.131.062	9.584.323
Partecipazioni	597.822	597.822	-
Altre attività finanziarie non correnti	633.363	571.165	62.198
Attività per imposte anticipate	120.930	-	120.930
Altre attività non correnti	7.802	4.598	3.204
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>17.151.571</b>	<b>14.259.101</b>	<b>2.892.470</b>
<b>Attività correnti</b>			
Attività commerciali	479.583	438.125	41.458
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	477.619	477.619	-
Altre attività finanziarie correnti	264.728	167.797	96.931
Attività per imposte correnti	8.110	8.110	-
Altre attività correnti	100.050	111.101	-11.051
<b>Totale attività correnti</b>	<b>1.330.090</b>	<b>1.202.752</b>	<b>127.338</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>18.481.661</b>	<b>15.461.853</b>	<b>3.019.808</b>

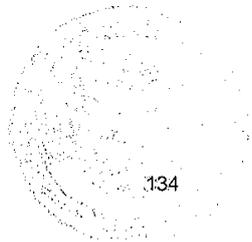
(Migliaia di euro)	1/1/2009 POST IFRIC 12	1/1/2009 ANTE IFRIC 12	VARIAZIONE
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>			
<b>Patrimonio netto</b>			
Patrimonio netto	1.912.025	2.874.224	-962.199
<b>Passività non correnti</b>			
Fondo per impegni da convenzione non corrente	4.073.245	-	4.073.245
Fondi per accantonamenti non correnti	699.595	987.963	-288.368
Passività finanziarie non correnti	8.996.550	9.071.692	-75.142
Passività per imposte differite	-	323.389	-323.389
Altre passività non correnti	27.892	73.112	-45.220
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>13.797.282</b>	<b>10.456.156</b>	<b>3.341.126</b>
<b>Passività correnti</b>			
Fondo per impegni da convenzione corrente	603.566	-	603.566
Fondi per accantonamenti correnti	137.490	137.490	-
Passività commerciali	1.077.131	656.985	420.146
Passività finanziarie correnti	707.239	669.282	37.957
Passività per imposte correnti	28.786	28.786	-
Altre passività correnti	218.142	638.930	-420.788
<b>Totale passività correnti</b>	<b>2.772.354</b>	<b>2.131.473</b>	<b>640.881</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>	<b>16.569.636</b>	<b>12.587.629</b>	<b>3.982.007</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</b>	<b>18.481.661</b>	<b>15.461.853</b>	<b>3.019.808</b>



**SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA al 31/12/2009**

(Migliaia di euro)	31/12/2009 POST IFRIC 12	31/12/2009 ANTE IFRIC 12	VARIAZIONE
<b>ATTIVITÀ</b>			
<b>Attività non correnti</b>			
Materiali	81.573	7.606.633	-7.525.060
Immateriali	16.357.921	6.129.428	10.228.493
Partecipazioni	834.564	834.564	-
Altre attività finanziarie non correnti	417.632	417.632	-
Attività per imposte anticipate	126.165	-	126.165
Altre attività non correnti	3.435	3.147	288
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>17.821.290</b>	<b>14.991.404</b>	<b>2.829.886</b>
<b>Attività correnti</b>			
Attività commerciali	561.162	509.040	52.122
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.517.010	1.517.010	-
Altre attività finanziarie correnti	288.346	226.148	62.198
Attività per imposte correnti	29.259	29.259	-
Altre attività correnti	37.504	47.023	-9.519
<b>Totale attività correnti</b>	<b>2.433.281</b>	<b>2.328.480</b>	<b>104.801</b>
<b>TOTALE ATTIVITA'</b>	<b>20.254.571</b>	<b>17.319.884</b>	<b>2.934.687</b>

(Migliaia di euro)	31/12/2009 POST IFRIC 12	31/12/2009 ANTE IFRIC 12	VARIAZIONE
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>			
<b>Patrimonio netto</b>			
Patrimonio netto	1.866.929	2.976.268	-1.109.339
<b>Passività non correnti</b>			
Fondo per impegni da convenzione non corrente	4.276.027	-	4.276.027
Fondi per accantonamenti non correnti	738.315	1.054.225	-315.910
Passività finanziarie non correnti	10.420.997	10.420.997	-
Passività per imposte differite	-	386.099	-386.099
Altre passività non correnti	27.569	97.468	-69.899
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>15.462.908</b>	<b>11.958.789</b>	<b>3.504.119</b>
<b>Passività correnti</b>			
Fondo per impegni da convenzione corrente	582.128	-	582.128
Fondi per accantonamenti correnti	151.323	154.504	-3.181
Passività commerciali	1.177.668	718.988	458.680
Passività finanziarie correnti	742.596	780.944	-38.348
Passività per imposte correnti	2.248	2.248	-
Altre passività correnti	268.771	728.143	-459.372
<b>Totale passività correnti</b>	<b>2.924.734</b>	<b>2.384.827</b>	<b>539.907</b>
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>	<b>18.387.642</b>	<b>14.343.616</b>	<b>4.044.026</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'</b>	<b>20.254.571</b>	<b>17.319.884</b>	<b>2.934.687</b>



**CONTO ECONOMICO DELL'ESERCIZIO 2009**

(Migliaia di euro)	2009 POST IFRIC 12	2009 ANTE IFRIC 12	VARIAZIONE ASSOLUTA
<b>RICAVI</b>			
Ricavi da pedaggio	2.529.821	2.505.090	24.731
Ricavi per servizi di costruzione	359.307	-	359.307
Altri ricavi operativi	384.294	415.734	-31.440
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>3.273.422</b>	<b>2.920.824</b>	<b>352.598</b>
<b>COSTI</b>			
<b>Materie prime e materiali</b>	<b>-134.692</b>	<b>-57.480</b>	<b>-77.212</b>
Acquisti di materiali	-127.636	-67.084	-60.552
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-7.056	-7.056	-
Costi di materiale capitalizzati	-	16.660	-16.660
<b>Costi per servizi</b>	<b>-1.352.477</b>	<b>-441.940</b>	<b>-910.537</b>
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali	-44	42	-86
<b>Costo per il personale</b>	<b>-392.567</b>	<b>-380.575</b>	<b>-11.992</b>
Costo per il personale	-392.567	-392.567	-
Costo per il personale capitalizzato	-	11.992	-11.992
<b>Altri costi operativi</b>	<b>-243.550</b>	<b>-269.618</b>	<b>26.068</b>
Canoni di concessione	-146.993	-146.993	-
Costi per godimento beni di terzi	-9.539	-9.186	-353
Variazione fondo ripristino e sostituzione beni devolvibili	-30.489	-82.400	51.911
Altri accantonamento a fondi per rischi ed oneri	-1.000	-1.000	-
Altri costi operativi	-55.529	-30.039	-25.490
<b>Utilizzo fondo per impegni da convenzione</b>	<b>705.197</b>	<b>-</b>	<b>705.197</b>
<b>Ammortamenti</b>	<b>-357.369</b>	<b>-282.110</b>	<b>-75.259</b>
Ammortamento beni devolvibili	-	-244.354	244.354
Ammortamento immobili, impianti e macchinari	-18.537	-18.537	-
Ammortamento investimenti immobiliari	-1.012	-1.012	-
Ammortamento diritti concessori immateriali	-319.613	-	-319.613
Ammortamento altre attività immateriali	-18.207	-18.207	-
(Svalutazioni) Ripristini di valore	-1.475	-1.475	-
<b>TOTALE COSTI</b>	<b>-1.776.977</b>	<b>-1.433.156</b>	<b>-343.821</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>1.496.445</b>	<b>1.487.668</b>	<b>8.777</b>
<b>Proventi finanziari</b>	<b>134.631</b>	<b>134.631</b>	<b>-</b>
Proventi finanziari	98.221	98.221	-
Dividendi da partecipate	36.410	36.410	-
<b>Oneri finanziari</b>	<b>-876.187</b>	<b>-652.325</b>	<b>-223.862</b>
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	-178.933	-5.521	-173.412
Altri oneri finanziari al netto dei contributi	-591.169	-591.169	-
Oneri finanziari capitalizzati	-	50.450	-50.450
Svalutazioni di attività finanziarie	-106.085	-106.085	-
Utili (perdite) su cambi	-958	-958	-
<b>PROVENTI (ONERI) FINANZIARI</b>	<b>-742.514</b>	<b>-518.652</b>	<b>-223.862</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	<b>753.931</b>	<b>969.016</b>	<b>-215.085</b>
(Oneri) Proventi fiscali	-294.817	-362.762	67.945
Imposte correnti	-302.416	-302.416	-
Differenze su imposte correnti esercizi precedenti	11.011	11.011	-
Imposte anticipate e differite	-3.412	-71.357	67.945
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>	<b>459.114</b>	<b>606.254</b>	<b>-147.140</b>
Proventi (Oneri) netti di attività cessate/destinate ad essere cedute	-	-	-
<b>UTILE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>459.114</b>	<b>606.254</b>	<b>-147.140</b>
(Euro)	2009 POST IFRIC 12	2009 ANTE IFRIC 12	VARIAZIONE ASSOLUTA
Utile base per azione	0,74	0,97	-0,23
di cui:			
da attività in funzionamento	0,74	0,97	-0,23
da attività cessate/destinate ad essere cedute	-	-	-
Utile diluito per azione	0,74	0,97	-0,23
di cui:			
da attività in funzionamento	0,74	0,97	-0,23
da attività cessate/destinate ad essere cedute	-	-	-

**CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO 2009**

(Migliaia di euro)	2009 POST IFRIC 12	2009 ANTE IFRIC 12	VARIAZIONE ASSOLUTA
Utile dell'esercizio (A)	459.114	606.254	-147.140
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	-22.798	-22.798	-
Utili (perdite) da valutazione attuariale (IAS 19)	3.608	3.608	-
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale (B)	-19.190	-19.190	-
<b>Risultato economico complessivo dell'esercizio (A+B)</b>	<b>439.924</b>	<b>587.064</b>	<b>-147.140</b>

*[Handwritten signature]*



**RENDICONTO FINANZIARIO DELL'ESERCIZIO 2009**

(Migliaia di euro)	2009 POST IFRIC 12	2009 ANTE IFRIC 12	VARIAZIONE ASSOLUTA
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO</b>			
Utile dell'esercizio:	459.114	606.254	-147.140
<b>Rettificato da:</b>			
Ammortamenti	357.369	282.110	75.259
Accantonamenti ai fondi	37.995	69.871	-31.876
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	178.933	5.521	173.412
Svalutazioni (Rivalutazioni) delle attività finanziarie non correnti incluse partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value	106.085	106.085	-
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo e rettifiche di attività non correnti	-1.686	-172	-1.514
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	3.412	71.357	-67.945
Altri (proventi) e oneri non monetari	-32.879	-8.148	-24.731
Variazione del capitale di esercizio ed altre variazioni	72.421	107.811	-35.390
<b>Flusso di cassa netto da (per) attività di esercizio [a]</b>	<b>1.180.764</b>	<b>1.240.689</b>	<b>-59.925</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>			
Investimenti in attività autostradali	-1.031.464	-	-1.031.464
Contributi su attività autostradali	133.020	-	133.020
Investimenti in attività materiali	-25.162	-1.113.634	1.088.472
Investimenti in attività immateriali	-16.574	-16.574	-
Variazione dei contributi in conto capitale	-	228.790	-228.790
Investimenti in partecipazioni al netto dei decimi da versare	-344.869	-344.869	-
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni	4.015	4.015	-
Variazione netta delle altre attività non correnti	4.369	1.453	2.916
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti non detenute a scopo di negoziazione	192.115	95.182	96.933
<b>Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento [b]</b>	<b>-1.084.550</b>	<b>-1.145.637</b>	<b>61.087</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' FINANZIARIA</b>			
Dividendi corrisposti	-485.181	-485.181	-
Nuovi finanziamenti da azionisti	1.649.134	1.649.134	-
Rimborsi finanziamenti da azionisti	-450.000	-450.000	-
Accensioni e accollo di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	443.768	443.768	-
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	-72.225	-72.225	-
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	-89.944	-88.782	-1.162
<b>Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria [c]</b>	<b>995.552</b>	<b>996.714</b>	<b>-1.162</b>
<b>Incremento/(decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti [a+b+c]</b>	<b>1.091.766</b>	<b>1.091.766</b>	<b>-</b>
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti ad inizio esercizio</b>	<b>252.873</b>	<b>252.873</b>	<b>-</b>
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio</b>	<b>1.344.639</b>	<b>1.344.639</b>	<b>-</b>

## 5. CONTRATTO DI CONCESSIONE

Il core business della Società è rappresentato dallo sfruttamento della concessione amministrativa autostradale, sottoscritta tra la Società ed ANAS il 12 ottobre 2007 ed approvata per Legge n. 101/2008, che scadrà il 31 dicembre 2038.

La concessione in essere ha come oggetto la costruzione e la gestione di tratte autostradali da parte della Società. Nel seguito, anche in ossequio a quanto stabilito dal SIC 29, si forniscono le informazioni essenziali relative al contratto di concessione sottoscritto.

La concessione, in estrema sintesi, stabilisce, da una parte, il diritto alla riscossione dei pedaggi dall'utenza autostradale aggiornati annualmente in base ad una formula tariffaria prevista nella Convenzione Unica; dall'altra, l'obbligo di pagare i canoni concessori, eseguire gli interventi assentiti in concessione e di provvedere alla manutenzione e gestione delle tratte in concessione.

Alla scadenza, la concessione non è oggetto di rinnovo automatico, ma è nuovamente assegnata attraverso gara pubblica, così come stabilito dalla vigente normativa; a tal fine, tutte le opere autostradali realizzate (cosiddetti "beni devolvibili") devono essere gratuitamente trasferite in efficienza al Concedente, che provvede al trasferimento al nuovo concessionario.

In relazione alla concessione in essere, la Società ha in fase di realizzazione investimenti in "Grandi Opere" quantificabili in circa 12,7 miliardi di euro, di cui circa 5,2 miliardi di euro già effettuati e di cui si è tenuto conto nella determinazione delle voci di bilancio al 31 dicembre 2010. Il programma degli investimenti è compreso nel piano finanziario della Società e riguarda, essenzialmente, il potenziamento di tratte autostradali già in esercizio.

Nella tabella seguente sono riepilogate le tratte autostradali in concessione al 31 dicembre 2010:

Tratta autostradale	Chilometri in esercizio
A1 Milano – Napoli	803,5
A4 Milano – Brescia	93,5
A7 Genova – Serravalle	50,0
A8/9 Milano – laghi	77,7
A8 / A26 raccordo	24,0
A10 Genova – Savona	45,5
A11 Firenze – mare	81,7
A12 Genova – Sestri Levante	48,7
A12 Roma – Civitavecchia	65,4
A13 Bologna – Padova	127,3
A14 Bologna – Taranto	781,4
A16 Napoli – Canosa	172,3
A23 Udine – Tarvisio	101,2
A26 Genova – Gravelona Toce	244,9
A27 Venezia – Belluno	82,2
A30 Caserta – Salerno	55,3
<b>Totale</b>	<b>2.854,6</b>

Si evidenzia inoltre che, nel corso del 2010, è stato costituito un apposito fondo rischi con lo stanziamento di 390 migliaia di euro a fronte delle segnalazioni ricevute dall'ANAS per presunti inadempimenti e non conformità correlati al mancato rispetto, nell'anno 2009, dei parametri di cui al Piano Annuale di Monitoraggio previsto nell'Allegato N della Convenzione Unica stipulata in data 12 ottobre 2007.

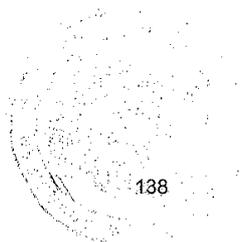
Tale fondo è stato successivamente integrato di 75 migliaia di euro a fronte del provvedimento dell'ANAS del 7 settembre 2010 concernente le sanzioni amministrative applicate all'esito della verifica ispettiva sui disagi alla circolazione automobilistica sulla A14 tratta Pesaro - Marotta, verificatisi il 31 gennaio 2010. Autostrade per l'Italia ha presentato



ricorso al TAR del Lazio per l'annullamento del citato provvedimento e attualmente si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

Si rileva infine che, nel corso del 2010, oltre a quanto precedentemente descritto, non si sono registrate ulteriori contestazioni da parte dell'ANAS che richiedano l'accertamento in bilancio di penali o passività potenziali.

Si evidenzia infine che, in adempimento ad uno specifico obbligo della convenzione unica attualmente in vigore, il Consiglio di Amministrazione della Società propone all'Assemblea degli Azionisti di destinare quota parte dell'utile dell'esercizio 2010, pari a 49 milioni di euro, ad integrazione della riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti, nell'ambito del patrimonio netto.



## **6. INFORMAZIONI SULLE VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA**

Nel seguito sono illustrati i saldi della situazione patrimoniale - finanziaria al 31 dicembre 2010, con indicazione, tra parentesi, dei corrispondenti valori al 31 dicembre 2009.

### **6.1 Attività materiali Migliaia di euro 80.719 (81.573)**

Le attività materiali, pari a 80.719 migliaia di euro (81.573 migliaia di euro a fine 2009), sono costituite da immobili, impianti e macchinari (71.781 migliaia di euro) e da investimenti immobiliari (8.938 migliaia di euro). Il decremento dell'esercizio, pari a 854 migliaia di euro, è dovuto all'ammortamento (19.771 migliaia di euro) ed all'effetto netto delle dismissioni di attrezzature industriali e commerciali (845 migliaia di euro), parzialmente compensati dagli investimenti (19.762 migliaia di euro).

Nel corso dell'anno non si sono verificate variazioni sulla vita utile stimata dei cespiti.

Le attività materiali al 31 dicembre 2010 non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

La voce investimenti immobiliari accoglie alcune porzioni di fabbricati e terreni non strumentali, valutati al costo. Nell'esercizio 2010 tali immobili destinati alla locazione (prevalentemente a società del Gruppo Atlantia) hanno generato ricavi per affitti pari a 4.458 migliaia di euro, a fronte di costi operativi diretti di manutenzione e gestione pari a 747 migliaia di euro.

Il fair value di tali attività è stimato complessivamente in circa 27 milioni di euro, sulla base di indicazioni provenienti dal mercato immobiliare applicabile per la tipologia di investimenti detenuti.

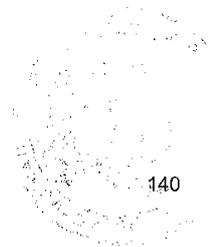
Il saldo al 31 dicembre 2010 si è decrementato di 544 migliaia di euro per effetto dell'ammortamento dell'esercizio.

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze delle attività materiali all'inizio e alla fine dell'esercizio, con le relative movimentazioni.



	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO															
	31/12/2009				Valore lordo				Ammortamenti cumulati				31/12/2010			
	Valore lordo	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Passaggi in esercizio	Decrementi per dismissioni	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Valore lordo	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Valore lordo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
<b>Immobili, impianti e macchinari:</b>																
Terreni	790	-	790	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	790	-	790
Fabbricati	29.893	-7.308	22.585	1.051	-	-	-1.287	-	-	-	-	-	-	30.944	-8.595	22.349
Attrezzature industriali e commerciali	77.535	-44.558	32.977	11.890	2.300	-5.561	-12.990	4.718	-	-	-	-	-	86.164	-52.830	33.334
Altri beni	55.432	-42.056	13.336	4.933	82	-23	-4.850	21	-	-	-	-	-	60.424	-47.025	13.399
Immobili, impianti e macchinari in corso e accenti	2.403	-	2.403	1.888	-2.382	-	-	-	-	-	-	-	-	1.808	-	1.808
<b>Totale</b>	<b>166.053</b>	<b>-93.962</b>	<b>72.091</b>	<b>19.762</b>	<b>-5.584</b>	<b>-19.227</b>	<b>4.739</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>180.231</b>	<b>-108.450</b>	<b>71.781</b>
<b>Investimenti immobilizzati:</b>																
Terreni	754	-	754	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	754	-	754
Fabbricati	18.161	-7.433	8.728	-	-	-	-544	-	-	-	-	-	-	16.161	-7.977	8.184
<b>Totale</b>	<b>16,915</b>	<b>-7,433</b>	<b>9,482</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-544</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>16,915</b>	<b>-7,977</b>	<b>8,938</b>
<b>Totale attività materiali</b>	<b>182,968</b>	<b>-101,395</b>	<b>81,573</b>	<b>19,762</b>	<b>-5,584</b>	<b>-19,771</b>	<b>4,739</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>197,146</b>	<b>-116,427</b>	<b>80,719</b>

(Migliaia di euro)



## **6.2 Attività immateriali Migliaia di euro 16.575.368 (16.357.921)**

Le attività immateriali ammontano a 16.575.368 migliaia di euro (16.357.921 migliaia di euro al 31 dicembre 2009); oltre che dal valore residuo dell'avviamento (6.111.199 migliaia di euro) generato nel 2003 dall'operazione di conferimento del compendio autostradale, le attività in oggetto sono costituite da diritti concessori (10.446.991 migliaia di euro) e da altre attività immateriali per (17.178 migliaia di euro).

L'incremento dell'esercizio delle attività immateriali, pari a 217.447 migliaia di euro, è sostanzialmente relativo all'incremento di valore dei diritti concessori (218.498 migliaia di euro), dovuto prevalentemente sia agli investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi (+390.622 migliaia di euro) che all'adeguamento del valore attuale degli investimenti previsti a finire in opere senza benefici economici aggiuntivi (+178.377 migliaia di euro), parzialmente compensato dagli ammortamenti dell'esercizio (350.112 migliaia di euro).

Nell'esercizio non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata delle attività.

I diritti concessori sono riconducibili alle categorie di seguito riportate:

- 1) diritti maturati a fronte dell'impegno alla realizzazione di servizi di costruzione per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi (9.106.607 migliaia di euro);
- 2) diritti maturati a fronte di servizi di costruzione resi per i quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi (1.265.533 migliaia di euro);
- 3) diritti relativi ad opere realizzate dai gestori delle aree di servizio, rappresentati dagli investimenti a carico di tali soggetti e devoluti gratuitamente alla Società (74.851 migliaia di euro).

Nel corso del 2010 la Società ha effettuato investimenti in infrastrutture autostradali per complessivi 1.194.883 migliaia di euro (1.031.464 migliaia di euro nel 2009). Si ribadisce che, in applicazione dell'IFRIC 12, nel conto economico dell'esercizio sono rilevati i costi operativi e finanziari, in base alla rispettiva natura, ed il fair value dei relativi servizi di costruzione eseguiti. Il prospetto seguente evidenzia le componenti di investimento in infrastrutture autostradali, rilevate a fronte dei servizi di costruzione espletati:

(Migliaia di euro)	2010	2009	Variazione
Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni per opere realizzate	587.066	705.197	-118.131
Ricavi per contributi su opere senza benefici economici aggiuntivi	217.195	119.424	97.771
Incrementi dei diritti concessori immateriali per opere con benefici economici aggiuntivi realizzate	<u>390.622</u>	<u>206.843</u>	<u>183.779</u>
<b>Totale investimenti in attività autostradali</b>	<b><u>1.194.883</u></b>	<b><u>1.031.464</u></b>	<b><u>163.419</u></b>

Si evidenzia infine che, nell'esercizio 2010, sono stati rilevati a conto economico costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 1.120 migliaia di euro (2.279 migliaia di euro nel 2009). Tali attività sono finalizzate al miglioramento delle infrastrutture, dei servizi offerti, dei livelli di sicurezza, della tutela e della valorizzazione dell'ambiente.

L'avviamento iscritto in bilancio è relativo al conferimento del compendio autostradale, da parte della controllante Atlantia (allora Autostrade S.p.A.), attuato nell'ambito del progetto di riorganizzazione che ha interessato il Gruppo nel 2003. Il valore dell'avviamento in oggetto è quello determinato sulla base dei precedenti principi contabili e coincide con il valore netto contabile in essere al 1° gennaio 2004, data di transizione agli IFRS. Lo stesso è afferente all'intera attività in concessione di cui è titolare la Società; coerentemente con le indicazioni fornite dallo IAS 36, tale attività in concessione è riconducibile ad un'unica Cash Generating Unit (CGU).

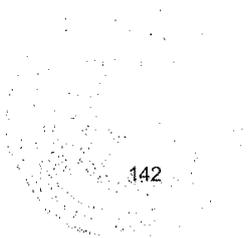


Si segnala che il valore dell'avviamento non è oggetto di ammortamento sistematico ma è soggetto a periodici test di impairment, che hanno evidenziato, anche al 31 dicembre 2010, la recuperabilità del valore contabilizzato, sia attraverso la stima del presumibile valore di mercato, sia attraverso la stima del valore d'uso. In particolare, la stima del valore d'uso è stata effettuata utilizzando come base l'aggiornamento del piano finanziario ed economico approvato dal Concedente (inclusivo dei nuovi investimenti autostradali, nonché delle attività di manutenzione e ripristino), che incorpora la stima di andamento del traffico di Autostrade per l'Italia per tutto il periodo di durata della concessione, con scadenza al 31 dicembre 2038, nonché di un'inflazione media prospettica dell'1,5%. I flussi di cassa stimati, al netto delle imposte, sono stati attualizzati al tasso del 5,6% (5,9% nel 2009) rappresentativo del WACC (post imposte) della Società. L'utilizzo dei flussi di cassa e del tasso di attualizzazione al netto delle imposte è adottato in quanto produce risultati sostanzialmente equivalenti a quelli derivanti da una valutazione ante imposte. Il test di impairment sviluppato ha evidenziato anche la recuperabilità dei diritti concessori iscritti in bilancio, precedentemente illustrati.

Le altre attività immateriali, pari a 17.178 migliaia di euro, sono composte prevalentemente dalle seguenti principali categorie:

- a) "costi di sviluppo" (12.580 migliaia di euro), relativi ai costi per lo sviluppo di applicazioni software e, in misura minore, di nuovi sistemi di esazione dinamica dei pedaggi;
- b) "diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno" (3.550 migliaia di euro), relativi ai costi sostenuti per l'acquisto di licenze d'uso software;
- c) "concessioni, licenze e diritti simili" (877 migliaia di euro), che includono, tra gli altri, i diritti di usufrutto su fibre ottiche.

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio delle attività immateriali, nonché le variazioni intercorse nel 2010 nei valori contabili delle diverse categorie di attività immateriali.



Handwritten signature.

(Figliata di caso)	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO														
	31/12/2009							31/12/2010							
	Valore lordo	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Incrementi per incrementi per capitalizzazioni	Incrementi a titolo gratuito	Incrementi Decrementi per valore attuale impegni	Incrementi per opere realizzate	Decrementi per contributi	Passaggi in esercizio	Riscatti e altre rifine	Incrementi	Valore lordo	Ammortamenti cumulati	Valore netto	
<b>DIRITTI ESPLETATIVI IMMATERIALI:</b>															
Diritti concessivi (immateriali) - Opere senza beneficio economico aggiuntivo	11.041.697	-1.788.698	9.252.999			178.377	-4.786				-318.694	11.125.279	-2.106.672	9.018.607	
Diritti concessivi immateriali - Opere con benefici economici aggiuntivi	986.110	-62.576	923.534				48	396.622			-38.625	1.359.684	-9.153	1.295.539	
Diritti concessivi immateriali - Opere a carico dei concessionari	82.697	-9.507	73.190		4.444						-2.673	87.031	-12.189	74.851	
<b>Totale</b>	<b>12.099.384</b>	<b>-1.859.881</b>	<b>10.239.503</b>		<b>4.444</b>	<b>178.377</b>	<b>-4.737</b>	<b>396.622</b>			<b>-359.112</b>	<b>12.658.934</b>	<b>-2.218.000</b>	<b>10.440.934</b>	
<b>Avanzamento e altre attività a vita utili indefinita:</b>															
Avanzamento	6.111.196		6.111.196									6.111.196		6.111.196	
Marchi															
<b>Totale</b>	<b>6.111.196</b>		<b>6.111.196</b>									<b>6.111.196</b>		<b>6.111.196</b>	
<b>Attre immateriali:</b>															
Costi di sviluppo	93.721	-36.673	57.048	12.177					16		-12.660	105.913	-33.333	12.580	
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	29.811	-24.996	4.815	3.384							-4.549	32.195	-29.645	3.550	
Concessioni e licenze	1.351	-400	951								76	1.351	-474	877	
Altre immateriali in corso e economie	16		16	171					-15			171		171	
<b>Totale</b>	<b>123.899</b>	<b>-105.969</b>	<b>18.229</b>	<b>15.732</b>	<b>4.444</b>	<b>178.377</b>	<b>-4.737</b>	<b>396.622</b>			<b>-145.385</b>	<b>139.605</b>	<b>-122.452</b>	<b>17.153</b>	
<b>Totale attività immateriali</b>	<b>18.332.461</b>	<b>-1.967.769</b>	<b>16.364.692</b>	<b>15.722</b>	<b>4.444</b>	<b>178.377</b>	<b>-4.737</b>	<b>396.622</b>			<b>-368.895</b>	<b>18.898.822</b>	<b>-2.334.625</b>	<b>16.573.397</b>	




### 6.3 Partecipazioni Migliaia di euro 764.491 (834.564)

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio delle partecipazioni incluse nella voce in esame, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali decimi da versare.

	Sede	Capitale sociale/Fondo consortile			Partecipazione		Valore di carico (A) (migliaia di euro)
		Numero azioni/quote	Valore nominata	Capitale/Fondo consortile	Quota partecipazione (%)	Numero azioni/quote	
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>							
- Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	Roma	1.000.000	1,00	EUR 1.000.000	100,00%	1.000.000	258.500
- Autostrade Torino - Savona S.p.A.	Torino	311.000.000	0,52	EUR 161.720.000	99,98%	310.933.747	161.059
- Stalexport Autostrady S.A.	Katowice (Polonia)	247.262.023	2,00	PLN 494.524.046	56,24%	139.059.182	69.223
- Tangenziale di Napoli S.p.A.	Napoli	20.945.250	5,16	EUR 108.077.490	100,00%	20.945.250	54.506
- Telepass S.p.A.	Roma	26.000.000	1,00	EUR 26.000.000	98,15%	25.000.000	25.000
- Società Autostrada Tirrenica p.A.	Roma	163.072.000	0,15	EUR 24.460.800	94,00%	153.277.543	23.865
- Autostrade International US Holdings Inc.	Delaware (USA)	400	0,01	USD 4.000	75,00%	300	16.827
- Autostrade Meridionali S.p.A.	Napoli	4.375.000	2,07	EUR 9.056.250	58,98%	2.560.500	14.660
- SFEA Ingegneria Europea S.p.A.	Milano	1.000.000	5,18	EUR 5.160.000	100,00%	1.000.000	5.836
- Autostrade Participations S.A.	Luxembourg	266.000	18,80	EUR 5.000.800	99,99%	265.999	4.880
- Pavimental S.p.A.	Roma	35.916.399	0,13	EUR 4.669.132	71,67%	25.740.317	4.354
- Infoblu S.p.A.	Roma	1.000.000	5,16	EUR 5.160.000	75,00%	750.000	3.875
- Autostrade Tech S.p.A.	Roma	1.120.000	1,00	EUR 1.120.000	100,00%	1.120.000	3.120
- Società Italiana p.A. per il Traforo del Monte Bianco	Prè Saint Didier	2.112.000	51,65	EUR 109.084.800	51,00%	1.077.120	2.318
- Autostrade Service S.p.A.	Roma	1.671.000	1,00	EUR 1.671.000	100,00%	1.671.000	1.671
- AD Moving S.p.A.	Roma	1.000.000	1,00	EUR 1.000.000	75,00%	750.000	1.470
- Port Mobility S.p.A.	Civitavecchia	1.610.000	1,00	EUR 1.610.000	70,00%	1.127.000	1.127
- NewPass S.p.A.	Verona	1.747.084	1,00	EUR 1.747.084	51,00%	891.013	891
- EszediEsse Società di Servizi S.p.A.	Roma	500.000	1,00	EUR 500.000	100,00%	500.000	501
- Autostrade Indian Infrastructure Ltd	Mumbai (INDIA)	10.000	50,00	RUPIA 500.000	99,99%	9.999	486
- Glove Clear S.r.l.	Roma	10.000	1,00	EUR 10.000	100,00%	10.000	10
- Tirreno Clear S.r.l.	Roma	10.000	1,00	EUR 10.000	100,00%	10.000	10
<b>Totale partecipazioni in imprese controllate</b>							<b>654.189</b>
<b>Partecipazioni in imprese collegate e a controllo congiunto</b>							
- Autostrade Sud America S.r.l.	Milano	3	-	EUR 100.000.000	45,77%	1	73.150
- IGLI S.p.A.	Milano	24.120.000	1,00	EUR 24.120.000	53,33%	8.040.000	13.079
- Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	Milano	37.239.986	0,75	EUR 27.939.890	32,00%	11.918.800	8.936
- Società Infrastrutture Toscane S.p.A.	Firenze	30.000.000	1,00	EUR 30.000.000	46,00%	13.800.000	8.900
- Bologna & Fiera Parking S.p.A.	Bologna	13.000.000	1,00	EUR 13.000.000	32,50%	4.225.000	5.038
- Piedemontana Veneta S.p.A.	Verona	12.000	500,00	EUR 6.000.000	28,00%	3.360	1.680
- Arcea Lazio S.p.A.	Roma	1.983.469	1,00	EUR 1.983.469	34,00%	674.379	674
- Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	-	-	EUR 107.112	29,00%	-	29
<b>Totale partecipazioni in imprese collegate e a controllo congiunto</b>							<b>109.488</b>
<b>Partecipazioni in altre imprese</b>							
- Ulrnet S.p.A.	Roma	987	1.000,00	EUR 987.000	1,62%	16	426
- Veneto Strade S.p.A.	Venezia	5.163.200	1,00	EUR 5.163.200	5,00%	258.150	258
- Tangenziale Esterna S.p.A.	Milano	50.000.000	1,00	EUR 50.000.000	0,25%	125.000	125
- Consorzio Fastigi	Civitavecchia	-	-	EUR 40.000	12,50%	-	5
<b>Totale partecipazioni in altre imprese</b>							<b>814</b>

Il saldo delle partecipazioni ammonta a 764.491 migliaia di euro (834.564 migliaia di euro al 31 dicembre 2009) ed include partecipazioni in società controllate per 654.189 migliaia di euro, partecipazioni in società collegate e a controllo congiunto per 109.488 migliaia di euro ed altre partecipazioni per 814 migliaia di euro.

Le principali variazioni intercorse nell'esercizio 2010 sono originate da:

- riclassifica della partecipazione nella controllata Strada dei Parchi (con un valore di carico pari a 54.328 migliaia di euro al 31 dicembre 2010) tra le attività correnti a seguito della sottoscrizione dell'accordo, nel corso del 2010, per la cessione della partecipazione, pari al 60% del capitale sociale, detenuta in Strada dei Parchi. Pertanto al 31 dicembre 2010 tale partecipazione risulta esposta, come detto, tra le attività correnti, come illustrato nella nota 6.11;
- svalutazioni delle partecipazioni detenute in IGLI (15.170 migliaia di euro), in relazione alla perdita di valore manifestatasi e di seguito illustrata, in Autostrade International U.S. Holdings (2.584 migliaia di euro), operata sulla base dei risultati del test di impairment eseguito ed in Newpass (1.969 migliaia di euro), a seguito della riduzione del capitale per perdite;
- versamento in conto futuro aumento di capitale in Autostrade Tech (2.000 migliaia di euro).

Con riferimento alla citata fusione per incorporazione di Autostrade per il Cile in Autostrade Sud America, si evidenzia che la stessa si è perfezionata in data 30 agosto 2010.

Le società oggetto di fusione detengono il controllo indiretto, assoluto o congiunto, di alcune imprese concessionarie autostradali cilene.

Ad esito della citata operazione Autostrade per l'Italia, che deteneva il 50% del capitale sociale della società incorporata ed il 45% della società incorporante, ha incrementato al 45,765% la propria quota di partecipazione nel capitale sociale di Autostrade Sud America S.r.l. Identica quota è detenuta da Società Iniziativa Autostradali e Servizi S.p.A., mentre Mediobanca S.p.A. detiene la restante quota, pari all'8,470% del capitale sociale. La fusione, che non ha modificato la governance già in essere, ha permesso di ricondurre le predette società nell'ambito di un unico perimetro di riferimento e nel dicembre 2010 è stata seguita dalla fusione tra le sub-holding di diritto cileno controllate da ASA. Tali operazioni, funzionali alla semplificazione della struttura societaria, risultano propedeutiche alla valorizzazione di tale gruppo, anche nell'ottica di una possibile quotazione presso il mercato borsistico regolamentato.

Si riporta di seguito la tabella delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute nell'esercizio.

(Migliaia di euro)	Valori dell'esercizio										
	31/12/2009		Costo					31/12/2010			
	Valore lordo	Svalutazioni cumulate	Valore netto	Nuove acquisizioni e incrementi a titolo oneroso	Altri incrementi e versamenti decurti	Decrementi per abbattimento capitale	Riclassifiche	Incrementi	Valore lordo	Svalutazioni cumulate	Valore netto
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>											
Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	258.500		258.500						258.500		258.500
Autostrada Torino - Savona S.p.A.	161.059		161.059						161.059		161.059
Stateport Autostrady S.a.	101.458	32.235	69.223						101.458	32.235	69.223
Tangenziale di Napoli S.p.A.	54.506		54.506						54.506		54.506
Telepass S.p.A.	25.000		25.000						25.000		25.000
Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	23.865		23.865						23.865		23.865
Autostrade International US Holdings Inc.	19.411		19.411					2.584	19.411	2.584	16.827
Autostrade Meridionali S.p.A.	14.650		14.650						14.650		14.650
SPBA - Ingegneria Europea S.p.A.	5.836		5.836						5.836		5.836
Autostrade Partecipazione S.a.	4.880		4.880						4.880		4.880
Pavimental S.p.A.	4.354		4.354						4.354		4.354
Infoblu S.p.A.	3.875		3.875						3.875		3.875
Autostrade Tech S.p.A.	1.120		1.120		2.000				3.120		3.120
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	2.318		2.318						2.318		2.318
Autostrade Service S.p.A.	1.671		1.671						1.671		1.671
AD Moving S.p.A.	750		750		720				1.470		1.470
Port Mobility S.p.A.	1.127		1.127						1.127		1.127
NewPass S.p.A.	2.860		2.860			733		1.238	2.127	1.238	891
Esapadise Società di Servizi S.p.A.	501		501						501		501
Autostrade Indian Infrastructure Ltd	41		41	438		7			485		486
Tirreno Clear S.r.l.	10		10						10		10
Giove Clear S.r.l.	10		10						10		10
Streda dei Parchi S.p.A	54.328		54.328								
Spea Engineering											
	742.140	32.235	709.905	438	2.727	733	-54.328	3.820	690.244	36.055	654.189
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>											
Autostrade Sud America S.r.l.	45.000		45.000						28.150		16.850
IGLI S.p.A.	95.957	67.708	28.249					15.170	95.957	82.878	13.079
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	8.936		8.936						8.936		8.936
Società Infrastruttura Toscana S.p.A.	6.900		6.900						6.900		6.900
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	4.225		4.225		813				5.038		5.038
Fredimontana Veneta S.p.A.	1.680		1.680						1.680		1.680
Arcea Lazio S.p.A.	703	29	674						703	29	674
Consorzio Autostrade Italiane Energia	29		29						29		29
Autostrade per il Cile S.r.l.	28.150		28.150								
	191.582	67.737	123.845		813			15.170	192.398	82.907	109.491
<b>Partecipazioni in altre imprese gruppo</b>											
Umet S.p.A.	426		426						426		426
Veneto Strade S.p.A.	258		258						258		258
Tangenziale Esterna S.p.A.	125		125						125		125
Consorzio Festigi	5		5						5		5
	814		814						814		814
<b>Totale partecipazioni</b>	<b>934.636</b>	<b>99.972</b>	<b>834.664</b>	<b>438</b>	<b>3.540</b>	<b>733</b>	<b>-54.328</b>	<b>18.990</b>	<b>883.453</b>	<b>118.962</b>	<b>764.491</b>

Con riferimento alla partecipazione detenuta in IGLI, azionista di riferimento di Impregilo S.p.A., in presenza di indicatori di impairment si è proceduto all'effettuazione del test volto all'identificazione della presenza di perdite di valore, attraverso la sola stima del fair value della partecipazione detenuta, non risultando un'attendibile stima del valore d'uso, che ha evidenziato una svalutazione nell'esercizio 2010 di 15.170 migliaia di euro.



Per quanto riguarda le novità intercorse nel 2010 nella situazione del contenzioso amministrativo e penale in cui è coinvolta Impregilo, già illustrato nei bilanci di Autostrade per l'Italia dei precedenti esercizi, si segnala che in data 18 giugno 2010 la stessa ha emesso un comunicato stampa nel quale si evidenzia che la Corte Suprema di Cassazione, accogliendo il ricorso presentato dal gruppo, ha disposto l'annullamento del sequestro cautelare di circa 266 milioni di euro a danno del gruppo definito nel mese di febbraio 2010 dal Tribunale del Riesame di Napoli in merito all'inchiesta sul ciclo dei rifiuti in Campania. Inoltre, la medesima Corte Suprema di Cassazione ha respinto il ricorso presentato dalla Procura di Napoli e ha disposto l'immediata restituzione dei beni effettivamente sequestrati. Con riferimento alla vicenda in oggetto, nel resoconto intermedio di gestione del gruppo Impregilo al 30 settembre 2010 gli amministratori hanno comunicato che, malgrado il miglioramento del quadro legislativo e giudiziario rilevato, sono state mantenute sia le rettifiche di valore apportate nei precedenti esercizi alle attività nette destinate alla vendita, relative ai progetti RSU Campania, sia gli stanziamenti a fondi rischi, pari a 50 milioni di euro, effettuati a tale data in relazione ai procedimenti giudiziari in essere. Alla data di predisposizione del presente bilancio Impregilo non ha reso noti ulteriori fatti di rilievo circa i contenziosi sopra descritti, né nuove valutazioni economiche circa i riflessi che ne potrebbero derivare sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del gruppo Impregilo.

#### 6.4 Altre attività finanziarie

(quota non corrente) Migliaia di euro 372.064 (417.632)  
(quota corrente) Migliaia di euro 304.609 (288.346)

Nella tabella seguente si riporta la composizione delle altre attività finanziarie ad inizio ed a fine esercizio:

(Migliaia di euro)	31/12/2010			31/12/2009		
	Totale attività finanziarie	Quota corrente	Quota non corrente	Totale attività finanziarie	Quota corrente	Quota non corrente
Attività finanziarie per contributi su opere (1)	168.540	136.406	32.134	62.198	62.198	-
Depositi vincolati convertibili (2)	362.150	147.690	214.460	471.688	162.905	308.783
Attività per contratti derivati (3)	1.194	1.194	-	50.177	49.320	857
Altre attività finanziarie (1)	144.789	19.319	125.470	121.915	13.923	107.992
<b>Totale</b>	<b>676.673</b>	<b>304.609</b>	<b>372.064</b>	<b>705.978</b>	<b>288.346</b>	<b>417.632</b>

(1) Tali attività finanziarie sono classificate nella categoria dei "crediti e finanziamenti" secondo quanto previsto dallo IAS 39.

(2) Tali attività sono classificate nella categoria degli strumenti finanziari "disponibili per la vendita" e rientrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

(3) I derivati attivi rientrano nella categoria dello IAS 39 degli strumenti finanziari valutati al "fair value a conto economico" e rientrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

Le attività finanziarie per contributi su opere accolgono i crediti relativi alle somme dovute dal Concedente o da altri enti pubblici quali contributi maturati sui servizi di costruzione, per investimenti effettuati alla chiusura dell'esercizio; al 31 dicembre 2010 sono pari a 168.540 migliaia di euro, con un incremento di 106.342 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2009, e sono prevalentemente riferibili ai contributi maturati a fronte degli investimenti effettuati nel tratto appenninico della A1 nell'ambito del "Potenziamento della tratta Firenze - Bologna".

I depositi vincolati convertibili sono pari a 362.150 migliaia di euro (471.688 migliaia di euro al 31 dicembre 2009) e si riferiscono essenzialmente alle 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.

La natura del vincolo deriva dall'indisponibilità delle somme accreditate sui conti, fino al rilascio da parte dell'ANAS di specifici nulla-osta in relazione all'effettiva esecuzione dei lavori ed all'avanzamento del progetto.

La quota corrente al 31 dicembre 2010, pari a 147.690 migliaia di euro, corrisponde alle somme il cui svincolo avverrà presumibilmente entro dodici mesi.

Le attività per contratti derivati, pari a 1.194 migliaia di euro, sono essenzialmente relative al fair value di un contratto derivato relativo all'acquisto a termine di valuta, negoziato il 14 dicembre 2007 e con data di esercizio 29 luglio 2011, stipulato con finalità di copertura gestionale dell'eventuale fabbisogno di 21.800.000 USD connessi al possibile acquisto di un'ulteriore quota del 16% nella società americana Electronic Transaction Consultants Co. indirettamente partecipata attraverso Autostrade International U.S. Holdings Inc. Non essendo soddisfatte tutte le condizioni previste dallo IAS 39 per la definizione di copertura contabile (hedge accounting), il contratto derivato in oggetto è stato classificato tra le attività di negoziazione con rilevazione delle variazioni di fair value a conto economico. Il fair value è periodicamente determinato utilizzando tecniche valutative che si basano su dati osservabili sul mercato.

La variazione rispetto al saldo al 31 dicembre 2009 deriva dall'incasso dei ratei attivi in essere a tale data relativi ai derivati di fair value hedge a copertura del rischio di variazione del tasso di interesse del finanziamento infragruppo di nominali 1.500.000 migliaia di euro; tali contratti derivati sono stati chiusi nel mese di settembre 2010 come illustrato nella nota 6.15.

Le altre attività finanziarie, pari a 144.789 migliaia di euro, sono costituite essenzialmente da prestiti concessi a società controllate e si incrementano di 22.874 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2009 (121.915 migliaia di euro) principalmente per l'erogazione di un finanziamento a medio-lungo termine alla controllata Società Autostrada Tirrenica di nominali 10.000 migliaia di euro con cedola a tasso fisso pari al 4,497% e scadenza dicembre 2013 e per l'incremento dei risconti attivi finanziari.

Per tutte le attività finanziarie esaminate non vi sono indicatori di perdita di valore.

#### **6.5 Attività per imposte anticipate nette Migliaia di euro 100.760 (126.165)**

Nei prospetti di seguito riportati sono illustrati la consistenza delle attività per imposte anticipate, al netto delle passività per imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nell'esercizio nella fiscalità differita iscritta per le differenze temporanee in essere tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

(Migliaia di euro)	31/12/2010	31/12/2009
Attività per imposte anticipate	940.270	863.319
Passività per imposte differite	<u>-839.510</u>	<u>-737.154</u>
<b>Saldo attività per imposte anticipate</b>	<b>100.760</b>	<b>126.165</b>



(Migliaia di euro)	31/12/2009	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO					31/12/2010
		Accantonamenti	Rilasci	Imposte anticipate/differite su proventi e oneri rilevati nel conto economico complessivo	Rettifiche di valore di imposte di esercizi precedenti	Riclassifiche	
<b>Imposte anticipate su:</b>							
Accantonamenti a fondi rischi ed oneri							
- Fondo ripristino e sostituzione	142.365	38.210	-24.228	-	-	-	156.367
- Altri fondi per rischi ed oneri	21.182	3.943	-	-	-	-	25.125
Svalutazione crediti e magazzino	21.547	1.310	-3.182	-	-	-	19.670
Valutazione di strumenti finanziari di copertura (cash flow hedge)	57.534	-	-	-6.669	-	-	50.865
Differenze da restatement IFRIC 12	612.059	66.380	-	-	-	7.700	686.139
Altre differenze temporanee	8.612	102	-504	-	-	-	2.104
<b>Attività per imposte anticipate</b>	<b>863.319</b>	<b>109.945</b>	<b>-27.914</b>	<b>-6.669</b>	<b>1.594</b>	<b>-7.700</b>	<b>940.270</b>
<b>Imposte differite su:</b>							
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	730.371	111.045	-5.246	-	-	-	836.170
Valutazione attuariale TFR	905	-	-	-	-	-	905
Valutazione di strumenti finanziari di copertura (cash flow hedge)	1.038	-	-	-	-1.038	-	-
Altre differenze temporanee	4.840	-	-	-	-2.405	-	2.435
<b>Passività per imposte differite</b>	<b>737.154</b>	<b>111.045</b>	<b>-5.246</b>	<b>-</b>	<b>-3.443</b>	<b>-</b>	<b>839.510</b>
	<b>126.165</b>	<b>-1.100</b>	<b>-22.688</b>	<b>-6.669</b>	<b>5.032</b>	<b>-</b>	<b>100.760</b>

Nella tabella sopra riportata, tra i saldi al 31 dicembre 2010, le voci maggiormente significative sono relative alle imposte anticipate calcolate sulle differenze emerse dall'applicazione dell'IFRIC 12 (686.139 migliaia di euro), come descritto alla nota n. 4 cui si rinvia, alle imposte anticipate contabilizzate a fronte delle quote non deducibili dei fondi per rischi ed oneri, sostanzialmente per spese di ripristino e sostituzione dei beni devolvibili (156.367 migliaia di euro) ed alle imposte differite stanziati in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'avviamento (836.170 migliaia di euro).

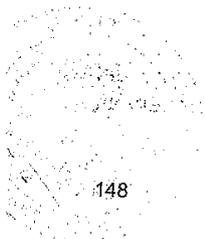
**6.6 Altre attività non correnti Migliaia di euro 2.372 (3.435)**

La voce include essenzialmente i crediti verso l'Erario per l'anticipo d'imposta sul TFR, che si riducono per effetto delle quote che sono state recuperate dalle liquidazioni del fondo erogate nel corso del 2010.

**6.7 Attività commerciali Migliaia di euro 579.680 (561.162)**

Le attività commerciali sono costituite da:

- rimanenze, pari a 34.393 migliaia di euro (41.065 migliaia di euro al 31 dicembre 2009), principalmente relative a scorte e ricambi utilizzati per la manutenzione o l'assemblaggio di impianti, con un decremento complessivo di 6.672 migliaia di euro rispetto al saldo di bilancio al 31 dicembre 2009;
- attività per lavori in corso su ordinazione, non movimentate rispetto allo scorso anno, pari a 3.274 migliaia di euro. Tali attività accolgono il saldo dei lavori realizzati alla chiusura dell'esercizio, per 88.028 migliaia di euro, valorizzati sulla base delle previsioni contrattuali e relativi alla realizzazione di opere e servizi, i cui committenti sono rappresentati principalmente da Enti pubblici e dall'ANAS, al netto delle svalutazioni per le perdite previste a fine commessa (4.500 migliaia di euro) e degli acconti ricevuti (80.254 migliaia di euro);
- crediti commerciali, pari a 542.013 migliaia di euro (516.823 al 31 dicembre 2009), la cui composizione è evidenziata nella tabella di seguito riportata:



(Migliaia di euro)	31/12/2010					31/12/2009				
	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	231.673					218.649				
Utenti correntisti e assimilati da RMPP	44.832					57.857				
Concessionari aree di servizio	145.848					146.394				
Crediti verso clienti diversi e per ritenute a garanzia	-					-				
Crediti commerciali (saldo lordo)	422.351	99.969	80.318	6.353	608.991	422.900	120.206	42.604	5.962	591.672
Fondo svalutazione crediti commerciali	(60.031)	(6.947)	-	-	(66.978)	(69.229)	(5.620)	-	-	(74.849)
Crediti commerciali (saldo netto)	362.320	93.022	80.318	6.353	542.013	353.671	114.586	42.604	5.962	516.823

- 1) i crediti verso clienti, al netto del relativo fondo svalutazione, sono pari a 362.320 migliaia di euro, in aumento di 8.649 migliaia di euro rispetto a fine esercizio 2009 (353.671 migliaia di euro), principalmente per effetto dell'incremento tariffario del 2010 applicato con decorrenza 1° gennaio (+2,4%), parzialmente compensato da minori crediti da transiti commessi in violazione ("Rapporti di Mancato Pagamento Pedaggio"). Si evidenzia che i crediti verso "concessionari aree di servizio" comprendono rapporti verso la consociata Autogrill per 36.272 migliaia di euro, in linea con il saldo al 31 dicembre 2009;
- 2) gli altri crediti commerciali, pari a 93.022 migliaia di euro (114.586 migliaia di euro al 31 dicembre 2009) si decrementano di 21.564 migliaia di euro essenzialmente per il miglioramento delle performance di incasso. Si evidenzia che i rapporti di natura commerciale intrattenuti con altre società del Gruppo nel corso del 2010 sono pari a 40.674 migliaia di euro ed includono prevalentemente crediti per attività di service amministrativo e per canoni di affitto;
- 3) gli acconti per investimenti in attività in concessione sono pari a 80.318 migliaia di euro (42.604 migliaia di euro al 31 dicembre 2009) e si incrementano di 37.714 migliaia di euro per effetto dei maggiori lavori realizzati nell'esercizio;
- 4) le altre attività commerciali, pari a 6.353 migliaia di euro, sostanzialmente in linea a quelle in essere al 31 dicembre 2009 (5.962 migliaia di euro).

Relativamente al fondo svalutazione crediti dei crediti verso clienti, le variazioni intercorse nell'esercizio sono evidenziate nella tabella seguente:

(Migliaia di euro)	31/12/2009	Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche e altre variazioni	31/12/2010
Fondo svalutazione crediti commerciali	74.849	5.965	15.119	1.283	66.978

Per l'ageing dei crediti commerciali verso clienti terzi si rinvia a quanto descritto nel paragrafo 8.2 "Gestione dei rischi finanziari" relativamente al rischio di credito.

Con riferimento ai crediti commerciali analizzati, il valore di bilancio approssima il relativo fair value.

### 6.8 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti Migliaia di euro **2.883.637 (1.517.010)**

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti, pari a 2.883.637 migliaia di euro (1.517.010 migliaia di euro al 31 dicembre 2009), si incrementano di 1.366.627 migliaia di euro; tale variazione è essenzialmente riconducibile alla liquidità acquisita nell'esercizio derivante dai finanziamenti concessi da Atlantia che replicano a livello infragruppo le emissioni obbligazionarie avvenute nel corso del 2010, ai flussi derivanti dalle attività di esercizio ed all'incasso di 69.435 migliaia di euro a seguito della chiusura dei derivati a copertura del finanziamento infragruppo in scadenza nel 2016. Tali effetti sono parzialmente compensati



dagli esborsi per attività di investimento, per l'erogazione di dividendi e per rimborsi di finanziamenti a medio – lungo termine.

**6.9 Attività e passività per imposte correnti**

**Attività per imposte correnti Migliaia di euro 15.363 (29.259)**  
**Passività per imposte correnti Migliaia di euro 740 (2.248)**

Nel prospetto di seguito riportato è illustrata la consistenza delle attività e passività per imposte correnti:

(Migliaia di euro)	31/12/2010		31/12/2009	
	Attività		Passività	
IRAP	-	14.110	740	-
IRES	15.363	15.149	-	-
Altre imposte sul reddito	-	-	-	2.248
<b>Totale</b>	<b>15.363</b>	<b>29.259</b>	<b>740</b>	<b>2.248</b>

Si ricorda che la Società aderisce al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da Atlantia e, pertanto, i rapporti tributari sono contabilizzati nei confronti della consolidante stessa.

**6.10 Altre attività correnti Migliaia di euro 53.204 (37.504)**

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 2010 è illustrata nella seguente tabella:

(Migliaia di euro)	31/12/2010	31/12/2009	Variazione
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	28.847	25.984	2.863
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	3.559	3.354	205
Altre attività correnti	26.095	12.039	14.056
	58.501	41.377	17.124
Fondo svalutazione	-5.297	-3.873	-1.424
<b>Totale</b>	<b>53.204</b>	<b>37.504</b>	<b>15.700</b>

L'incremento è originato essenzialmente da maggiori crediti IVA e maggiori crediti verso imprese assicuratrici per risarcimento danni, contabilizzati a seguito dell'applicazione delle nuove modalità di liquidazione degli indennizzi.

**6.11 Attività non correnti possedute per la vendita Migliaia di euro 54.328 (-)**

Al 31 dicembre 2010 tale voce accoglie il valore di carico della partecipazione pari al 60% del capitale sociale nella controllata Strada dei Parchi, riclassificato dall'attivo immobilizzato, a seguito della sottoscrizione dell'accordo, nel corso del 2010, che ha previsto la cessione della partecipazione a terzi.

**6.12 Patrimonio netto Migliaia di euro 1.958.489 (1.866.929)**

Il capitale sociale, interamente sottoscritto e versato, risulta 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 2010.

Le principali variazioni intervenute nell'esercizio sono rappresentate da:

- a) risultato economico complessivo dell'esercizio positivo per 607.556 migliaia di euro, per effetto dell'utile di esercizio (586.176 migliaia di euro) e della rilevazione di utili (21.380 migliaia di euro) per altre componenti del conto economico complessivo, essenzialmente originati dalla variazione del fair value, al netto dei relativi effetti fiscali, degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge;
- b) pagamento del saldo dei dividendi relativi all'esercizio 2009 per 230.150 migliaia di euro, pari a 0,37 euro per azione, e dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2010 per 286.132 migliaia di euro, pari a 0,46 euro per azione.

Si rileva che il patrimonio netto al 1° gennaio 2009 deriva dal bilancio di esercizio al 31 dicembre 2008. Per rappresentare più chiaramente gli impatti dell'adozione dell'IFRIC 12 sul patrimonio netto al 1° gennaio 2009, nel prospetto delle variazioni del patrimonio netto il risultato di esercizio 2008 è stato esposto nella voce "Altre riserve e utili portati a nuovo" del patrimonio netto al 1° gennaio 2009. Pertanto, la distribuzione del suddetto risultato di esercizio deliberata dall'assemblea del 23 aprile 2009 è stata rappresentata a riduzione della voce "Altre riserve e utili portati a nuovo".

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 stakeholders, nonché a mantenere un adeguato livello di capitalizzazione ed a garantire un accesso efficiente a fonti esterne di finanziamento, tali 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 31/12/2010 (Migliaia di euro)	Possibilità di utilizzazione (A, B, C)*	Quota disponibile (Migliaia di euro)	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre esercizi precedenti	
				Per copertura perdite	Per altre ragioni
<b>Capitale emesso</b>	<b>622.027</b>	B	-	-	-
<b>Riserve</b>					
Riserva legale	124.406	B	-	-	-
Riserva da sovrapprezzo azioni	216.070	A, B, C	216.070	-	-
Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	352.000	A, B	-	-	-
Riserva da cash flow hedging	-134.096	B	-	-	-
Altre riserve e utili portati a nuovo <sup>[1] [2]</sup>	<u>478.038</u>	A, B, C	477.743	-	-
<b>Totale riserve <sup>[3]</sup></b>	<b>1.036.418</b>				
<b>Totale capitale e riserve</b>	<b>1.658.445</b>		<b>693.813</b>	-	-
di cui:					
Quota non distribuibile <sup>[4]</sup>			12.580		
Quota distribuibile			681.233		

\* Legenda:

A: per aumento di capitale

B: per copertura perdite

C: per distribuzione ai soci

Note:

<sup>[1]</sup> Di cui 9.790 migliaia di euro relativi alla "Riserva da utili e perdite per valutazione attuariale del TFR", 568.639 migliaia di euro relativi alla "Riserve da transizione agli IFRS", 627.807 migliaia di euro relativi alla "Riserva straordinaria", -962.199 migliaia di euro relativi alla "Riserva da applicazione IFRIC 12", 233.554 migliaia di euro relativi ad "Utili portati a nuovo" e 447 migliaia di euro relativi alla "Riserva da assegnazione stock option a dipendenti".

<sup>[2]</sup> Di cui 295 migliaia di euro non disponibili poiché relativi ad utili netti su cambi non realizzati al 31 dicembre 2010.

<sup>[3]</sup> Al netto del capitale emesso, la Società detiene riserve di capitale e di utili pari a 1.036.418 migliaia di euro. Per gli effetti dell'articolo 109, comma 4 lettera b del T.U.I.R., l'importo di 566.648 migliaia di euro, come risultante dalla dichiarazione dei redditi della Società per l'esercizio 2009, 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. n° 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.

<sup>[4]</sup> 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 ed il relativo effetto fiscale delle dette altre componenti.

(Migliaia di euro)	2010			2009		
	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	24.253	-6.670	17.583	-31.445	8.647	-22.798
Utili (perdite) da valutazione attuariale (IAS 19)	3.797	-	3.797	3.608	-	3.608
<b>Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio</b>	<b>28.050</b>	<b>-6.670</b>	<b>21.380</b>	<b>-27.837</b>	<b>8.647</b>	<b>-19.190</b>

### Informativa sui piani di compensi basati su strumenti finanziari

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione di taluni amministratori e dirigenti del Gruppo Atlantia, legato al conseguimento degli obiettivi identificati, aziendali e

individuali, che determini la loro partecipazione al rischio di impresa e alla crescita del valore per l'azionista, a partire dal 2009 sono stati avviati piani di incentivazione che prevedono, previa verifica del conseguimento degli obiettivi aziendali prefissati nel periodo 2009-2013, l'impegno di assegnare diritti di opzione su azioni di Atlantia.

Il piano di stock option approvato dall'Assemblea degli Azionisti di Atlantia del 23 aprile 2009 prevede l'assegnazione gratuita di opzioni fino ad un massimo di n. 850.000 azioni ordinarie, ciascuna delle quali attribuirà ai beneficiari il diritto di ricevere 1 azione ordinaria di Atlantia, già in portafoglio di quest'ultima alla stessa data, ad un prezzo corrispondente al valore normale delle azioni alla data in cui il Consiglio di Amministrazione di Atlantia individua il beneficiario ed il numero delle opzioni allo stesso offerte. Le caratteristiche del piano sono oggetto di documento informativo redatto ai sensi dell'art. 84-bis del Regolamento Consob n. 11971/1999 e successive modifiche ed integrazioni.

Nella tabella seguente sono evidenziati i diritti di opzione attribuiti ad amministratori e dipendenti del Gruppo a tutto il 31 dicembre 2010 e la variazione intercorsa nell'esercizio, nonché il periodo di maturazione dei medesimi diritti ed il loro periodo di esercizio, sono evidenziati nella tabella seguente:

	Numero diritti assegnati	Numero massimo di azioni Atlantia esercitabili	Scadenza maturazione	Scadenza esercizio	Prezzo di esercizio (euro)
<b>Diritti esistenti al 1° gennaio 2010</b>					
- assegnazione con delibera del CdA dell'8 maggio 2009	534.614	534.614	23/04/2013	30/04/2014	12,97
- assegnazione con delibera del CdA del 16 luglio 2009	174.987	174.987	23/04/2013	30/04/2014	14,00
	<u>709.601</u>	<u>709.601</u>			
<b>Diritti assegnati nel 2010</b>					
- assegnazione con delibera del CdA del 15 luglio 2010	140.399	140.399	23/04/2013	30/04/2014	15,08
<b>Diritti in essere al 31 dicembre 2010</b>	<u>850.000</u>	<u>850.000</u>			

In esecuzione dei diritti di opzione assegnati, i beneficiari potranno acquistare le azioni Atlantia ad un valore per azione pari al prezzo di esercizio. Le opzioni attribuite matureranno solo qualora, allo scadere del periodo di maturazione (vesting period), il relativo valore finale (valore di mercato di ciascuna azione, convenzionalmente calcolato in misura pari alla media aritmetica del prezzo ufficiale delle azioni ordinarie Atlantia di ciascun giorno di quotazione nel periodo 23 gennaio 2013 – 23 aprile 2013, maggiorato dei dividendi distribuiti dalla data di assegnazione alla fine del vesting period) sia pari o superiore a euro 15,00. In caso di raggiungimento di un valore finale inferiore a euro 15,00, i beneficiari perderanno definitivamente il diritto di esercitare le opzioni attribuite, salva diversa determinazione del Consiglio di Amministrazione. In caso di raggiungimento di un valore finale pari o superiore a euro 15,00, il numero delle opzioni maturate corrisponderà ad una percentuale delle opzioni attribuite, determinata in misura proporzionale al valore finale, secondo quanto indicato nella tabella seguente:



Valore finale (unità di euro)	Percentuale delle opzioni attribuite rappresentate dalle opzioni maturate
15	20%
16	27%
17	35%
18	42%
19	49%
20	56%
21	64%
22	71%
23	78%
24	85%
25	93%
26	100%

maggior di 26      Una percentuale calcolata in applicazione della seguente formula:  
$$\frac{[(26 - \text{Prezzo di Esercizio}) / (\text{Valore Finale} - \text{Prezzo di Esercizio})] * 100}{100}$$

E' espressamente stabilito che il capital gain realizzabile per effetto dell'esercizio delle opzioni maturate non potrà in nessun caso eccedere l'ammontare di due volte (tre per il Presidente e l'Amministratore Delegato) la remunerazione fissa annua lorda al 1° gennaio 2009.

L'impegno intrasferibile inter vivos da parte dell'assegnatario è fermo ed irrevocabile e decade in caso di recesso unilaterale del rapporto di lavoro o di licenziamento per giusta causa da parte dell'assegnatario entro il termine di tre anni dalla data di assunzione dell'impegno.

Si evidenzia che, in relazione all'aumento gratuito di capitale deliberato dall'Assemblea degli Azionisti di Atlantia in data 14 aprile 2010, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia in data 15 luglio 2010 ha deliberato di apportare al piano in essere le correzioni tecniche necessarie per mantenerne invariati i contenuti sostanziali ed economici, che altrimenti sarebbero risultati deteriorati nelle condizioni a favore dei beneficiari, stante il diminuito valore intrinseco delle singole azioni. Tali correzioni, da sottoporre alla prima Assemblea degli Azionisti utile, prevedono essenzialmente (i) la riduzione dei prezzi di esercizio delle opzioni attribuite nelle riunioni del Consiglio di Amministrazione dell'8 maggio e 16 luglio 2009, portandoli a, rispettivamente, euro 12,349 (precedentemente euro 12,966) ed euro 13,332 (precedentemente euro 13,999), (ii) l'assegnazione ai beneficiari delle opzioni già attribuite di 1 nuova opzione ogni 20 già assegnate, (iii) la riduzione ad euro 14,286 (dai precedenti euro 15,00) del valore finale minimo ai fini della maturazione delle azioni attribuite ed alcune conseguenti variazioni alla tabella di conversione delle opzioni maturate in opzioni attribuite, sopra esposta, (iv) il mantenimento a favore del Prof. Gian Maria Gros Pietro, già Presidente di Autostrade per l'Italia ed Atlantia, del diritto ad esercitare, alle medesime condizioni degli altri beneficiari, le opzioni a lui già assegnate, nonché (v) nei casi di cessazione del rapporto di lavoro diversi da quelli sopra indicati, la possibilità di mantenere i diritti assegnati previa delibera del Consiglio di Amministrazione.

Nella medesima riunione il Consiglio di Amministrazione ha anche deliberato, a favore del Presidente Dott. Fabio Cerchiali, l'assegnazione di 140.399 opzioni, con periodo di maturazione 15 luglio 2010 - 23 aprile 2013 e periodo di esercizio tra il 24 aprile 2013 ed il 30 aprile 2014, ad un prezzo di euro 15,079. Il fair value unitario di tali stock option assegnate, così come determinato da un esperto appositamente nominato, è pari a 1,42 euro. Per la determinazione di tale fair value è stato utilizzato il modello Monte Carlo, con l'utilizzo dei seguenti parametri:

- tasso di interesse privo di rischio: 1,62%
- scadenza attesa: 3,8 anni
- volatilità attesa (pari a quella storica): 26,7%
- dividendi attesi: 3,67%
- valore corrente delle azioni alla data di assegnazione: 15,17 euro



Il prezzo medio ponderato delle azioni ordinarie di Atlantia nel 2010 è stato pari a euro 15,61 per azione, mentre nel periodo 15 luglio – 31 dicembre 2010 è risultato pari a euro 15,56 per azione; al 31 dicembre 2010 il valore era invece pari a euro 15,27 per azione.

Per effetto dell'avvio di tale piano di incentivazione, al 31 dicembre 2010 è stato rilevato, in accordo con quanto previsto dall'IFRS 2, un incremento delle riserve di patrimonio netto di 286 migliaia di euro, corrispondente al valore maturato a tale data del fair value delle opzioni attribuite, la cui contropartita economica è rappresentata dal costo del lavoro.

### 6.13 Fondo per impegni da convenzione

(quota non corrente) Migliaia di euro **4.192.526 (4.276.027)**  
 (quota corrente) Migliaia di euro **385.255 (582.128)**

E' di seguito esposto il prospetto delle consistenze ad inizio e fine esercizio e le movimentazioni del 2010 del fondo per impegni da convenzione per opere senza benefici economici aggiuntivi, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.  
 Si rammenta che tale fondo accoglie il valore attuale dei servizi di costruzione/miglioramento delle infrastrutture autostradali che la Società si è impegnata a realizzare; per tali servizi non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, in termini di specifici incrementi tariffari e/o rilevante incremento del traffico atteso.

	31/12/2009			VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO				31/12/2010		
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Accantonamenti finanziari	Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni	Decrementi per opere realizzate	Storno di utilizzi per contributi maturati	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
<b>Fondo per impegni da convenzione</b>										
Fondo per impegni - Potenziamento Firenze-Bologna	2.282.123	1.791.747	490.376	51.222	157.101	-623.856	217.195	2.063.796	1.757.219	326.567
Fondo per impegni - Terze e quarto corsie	19.618	18.986	632	399	847	344	-	21.208	19.804	1.404
Fondo per impegni - Altre opere	2.556.414	2.465.234	91.120	76.692	20.429	-183.750	-	2.472.797	2.415.803	57.284
	<b>4.858.155</b>	<b>4.276.027</b>	<b>582.128</b>	<b>128.313</b>	<b>178.377</b>	<b>-804.201</b>	<b>217.195</b>	<b>4.577.791</b>	<b>4.192.526</b>	<b>385.255</b>

### 6.14 Fondi per accantonamenti

(quota non corrente) Migliaia di euro **769.303 (738.315)**  
 (quota corrente) Migliaia di euro **166.156 (151.323)**

Sono composti da:

#### FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI

(quota non corrente) Migliaia di euro **90.440 (120.132)**  
 (quota corrente) Migliaia di euro **39.246 (13.893)**

Al 31 dicembre 2010, la voce è composta dal trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato nei confronti del personale dipendente, da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro, oltre che dal fondo incentivi pluriennali al personale.

I fondi per benefici per dipendenti, inclusivi sia della quota corrente sia di quella non corrente, sono pari a 129.686 migliaia di euro, in diminuzione di 4.339 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2009 (134.025 migliaia di euro); la movimentazione dell'esercizio è essenzialmente riferibile a:

- a) accantonamenti operativi e finanziari per 11.050 migliaia di euro, iscritti, rispettivamente, tra i costi del personale e gli oneri finanziari del conto economico; utilizzi dell'esercizio relativi a liquidazioni ed anticipi per 9.220 migliaia di euro;



- b) utili attuariali netti rilevati nelle altre componenti del conto economico complessivo per 3.797 migliaia di euro.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato al 31 dicembre 2010:

ipotesi finanziarie:

- tasso annuo di attualizzazione 4,55%
- tasso annuo di inflazione 2,0%
- tasso annuo incremento TFR 3,0%
- tasso annuo di incremento salariale reale 0,65%
- tasso annuo di turn-over 2,0%
- tasso annuo di erogazione anticipazioni 2,5%

ipotesi demografiche:

- mortalità Dati della Ragioneria Generale dello Stato
- inabilità Tavole INPS distinte per età e sesso
- età pensionamento Raggiungimento requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria

Il fondo incentivi pluriennali al personale (24.523 migliaia di euro al 31 dicembre 2010) è interamente classificato tra le passività correnti ed è costituito dall'onere maturato nel triennio 2008-2010 a titolo di incentivazione di una parte del management della Società che sarà pagato nel 2011; l'incremento di 6.273 migliaia di euro avvenuto nel corso del 2010 è relativo all'accantonamento della stima degli oneri di competenza dell'esercizio.

**FONDO RIPRISTINO E SOSTITUZIONE BENI IN CONCESSIONE**

(quota non corrente) Migliaia di euro 678.863 (618.183)  
(quota corrente) Migliaia di euro 79.000 (97.000)

Il fondo accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione dei beni in concessione, previste nella convenzione sottoscritta con il Concedente e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza del corpo autostradale.

Il fondo, comprensivo sia della quota corrente sia di quella non corrente, è pari a 757.863 migliaia di euro al 31 dicembre 2010 (715.183 migliaia di euro al 31 dicembre 2009) e si incrementa di 42.680 migliaia di euro, per effetto degli accantonamenti operativi (375.126 migliaia di euro) e finanziari (28.608 migliaia di euro), parzialmente compensati dagli utilizzi (361.054 migliaia di euro) per interventi di ripristino e sostituzione effettuati nel corso del 2010.

**FONDO RISCHI PER SANZIONI E PENALI DA CONVENZIONE UNICA**

(quota corrente) Migliaia di euro 465 (-)

Il fondo, costituito nel corso dell'esercizio 2010 per 390 migliaia di euro, accoglie la stima degli oneri da sostenere fronte delle segnalazioni ricevute dall'ANAS per presunti inadempimenti e non conformità correlati al mancato rispetto, dei parametri di cui al Piano Annuale di Monitoraggio previsto nell'Allegato N della Convenzione Unica stipulata in data 12 ottobre 2007.

Il fondo è stato successivamente integrato di 75 migliaia di euro a fronte del provvedimento dell'ANAS del 7 settembre 2010 concernente le sanzioni amministrative applicate all'esito della verifica ispettiva sui disagi alla circolazione automobilistica sulla A14, tratta Pesaro - Marotta, verificatisi il 31 gennaio 2010. La Società ha presentato ricorso al TAR del Lazio



per l'annullamento del citato provvedimento e attualmente si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito.

**ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI**  
(quota corrente) Migliaia di euro 47.445 (40.040)

La voce accoglie principalmente gli accantonamenti relativi a rischi e oneri presunti che potrebbero derivare da contenziosi in essere, in particolare per richieste varie di risarcimento danni, soprattutto da parte di imprese appaltatrici per "riserve" su lavori di manutenzione e per ritardi nella liquidazione degli stessi.

Per quanto riguarda in particolare i rapporti con l'Amministrazione Finanziaria, si segnala che la Società è interessata da alcune vertenze e contenziosi per importi non significativi.

Per maggiori dettagli circa le evoluzioni dei contenziosi in essere e per la descrizione degli altri eventi significativi intercorsi in ambito regolatorio si rinvia alla successiva nota 9.4.

Si espone di seguito il prospetto delle consistenze ad inizio e fine esercizio e le movimentazioni del 2010 dei fondi per accantonamenti, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.



	31/12/2009			VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							31/12/2010		
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	(UBI) perdite attese da offrire a patrimonio netto	Diminuzioni per liquidazione e anticipi TFR	Utilizzi	Trasferimenti in conto società	Richieste e altre variazioni	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
<b>Fondi per benefici per dipendenti</b>													
Treatmento di fine rapporto di lavoro subordinato	115.775	101.882	13.893	377	4.400	-3.797	-9.220		-1.995	-377	105.163	90.440	14.723
Fondo infortuni plurimisti al personale	18.250	18.250	-	6.273	-	-	-		-	-	24.523	-	24.523
	<b>134.025</b>	<b>120.132</b>	<b>13.893</b>	<b>6.650</b>	<b>4.400</b>	<b>-3.797</b>	<b>-9.220</b>		<b>-1.995</b>	<b>-377</b>	<b>129.686</b>	<b>90.440</b>	<b>39.246</b>
Fondo ripristino e sostituzione bari in concessione	715.183	618.183	97.000	375.126	28.608	-	-	-361.054	-	-	757.863	678.863	79.000
<b>Altri fondi per rischi e oneri</b>													
Fondo contenziosi, rischi e oneri diversi	40.430	-	40.430	7.015	-	-	-	-	-	-	47.445	-	47.445
Fondo rischi per sanzioni e penali da Convenzione Unica	40.430	-	40.430	465	-	-	-	-	-	-	465	-	465
	<b>80.860</b>	<b>-</b>	<b>80.860</b>	<b>7.480</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>47.910</b>	<b>-</b>	<b>47.910</b>
<b>TOTALE FONDI PER ACCANTONAMENTI</b>	<b>889.638</b>	<b>738.315</b>	<b>151.323</b>	<b>389.256</b>	<b>33.008</b>	<b>-3.797</b>	<b>-9.220</b>	<b>-361.054</b>	<b>-1.995</b>	<b>-377</b>	<b>935.459</b>	<b>769.303</b>	<b>166.156</b>

(Migliaia di euro)

**6.15 Passività finanziarie**

(quota non corrente) Migliaia di euro **9.784.339 (10.420.997)**  
 (quota corrente) Migliaia di euro **2.828.478 (742.596)**

Si riportano di seguito due tabelle relative alle passività finanziarie della Società.  
 La prima presenta il confronto tra le passività finanziarie, suddivise per tipologia e controparte, in essere al 31 dicembre 2010 e al 31 dicembre 2009, con indicazione della relativa esigibilità (quota corrente e non corrente).

(Migliaia di euro)	31/12/2009			31/12/2010			Esigibilità quota non corrente al 31/12/2010	
	Totale passività finanziarie	Quota corrente	Quota non corrente	Totale passività finanziarie	Quota corrente	Quota non corrente	in scadenza tra 13 e 60 mesi	in scadenza oltre 60 mesi
<b>Passività finanziarie a medio-lungo termine</b>								
Finanziamenti infragruppo								
Finanziamenti da Atlantia S.p.A.	8.066,593	-	8.066,593	9.648,728	1.996,971	7.651,758	2.725,647	4.926,111
<b>Totale finanziamenti infragruppo</b>	<b>8.066,593</b>		<b>8.066,593</b>	<b>9.648,728</b>	<b>1.996,971</b>	<b>7.651,758</b>	<b>2.725,647</b>	<b>4.926,111</b>
Debiti verso Istituti di credito								
Term Loan Facility	786,086	76,504	709,582	709,580	76,830	632,750	632,750	-
BEI	1.032,827	82,196	950,631	950,631	60,176	900,465	173,161	727,304
Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.	143,532	-	143,532	143,912	-	143,912	11,953	131,959
Finanziamenti in conto contributi	361,281	31,615	329,666	329,666	33,165	296,501	190,277	106,224
<b>Totale debiti verso Istituti di credito</b>	<b>2.323,726</b>	<b>190,315</b>	<b>2.133,411</b>	<b>2.133,789</b>	<b>160,171</b>	<b>1.973,618</b>	<b>1.008,131</b>	<b>965,487</b>
Debiti verso altri finanziatori								
Debiti verso ANAS	110,554	110,554	-	32,611	32,611	-	-	-
<b>Totale debiti verso altri finanziatori</b>	<b>110,554</b>	<b>110,554</b>	<b>-</b>	<b>32,611</b>	<b>32,611</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale finanziamenti a medio-lungo termine</b>	<b>10.600,873</b>	<b>300,869</b>	<b>10.200,004</b>	<b>11.815,129</b>	<b>2.189,753</b>	<b>9.625,376</b>	<b>3,733,778</b>	<b>5.891,598</b>
Derivati con fair value passivo infragruppo	220,993	-	220,993	184,957	25,594	159,363	34,511	124,452
Ratei passivi su passività finanziarie a medio-lungo termine	221,030	221,030	-	235,917	235,917	-	-	-
<b>Totale passività finanziarie a medio-lungo termine</b>	<b>10.942,896</b>	<b>521,899</b>	<b>10.420,997</b>	<b>12.236,003</b>	<b>2.451,654</b>	<b>9.784,339</b>	<b>3.768,289</b>	<b>6.016,050</b>
<b>Passività finanziarie a breve</b>								
Scoperti di conto corrente	126	126	-	1,046	1,046	-	-	-
Finanziamenti a breve termine	45,000	45,000	-	65,000	65,000	-	-	-
Rapporto di conto corrente infragruppo	172,245	172,245	-	307,490	307,490	-	-	-
Altre passività finanziarie correnti	3,326	3,326	-	3,278	3,278	-	-	-
<b>Totale passività finanziarie a breve</b>	<b>226,697</b>	<b>220,697</b>	<b>-</b>	<b>376,814</b>	<b>376,814</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	<b>11.169.593</b>	<b>742.596</b>	<b>10.420.997</b>	<b>12.612.817</b>	<b>2.828.478</b>	<b>9.784.339</b>	<b>3.768.289</b>	<b>6.016.050</b>

La seconda invece presenta il confronto tra i valori di bilancio complessivi (quota corrente e non corrente) delle passività finanziarie a medio lungo-termine, il valore nominale ed il relativo fair value. In questa seconda tabella sono inoltre riepilogate le principali condizioni applicate a ciascuna passività finanziaria.  
 Il fair value riportato in tabella è stato determinato tramite attualizzazione dei flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di mercato a fine esercizio.

(Migliaia di euro)	Valore nominale al 31/12/2009 (1)	Valore di bilancio al 31/12/2009 (1)	Fair value al 31/12/2009	Valore nominale al 31/12/2010 (1)	Valore di bilancio al 31/12/2010 (1)	Fair value al 31/12/2010 (1)	Tasso di riferimento	Tasso effettivo	Note	Spread	Scadenza
<b>Finanziamenti infragruppo</b>											
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2011	2.000.000	1.990.178	2.023.234	2.000.000	1.996.971	2.009.470	Euribor 3 mesi	2,14%	(2)	0,73%	09/06/2011
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2016	2.750.000	2.719.374	3.142.562	2.750.000	2.725.647	3.194.189	5,37%	5,06%	(2)	1,15%	09/06/2022
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2022	750.000	737.752	840.317	750.000	738.024	836.355	Euribor 6 mesi	2,62%	(2)	1,15%	09/06/2022
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2024	1.000.000	981.896	1.281.474	1.000.000	982.700	1.312.717	6,15%	6,35%	(2)	1,15%	09/06/2024
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2009-2016	1.500.000	1.488.217	1.787.795	1.500.000	1.555.614	1.803.318	5,85%	5,04%	(2)	1,15%	06/05/2016
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2009-2038	149.176	149.176	161.508	149.176	149.176	203.218	6,47%	5,47%	(2)	1,15%	10/12/2038
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2010-2017	-	-	-	1.000.000	1.000.000	1.055.988	1,09%	3,59%	(2)	1,15%	18/09/2017
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2010-2025	-	-	-	500.000	500.000	650.930	4,57%	4,57%	(2)	1,15%	16/09/2025
<b>Totale finanziamenti infragruppo</b>	<b>8.149.176</b>	<b>8.066.593</b>	<b>9.276.890</b>	<b>9.649.176</b>	<b>9.648.729</b>	<b>10.916.183</b>					
<b>Debiti verso Istituti di credito</b>											
Term Loan Facility	800.000	786.086	810.156	720.000	709.580	727.591	Euribor 6 mesi	2,08%	(2)	0,33%	30/09/2015
BEI	1.032.827	1.032.827	1.115.932	950.631	950.631	1.054.627			(3)	1,23%	19/12/2034
Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.	150.000	143.532	170.492	150.000	143.912	170.979	Euribor 6 mesi	2,75%	(4)		
Finanziamenti in conto contributi	361.281	361.281	361.281	329.666	329.666	329.666	Infinito		(4)		
<b>Totale debiti verso Istituti di credito</b>	<b>2.344.108</b>	<b>2.323,726</b>	<b>2.457,561</b>	<b>2.150,297</b>	<b>2.133,789</b>	<b>2.282,863</b>					
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>											
Debiti verso ANAS	110.554	110.554	110.554	32.611	32.611	32.611	Infinito		(5)		
<b>Totale debiti verso altri finanziatori</b>	<b>110.554</b>	<b>110.554</b>	<b>110.554</b>	<b>32,611</b>	<b>32,611</b>	<b>32,611</b>					
<b>Totale finanziamenti a medio-lungo</b>	<b>10.600,873</b>	<b>10.500,873</b>	<b>11.846,005</b>	<b>11.932,084</b>	<b>11.815,129</b>	<b>13.231,650</b>					
Derivati con fair value passivo non correnti	-	220,993	220,993	-	184,957	-			(6)		
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine	221,030	221,030	-	235,917	235,917	-					
<b>Totale passività finanziarie a medio-lungo termine</b>	<b>10.824,868</b>	<b>10.942,896</b>	<b>12.066,001</b>	<b>12.068,001</b>	<b>12.236,003</b>						

(1) I valori delle passività finanziarie a medio lungo termine riportati in tabella includono sia la quota non corrente che la quota corrente.  
 (2) Al 31 dicembre 2010 sono presenti operazioni di copertura del rischio di tasso di interesse su un'incassata di 3.470 milioni di euro classificata di cash flow hedge secondo quanto previsto dalla IAS 39.  
 (3) Trattasi di finanziamenti con scadenza tra il 2011 e 2031.  
 (4) Trattasi di finanziamenti in conto contributi con scadenza nel 2016 e 2017. Il rimborso delle rate (capitale e interessi) è a carico dell'ANAS.  
 (5) Tutti i finanziamenti a medio lungo termine sono classificati nella categoria delle passività finanziarie valutate al costo ammortizzato in base a quanto previsto dall'IAS 39.  
 (6) Trattasi di strumenti finanziari emessi da operatori regolamentati nel mercato a cotto garantito del fair value.



Inoltre, nel seguente prospetto è riepilogata la movimentazione delle passività finanziarie a medio – lungo termine avvenuta nel corso dell'esercizio:

(Migliaia di euro)	Valore nominale (1) 31/12/2009	Nuove accensioni	Rimborsi	Altri movimenti	Valore nominale (1) 31/12/2010
Finanziamenti infragruppo	8.149.176	1.500.000	-	-	9.649.176
Debiti verso istituti di credito	2.344.108	-	-193.811	-	2.150.297
Debiti verso altri finanziatori	110.554	-	-	-77.943	32.611
<b>Totale valore nominale delle passività finanziarie a medio-lungo termine</b>	<b>10.603.838</b>	<b>1.500.000</b>	<b>-193.811</b>	<b>-77.943</b>	<b>11.832.084</b>

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

Le passività finanziarie non correnti, esposte al netto dei relativi oneri accessori, ove sostenuti, includono:

a) finanziamenti a medio-lungo termine per 9.625.376 migliaia di euro che si riferiscono essenzialmente a:

1) prestiti concessi dalla Capogruppo Atlantia per complessivi 7.651.758 migliaia di euro, in diminuzione di 414.835 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2009. Tale variazione è dovuta essenzialmente della riclassifica tra le passività correnti del finanziamento che replica a livello infragruppo il prestito obbligazionario emesso dalla Capogruppo di nominali 2.000.000 migliaia di euro con scadenza giugno del 2011, parzialmente compensata dai nuovi finanziamenti a medio-lungo termine di importo rispettivamente pari a 1.000.000 migliaia di euro (con scadenza 2017) e 500.000 migliaia di euro (con scadenza 2025) concessi in data 16 settembre 2010, che invece replicano, sempre a livello infragruppo, il debito assunto da Atlantia nei confronti del mercato tramite le emissioni obbligazionarie avvenute in pari data. Si rileva inoltre l'aumento del valore contabile (+67.397 migliaia di euro) del finanziamento concesso dalla Capogruppo di importo nominale pari a 1.500.000 migliaia di euro, speculare al prestito obbligazionario emesso da quest'ultima in data 6 maggio 2009, in relazione alla variazione della curva dei tassi di interesse. Si ricorda che, a fronte di tale passività, risultavano in essere contratti derivati di fair value hedge, chiusi nel settembre 2010; in relazione a ciò, da tale data, il finanziamento in oggetto non è più misurato al fair value, ma al costo ammortizzato, regolato a tasso fisso.

I finanziamenti ottenuti da Atlantia hanno scadenza tra il 2011 ed il 2038 ed una vita media residua di circa 6 anni. Gli stessi riflettono le stesse condizioni dei prestiti contratti dalla Capogruppo nei confronti del sistema creditizio e risultano maggiorati di un margine per tener conto degli oneri gestionali;

2) debiti verso istituti di credito per 1.973.618 migliaia di euro, dettagliati nei prospetti precedentemente riportati, che si decrementano di 159.793 migliaia euro rispetto al valore al 31 dicembre 2009 essenzialmente per effetto delle riclassifiche tra le passività correnti delle quote dei finanziamenti che saranno rimborsate nel 2011. Si evidenzia che il contratto "Term Loan Facility" (quota non corrente pari a 632.750 migliaia di euro al 31 dicembre 2010), garantito dalla Controllante Atlantia, prevede alcuni parametri finanziari (covenants) che l'entità debitrice deve rispettare nel corso della vita dello stesso e che sono sempre stati rispettati. In particolare, il rapporto tra il "Funds From Operations" (FFO) e gli altri oneri finanziari netti, il rapporto fra il "Funds From Operations" e l'indebitamento finanziario netto, nonché il patrimonio netto dell'entità debitrice devono rispettare determinate soglie. Le grandezze economico-finanziarie utilizzate nel calcolo dei suddetti rapporti sono definite in maniera specifica nel contratto in questione;

- b) il fair value negativo dei contratti finanziari derivati di copertura pari a 158.963 migliaia di euro, in diminuzione di 62.030 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2009, per effetto dei seguenti fenomeni:
- 1) variazione della curva dei tassi di interesse e liquidazione dei differenziali intercorsa nell'esercizio 2010 (-24.253 migliaia di euro);
  - 2) riclassifica tra le passività correnti del fair value dei derivati (-25.994 migliaia di euro) a copertura del finanziamento che replica a livello infragruppo il prestito obbligazionario con scadenza giugno 2011 emesso dalla Capogruppo;
  - 3) chiusura dei derivati infragruppo di fair value hedge a copertura del rischio di tasso di interesse del finanziamento di nominali 1.500.000 migliaia di euro concesso dalla Capogruppo nel maggio 2009, con scadenza maggio 2016 (-11.783 migliaia di euro).
- Gli strumenti finanziari derivati, in coerenza con la Policy Finanziaria di Gruppo, sono stati stipulati con Atlantia e taluni 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. Si evidenzia che per le operazioni di cash flow hedge, a seguito dell'esito positivo dei test di efficacia, la variazione di fair value è stata iscritta nella specifica riserva di patrimonio netto, come previsto dallo IAS 39.

Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari derivati in vigore, si rinvia a quanto indicato nella nota 8.2 "Gestione dei rischi finanziari".

Le passività finanziarie correnti sono costituite essenzialmente da:

- a) quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine per 2.451.664 migliaia di euro, che si incrementa di 1.929.765 migliaia di euro essenzialmente per effetto dei seguenti fenomeni:
- 1) riclassifica tra le passività correnti del finanziamento di importo nominale pari a 2.000.000 migliaia di euro concesso da Atlantia (+1.996.971 migliaia di euro), del fair value negativo dei derivati sottoscritti a copertura del finanziamento stesso (+25.994 migliaia di euro) e di altri finanziamenti verso istituti di credito ed altri debiti (+97.164 migliaia di euro);
  - 2) incremento dei ratei passivi per interessi maturati su debiti finanziari a medio – lungo termine (+14.887 migliaia di euro);
  - 3) rimborsi di finanziamenti per 193.811 migliaia di euro.
- b) rapporti passivi di conto corrente infragruppo pari a 307.490 migliaia di euro, in aumento di 135.245 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2009;
- c) finanziamenti a breve termine per 65.000 migliaia di euro in aumento di 20.000 migliaia di euro rispetto al 2009 a fronte dei finanziamenti erogati dalla controllata Società italiana per azioni per il traforo del Monte Bianco.

**6.16 Altre passività non correnti Migliaia di euro 27.230 (27.569)**

La voce accoglie risconti passivi pluriennali relativi prevalentemente a 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) e per il residuo contributo ricevuto dal Commissario Straordinario della Campania a compensazione dei futuri minori introiti della Società per il trasferimento della stazione di Napoli.



### **6.17 Passività commerciali Migliaia di euro 1.340.906 (1.177.668)**

Il dettaglio delle passività commerciali è esposto nel seguente prospetto:

<u>(Migliaia di euro)</u>	<u>31/12/2010</u>	<u>31/12/2009</u>	<u>Variazione</u>
Debiti verso fornitori	747.066	660.980	86.086
Debiti per rapporti di interconnessione	492.589	419.603	72.986
Pedaggi in corso di regolazione	101.157	96.622	4.535
Ratei e risconti passivi e altre passività commerciali	94	463	-369
<b>Totale</b>	<b>1.340.906</b>	<b>1.177.668</b>	<b>163.238</b>

L'incremento è essenzialmente originato dalla maggior esposizione verso i fornitori causata dalla consistenza degli investimenti realizzati nel corso dell'esercizio e dall'incremento dei debiti verso società interconnesse, sostanzialmente per effetto delle maggiorazioni tariffarie intercorse nel 2010.

Si evidenzia che i tra le passività commerciali risultano esposti debiti verso società del Gruppo per 392.276 migliaia di euro relativi, per 344.895 migliaia di euro, a debiti ed accertamenti per investimenti, lavori di manutenzione ed altri rapporti commerciali e, per 47.381 migliaia di euro, a rapporti passivi di interconnessione.

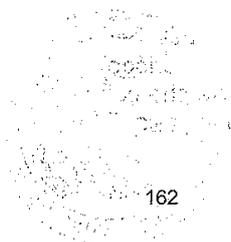
Per quanto riguarda le passività commerciali, il valore di bilancio ne approssima il fair value, in quanto l'effetto dell'attualizzazione non risulta significativo.

### **6.18 Altre passività correnti Migliaia di euro 333.173 (268.771)**

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 2010 è illustrato nella seguente tabella:

<u>(Migliaia di euro)</u>	<u>31/12/2010</u>	<u>31/12/2009</u>	<u>Variazione</u>
Debiti per canoni	147.643	91.965	55.678
Debiti per espropri	53.594	44.151	9.443
Debiti verso il personale	32.160	33.411	-1.251
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	26.957	24.599	2.358
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	6.703	9.584	-2.881
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	1.814	2.064	-250
Altre passività correnti	64.302	62.997	1.305
<b>Totale</b>	<b>333.173</b>	<b>268.771</b>	<b>64.402</b>

La variazione è originata essenzialmente dall'incremento dei debiti verso l'ANAS ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze per canoni di concessione, essenzialmente per effetto delle integrazioni del canone di concessione.



## **7. INFORMAZIONI SULLE VOCI DI CONTO ECONOMICO**

Si riporta di seguito l'analisi della composizione dei saldi di bilancio e delle principali variazioni tra i due esercizi a confronto. I valori tra parentesi sono relativi all'esercizio 2009.

Si evidenzia che, con efficacia 1° gennaio 2010, Autostrade per l'Italia ha concesso in affitto alla controllata Autostrade Tech il ramo d'azienda inerente la ricerca, lo sviluppo, la produzione, la commercializzazione e la gestione di impianti, sistemi e servizi a contenuto tecnologico. Da tale data, pertanto, le attività di gestione relative al suddetto ramo sono gestite dalla controllata. L'impatto di questa operazione sui risultati operativi della Società non è tale da alterare la comparabilità dei dati economici dei due esercizi a confronto, tenuto anche conto dell'effetto dei rapporti commerciali instaurati con la controllata stessa a partire dal 2010.

### **7.1 Ricavi da pedaggio Migliaia di euro 2.762.164 (2.529.821)**

I ricavi da pedaggio sono pari a 2.762.164 migliaia di euro con un incremento di 232.343 migliaia di euro (+9,2%) rispetto al 2009. Tale variazione è originata essenzialmente da:

- l'adeguamento tariffario applicato con decorrenza 1° gennaio 2010 (+2,4%), a cui si aggiunge l'effetto addizionale, sui primi quattro mesi del 2010, del mancato incremento tariffario 2009, applicato a partire dal 1° maggio 2009, con un effetto complessivo del +3,1%;
- le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione introdotte dal D.L. 78/2009, calcolate sulla percorrenza di ciascun veicolo che ha usufruito dell'infrastruttura autostradale (pari a 3 millesimi di euro a km per le classi A e B ed a 9 millesimi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5);
- la variazione del mix (+0,5%) determinato da una ripresa significativa del traffico dei veicoli pesanti a 3 o più assi (+ 3,2%).

Come indicato nella precedente nota 3 "Principi contabili applicati", parte dei ricavi da pedaggio, riferiti all'ultima frazione dell'esercizio, è determinata sulla base di ragionevoli stime.

In relazione a quanto previsto dalla Delibera CIPE del 20/12/1996, in calce alle presenti note illustrative sono allegati le tabelle relative ai dati mensili sui volumi di traffico per le varie tratte in concessione.

### **7.2 Ricavi per servizi di costruzione Migliaia di euro 612.261 (359.307)**

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

(Migliaia di euro)	2010	2009	Variazione
Ricavi per servizi di costruzione - opere con benefici economici aggiuntivi	390.622	206.844	183.778
Ricavi per servizi di costruzione - contributi su opere senza benefici economici aggiuntivi	217.195	119.424	97.771
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	4.444	33.039	-28.595
<b>Totale</b>	<b>612.261</b>	<b>359.307</b>	<b>252.954</b>

La voce accoglie il valore dei servizi di costruzione espletati nell'esercizio, che evidenzia una significativa crescita rispetto al 2009. 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 sub concessionari, corrispondono alle spese sostenute nel medesimo periodo per l'espletamento dei servizi di costruzione ed iscritte tra i costi operativi. Inoltre, si rileva che nel 2010 la Società ha sviluppato ulteriori servizi di costruzione, pari a complessivi 587.066 migliaia di



euro, per opere senza benefici economici aggiuntivi, per i quali si è provveduto all'utilizzo (esposto a riduzione dei costi operativi del periodo) di parte del "Fondo per impegni da convenzioni" appositamente stanziato.

Per un dettaglio completo degli investimenti in attività autostradali, si rinvia alla precedente nota n. 6.2.

### **7.3 Altri ricavi operativi Migliaia di euro 379.249 (384.294)**

(Migliaia di euro)	2010	2009	Variazione
Ricavi dalle aree di servizio	242.836	230.275	12.561
Rimborsi e risarcimenti assicurativi	40.791	39.151	1.640
Ricavi da pubblicità	7.308	7.967	-659
Ricavi per prestazioni e vendita apparati e servizi di tecnologia	5.458	14.643	-9.185
Ricavi da canoni Telepass e Viacard	341	403	-62
Altri ricavi operativi ricorrenti	77.329	88.234	-10.905
Altri ricavi operativi non ricorrenti	5.186	3.621	1.565
<b>Totale</b>	<b>379.249</b>	<b>384.294</b>	<b>-5.045</b>

Gli altri ricavi operativi ammontano a 379.249 migliaia di euro, in diminuzione di 5.045 migliaia di euro (-1,3%) rispetto al 2009. Tra le variazioni intervenute nell'esercizio si segnalano i maggiori ricavi da aree di servizio (+12.561 migliaia di euro), principalmente per effetto dell'aumento delle royalty correnti a seguito del rinnovo delle sub concessioni scadute a fine 2009 ed il decremento dei ricavi per prestazioni e vendita tecnologia impianti (-9.185 migliaia di euro) e degli altri ricavi operativi ricorrenti (-10.905 migliaia di euro) prevalentemente per effetto dell'affitto del ramo d'azienda Tech.

### **7.4 Materie prime e materiali Migliaia di euro -118.549 (-134.692)**

La voce è composta da costi per acquisti di materiali, pari a 111.877 migliaia di euro (127.636 migliaia di euro nel 2009), e dalla variazione delle rimanenze di materie prime e materiali di consumo, con un valore negativo di 6.672 migliaia di euro (7.056 migliaia di euro nel 2009).

### **7.5 Costi per servizi Migliaia di euro -1.500.745 (-1.352.477)**

La voce include prestazioni edili, assicurative, di trasporto e professionali destinate principalmente alla manutenzione delle opere autostradali. Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

(Migliaia di euro)	2010	2009	Variazione
Costi per servizi edili e simili	-1.190.061	-1.069.271	-120.790
Prestazioni professionali	-177.441	-158.036	-19.405
Trasporti e simili	-33.189	-28.487	-4.702
Utenze	-29.900	-28.380	-1.520
Assicurazioni	-8.948	-9.596	648
Compensi Sindaci	-231	-231	-
Prestazioni diverse	-60.975	-58.476	-2.499
<b>Totale</b>	<b>-1.500.745</b>	<b>-1.352.477</b>	<b>-148.268</b>

L'incremento dei costi per servizi, pari a 148.268 migliaia di euro (+11,0%) è correlato essenzialmente alle maggiori attività di costruzione espletate nel 2010 rispetto al precedente esercizio.

Come già commentato, si ricorda che, coerentemente con il modello contabile adottato per effetto dell'interpretazione contabile IFRIC 12, a fronte dei costi esterni, del costo del lavoro e degli oneri finanziari (questi ultimi sostenuti per la realizzazione delle opere con benefici aggiuntivi previste in convenzione), sono registrati i ricavi per servizi di costruzione rilevati nel medesimo periodo oltre che l'utilizzo del fondo per impegni da convenzione per le opere senza benefici economici aggiuntivi.

#### **7.6 Costo per il personale netto Migliaia di euro -390.175 (-392.567)**

Il saldo di bilancio del costo per il personale è così composto:

(Migliaia di euro)	2010	2009	Variazione
Salari e stipendi	-269.844	-264.640	-5.204
Oneri sociali	-82.509	-82.537	28
Accantonamento TFR (incluse le quote destinate ai fondi di previdenza complementare e INPS)	-15.444	-15.415	-29
Compensi Amministratori	-3.224	-1.945	-1.279
Altri costi del personale	-19.154	-28.030	8.876
	<b>-390.175</b>	<b>-392.567</b>	<b>2.392</b>

La lieve flessione del costo del lavoro è da ricondurre principalmente al decremento dell'organico medio, dettagliato nella tabella seguente, a seguito dell'affitto del ramo aziendale Tech e dell'effetto combinato della riduzione del personale nel comparto esazione e degli aumenti registrati nei comparti manutenzione, viabilità e impianti delle Direzioni di Tronco. Tali effetti sono parzialmente compensati dall'aumento del costo medio complessivo (+1,3%), essenzialmente a causa degli aumenti fissati dal rinnovo contrattuale di dicembre 2008 e dell'accantonamento di oneri relativi al prossimo rinnovo contrattuale oltre che ad altri oneri di competenza 2010; si segnalano, inoltre, minori incentivi all'esodo.

Con riferimento al Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato, sottoposto a valutazione attuariale in quanto piano a benefici definiti, si evidenzia che nell'esercizio 2010 gli utili attuariali rilevati nelle altre componenti del conto economico complessivo sono risultati pari a 3.797 migliaia di euro.

Si ricorda infine che il costo del lavoro 2010 include 286 migliaia di euro quale fair value maturato nell'esercizio in relazione al piano di stock option che coinvolge alcuni amministratori e manager della Società, come più ampiamente descritto nella nota 6.11 cui si rinvia.

Nel seguito si riporta la tabella dell'organico medio dell'esercizio:

(Unità)	2010	2009	Variazione
Dirigenti	113	117	-4
Quadri	348	389	-41
Impiegati	1.865	1.881	-16
Esattori	2.334	2.412	-78
Operai	1.074	1.046	28
<b>Totale</b>	<b>5.734</b>	<b>5.845</b>	<b>-111</b>



### **7.7 Altri costi operativi Migliaia di euro -386.075 (-243.550)**

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella tabella seguente:

<b>(Migliaia di euro)</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>Variazione</b>
Oneri concessori	-288.720	-146.993	-141.727
Contributi e liberalità	-38.376	-9.972	-28.404
Variazione del fondo ripristino e sostituzione beni devolvibili	-14.072	-30.489	16.417
Costi per godimento beni di terzi	-8.388	-9.539	1.151
Imposte indirette e tasse	-7.329	-6.508	-821
Accantonamenti a fondi per rischi e oneri	-7.480	-1.000	-6.480
Altri costi operativi ricorrenti	-14.703	-33.014	18.311
Altri costi operativi non ricorrenti	-7.007	-6.035	-972
<b>Totale</b>	<b>-386.075</b>	<b>-243.550</b>	<b>-142.525</b>

L'incremento degli altri costi operativi rispetto al 2009 (+142.525 migliaia di euro) è correlato essenzialmente all'incremento degli oneri concessori rilevati nell'esercizio (+141.727 migliaia di euro) a seguito dell'efficacia della citata variazione normativa inerente l'integrazione tariffaria. Si rileva inoltre l'incremento della voce "Contributi e liberalità" per effetto dei maggiori costi sostenuti nel 2010 per attività di adeguamento di infrastrutture di competenza di altri enti nell'ambito dei servizi di costruzione di attività autostradali.

### **7.8 Utilizzo del fondo impegni da convenzioni Migliaia di euro 587.066 (705.197)**

La voce accoglie l'utilizzo del fondo impegni da convenzioni per opere senza benefici economici aggiuntivi realizzate nell'esercizio, a rettifica delle relative tipologie di costi per attività di costruzione, classificati per natura.

Per quanto attiene ai servizi di costruzione e agli investimenti complessivamente realizzati nel 2010, si rinvia a quanto già illustrato nelle note n. 6.2 e 7.2.

### **7.9 (Svalutazioni) Ripristini di valore Migliaia di euro -5.505 (-1.475)**

Il saldo di bilancio è relativo alla svalutazione dei crediti commerciali sorti in esercizi precedenti, in relazione al rischio di parziale inesigibilità degli stessi.



**7.10 Proventi (Oneri) finanziari Migliaia di euro -644.258 (-742.514)**

**Proventi da attività finanziarie Migliaia di euro 199.021 (134.631)**  
**Oneri finanziari netti Migliaia di euro -843.574 (-876.187)**  
**Utili (perdite) su cambi Migliaia di euro 295 (-958)**

(Migliaia di euro)	2010	2009	Variazione
Proventi da operazioni di finanza derivata	95.187	54.292	40.895
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	3.694	8.033	-4.339
Altri proventi finanziari	42.734	35.896	6.838
<b>Proventi finanziari</b>	<b>141.615</b>	<b>98.221</b>	<b>43.394</b>
Dividendi da partecipate	57.406	36.410	20.996
<b>Totale proventi da attività finanziarie</b>	<b>199.021</b>	<b>134.631</b>	<b>64.390</b>
<b>Oneri da attualizzazione finanziaria di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione</b>	<b>-161.321</b>	<b>-178.933</b>	<b>17.612</b>
Interessi su finanziamenti a medio-lungo termine	-455.305	-442.655	-12.650
Oneri da operazioni di finanza derivata	-126.276	-136.319	10.043
Altri oneri finanziari	-80.949	-12.195	-68.754
Altri oneri finanziari	-662.530	-591.169	-71.361
<b>Svalutazione di attività finanziarie</b>	<b>-19.723</b>	<b>-106.085</b>	<b>86.362</b>
<b>Totale oneri finanziari</b>	<b>-843.574</b>	<b>-876.187</b>	<b>32.613</b>
Utili (Perdite) netti da valutazione su cambi	338	-959	1.297
Utili (Perdite) netti realizzati su cambi	-43	1	-44
<b>Utili (perdite) su cambi</b>	<b>295</b>	<b>-958</b>	<b>1.253</b>
<b>Totale</b>	<b>-644.258</b>	<b>-742.514</b>	<b>98.256</b>

Gli oneri finanziari, al netto dei proventi, sono pari a 644.258 migliaia di euro e si decrementano di 98.256 migliaia di euro (-13,2%) rispetto al precedente esercizio.

Tra gli elementi più significativi che hanno determinato i saldi a confronto si rilevano:

- i maggiori interessi passivi riconducibili all'incremento del differenziale fra il costo della provvista sostenuto per assicurare idonee risorse finanziarie in vista del rimborso del finanziamento infragruppo in scadenza nel 2011 e il rendimento degli investimenti di liquidità, a seguito dell'aumento della liquidità media investita parzialmente compensato da un maggior rendimento medio della stessa (+ 22.401 migliaia di euro);
- i maggiori interessi e oneri derivanti dalla maggiore esposizione media netta finanziata, parzialmente compensati dalla diminuzione dei tassi di interesse nell'esercizio (+4.180 migliaia di euro);
- i maggiori dividendi percepiti nel corso del 2010 da società partecipate (+20.996 migliaia di euro);
- il decremento degli oneri da attualizzazione finanziaria di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione di 17.612 migliaia di euro rispetto al 2009 (-9,8%) principalmente per effetto della diminuzione dei tassi di interesse correnti e prospettici;

Si segnalano, inoltre, rettifiche di valore di partecipazioni per 19.723 migliaia di euro (106.085 migliaia di euro nel 2009) relative alle svalutazioni delle partecipazioni in IGLI, in Autostrade International U.S. Holdings ed in Newpass, come riportato nella nota 6.3 cui si rinvia.



**7.11 (Oneri) Proventi fiscali Migliaia di euro -322.460 (-294.817)**

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio degli oneri fiscali dell'esercizio 2010 in confronto con quelli relativi al precedente esercizio:

(Migliaia di euro)	2010	2009
IRES	-217.201	-221.994
IRAP	-81.939	-80.422
<b>Imposte correnti</b>	<b>-299.140</b>	<b>-302.416</b>
Recupero imposte sul reddito di esercizi precedenti	456	12.779
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	-5.040	-1.768
<b>Differenze su imposte correnti di esercizi precedenti</b>	<b>-4.584</b>	<b>11.011</b>
Accantonamenti	109.945	130.028
Rilasci	-27.914	-27.959
Variazione di stime di esercizi precedenti	1.589	-26
<b>Imposte anticipate</b>	<b>83.620</b>	<b>102.043</b>
Accantonamenti	-111.045	-111.165
Rilasci	5.246	5.710
Variazione di stime di esercizi precedenti	3.443	-
<b>Imposte differite</b>	<b>-102.356</b>	<b>-105.455</b>
<b>Totale</b>	<b>-322.460</b>	<b>-294.817</b>

Le imposte correnti sono state determinate in base alle aliquote fiscali in vigore, tenendo conto delle quote di costi non deducibili nell'esercizio.

Nelle tabelle seguenti è evidenziata la riconciliazione tra il carico fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'IRES.

(Migliaia di euro)	IRES		
	2010		
	Imponibile	Imposta	Incidenza
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>	<b>908.636</b>		
<b>Onere fiscale teorico (aliquota del 27,5%)</b>		<b>249.875</b>	<b>27,50%</b>
<b>Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:</b>			
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	-351.520	-96.668	-10,64%
		<b>-96.668</b>	<b>-10,64%</b>
<b>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:</b>			
Acc.ti fondo spese ripristino e sostituzione beni gratuitamente devolvibili	78.901	21.698	2,39%
Altre differenze	228.225	62.762	6,91%
		<b>84.460</b>	<b>9,30%</b>
<b>Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti</b>	<b>-47.249</b>	<b>-12.993</b>	<b>-1,43%</b>
<b>Differenze permanenti</b>			
Dividendi non imponibili (1)	-54.535	-14.997	-1,65%
Altre differenze permanenti	27.364	7.525	0,83%
		<b>-7.472</b>	<b>-0,82%</b>
<b>Imponibile fiscale IRES</b>	<b>789.822</b>		
<b>IRES corrente dell'esercizio</b>		<b>217.201</b>	<b>23,90%</b>

(1) Esclusione dalla tassazione del 95% dei dividendi percepiti.

Si precisa che, in mancanza di una normativa che ne regoli la disciplina fiscale, la Società ha interpellato l'Agenzia delle Entrate per avere conferma del trattamento fiscale utilizzato a seguito dell'adozione dell'IFRIC 12; si evidenzia comunque che, un'eventuale diversa interpretazione da

parte dell'Amministrazione finanziaria, non produrrebbe effetti significativi sull'ammontare delle imposte complessive ma un'eventuale riclassifica tra imposte correnti ed anticipate.

## **7.12 Utile dell'esercizio**

L'utile dell'esercizio ammonta a 586.176 migliaia di euro, in aumento di 127.062 migliaia di euro rispetto a quello dell'esercizio 2009.

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.

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Utile dell'esercizio (migliaia di euro)	586.176	459.114
Numero medio delle azioni (migliaia)	622.027	622.027
<b>Utile base per azione (euro)</b>	<b>0,94</b>	<b>0,74</b>
Utile netto da attività in funzionamento (migliaia di euro)	586.176	459.114
Numero medio delle azioni (migliaia)	622.027	622.027
<b>Utile base per azione da attività in funzionamento (euro)</b>	<b>0,94</b>	<b>0,74</b>
Utile netto da attività cessate (migliaia di euro)	-	-
Numero medio delle azioni (migliaia)	-	-
<b>Utile base per azione da attività cessate (euro)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## **8. ALTRE INFORMAZIONI FINANZIARIE**

### **8.1 Informazioni sul rendiconto finanziario**

La dinamica finanziaria del 2010 evidenzia un incremento di disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti di 1.230.462 migliaia di euro, rispetto all'incremento registrato nel 2009 di 1.091.766 migliaia di euro.

Il flusso di cassa generato da attività di esercizio è pari a 1.390.676 migliaia di euro, in aumento di 209.912 migliaia di euro rispetto al saldo del 2009 (1.180.764 migliaia di euro). In particolare, si evidenzia che al maggior flusso di cassa operativo si aggiunge il maggior apporto nell'esercizio della "variazione di capitale di esercizio", sostanzialmente per effetto dell'aumento dell'esposizione debitoria correlata all'incremento sia delle passività verso l'ANAS e verso società interconnesse, influenzate dalle citate maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione, sia di quelle verso fornitori per effetto dei maggiori investimenti realizzati nel corso dell'esercizio.

Il flusso di cassa per attività di investimento, pari a 981.247 migliaia di euro, si decrementa di 103.303 migliaia di euro rispetto al flusso del 2009 (1.084.550 migliaia di euro) pur in presenza di maggiori investimenti in attività autostradali effettuati nel 2010. Ciò per effetto dei maggiori investimenti in partecipazioni sostenuti nel 2009, in relazione alle operazioni societarie finalizzate all'acquisto di partecipazioni dal gruppo Itinere, in parte compensati dai maggiori svincoli di depositi bancari del 2009 per investimenti realizzati in precedenza.

Il flusso di cassa da attività finanziaria del 2010 è infine pari a 821.033 migliaia di euro, in diminuzione di 174.519 migliaia di euro rispetto al corrispondente flusso del 2009 (995.652 migliaia di euro) essenzialmente in relazione al maggior valore dei finanziamenti concessi dalla controllante nel 2009, ai maggiori rimborsi di finanziamenti avvenuti nel 2010 ed all'incremento del saldo dei



dividendi corrisposti nel corso dell'esercizio. Tali fattori risultano parzialmente compensati dall'incasso derivante dalla citata chiusura dei derivati a copertura del finanziamento infragruppo in scadenza nel 2016.

## **8.2 Gestione dei rischi finanziari**

### **Obiettivi e politica di gestione dei rischi finanziari**

La Società, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative, risulta esposta:

- a) al rischio di mercato, principalmente riconducibile alla variazione dei tassi di interesse in relazione alle passività finanziarie assunte ed 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 e validi per l'intero Gruppo Atlantia.

### **Rischio di mercato**

La strategia seguita per tale tipologia di rischio mira alla minimizzazione dei rischi di tasso di interesse ed alla ottimizzazione del costo del debito, così come definito nella Hedging Policy approvata dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia. La gestione di tali rischi è effettuata nel rispetto dei principi di prudenza ed 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 tasso 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 assegnati dal Consiglio di Amministrazione;
- c) gestire le operazioni in strumenti finanziari derivati, tenuto conto degli impatti economici e patrimoniali che le stesse potranno avere in funzione della loro classificazione e rappresentazione contabile.

Le operazioni del portafoglio derivati della Società sono classificate, in applicazione dello IAS 39, come di cash flow hedge in relazione al tipo di rischio coperto.

Il fair value di tali strumenti è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento.

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 alle attività o passività finanziarie con flussi indicizzati ad 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 passivi sottostanti sono le medesime, con lo stesso nozionale di riferimento. I test hanno

mostrato un'efficacia della copertura nell'esercizio del 100%. Le variazioni di fair value dei detti contratti derivati sono rilevate nelle altre componenti del conto economico complessivo, mentre non si rileva alcuna quota inefficace da imputare nel 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.

Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, l'indebitamento finanziario è espresso al 96% a tasso fisso.

Un dettaglio dei contratti derivati in essere alla data del 31 dicembre 2010 (con raffronto al 31 dicembre 2009) e delle passività finanziarie coperte è riportato nella tabella seguente.

La stessa include, inoltre, in un'ottica di completezza delle informazioni sui contratti derivati in essere, il contratto derivato relativo all'acquisto a termine di USD ("Opzione Call USD/Put EUR"), negoziato il 14 dicembre 2007 e con data di esercizio 29 luglio 2011, stipulato con finalità di copertura gestionale dell'eventuale fabbisogno di 21.800.000 USD connessi al possibile acquisto di un'ulteriore quota del 16% nella società americana Electronic Transaction Consultants Co. indirettamente partecipata attraverso Autostrade International U.S. Holdings Inc. Non essendo soddisfatte tutte le condizioni previste dallo IAS 39 per la definizione di copertura contabile (hedge accounting), il contratto derivato in oggetto è stato classificato tra le attività di negoziazione con rilevazione delle variazioni di fair value a conto economico. Il fair value è periodicamente determinato utilizzando tecniche valutative che si basano su dati osservabili sul mercato.

**STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI**

(Migliaia di euro)				2009	2010	2009	2010	Passività finanziaria coperta		
Tipologia	Rischio coperto	Valuta	Durata contratto derivato	Nozionale di riferimento		Fair Value (1)		Descrizione	Importo nominale	Durata
<b>Derivati di Cash Flow Hedge</b>										
Interest Rate Swap (2)	Variazione tassi d'interesse	EUR	2004-2022	750.000	750.000	-100.569	-124.452	Finanziamento Atlantia 2004-2022	750.000	2004-2022
Interest Rate Swap (2)	Variazione tassi d'interesse	EUR	2004-2011	2.000.000	2.000.000	-75.680	-25.904	Finanziamento Atlantia 2004-2011	2.000.000	2004-2011
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	EUR	2004-2015	800.000	720.000	-32.962	-34.511	Term Loan Facility	720.000	2004-2015
<b>Totale derivati di cash flow hedge</b>						<b>-209.211</b>	<b>-184.957</b>			
<b>Derivati di Fair Value Hedge</b>										
Interest Rate Swap (2)	Variazione tassi d'interesse	EUR	2009-2016	1.500.000	-	-11.783	-			
<b>Totale derivati di fair value hedge</b>						<b>-11.783</b>	<b>-</b>			
<b>Totale derivati con fair value passivo</b>						<b>-220.994</b>	<b>-184.957</b>			
<b>Derivati di non Hedge Accounting</b>										
Opzione EUR Put / USD Call	Variazione tassi di cambio	EUR	2007-2011	15.133	16.315	858	1.194	Opzione di acquisto ulteriore 16% ETCC	16.315	2007-2011
<b>Totale derivati di non hedge accounting</b>						<b>858</b>	<b>1.194</b>			
<b>Totale derivati con fair value attivo</b>						<b>858</b>	<b>1.194</b>			
<b>Totale derivati</b>						<b>-220.136</b>	<b>-183.763</b>			

(1) Il valore dei fair value dei derivati di copertura di hedge accounting è al netto dei relativi ratei.  
 (2) La controparte di tali contratti è la controllante Atlantia S.p.A.

**Analisi di sensitività**

L'analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si sarebbero avuti sul conto economico e sul patrimonio netto nel corso dell'esercizio nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui la Società risulta esposta.

In particolare l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione ai tassi per gli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno shift della curva dello 0,10% (10 bps) all'inizio dell'anno, mentre per ciò che concerne gli impatti alle altre componenti del conto economico complessivo derivanti dalla



variazione del fair value, lo shift 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 di 10 bps dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo a conto economico pari a 1.134 migliaia di euro e alle altre componenti del conto economico complessivo pari a 576 migliaia di euro, al lordo dell'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 a conto economico di circa 119 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, attraverso la generazione di flussi di cassa, l'ampia diversificazione delle fonti di finanziamento e la disponibilità di linee di credito committed e uncommitted, di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati.

Al 31 dicembre 2010 la Società dispone di una riserva di liquidità stimata in 5.939 milioni di euro, composta da:

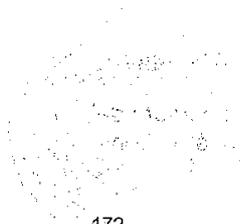
- a) 2.427 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente la data di scadenza del finanziamento infragruppo di 2.000 milioni di euro (9 giugno 2011);
- b) 362 milioni di euro riconducibili a depositi vincolati destinati alla copertura di parte dei fabbisogni per lo svolgimento di specifici lavori;
- c) 3.150 milioni di euro riconducibili a linee finanziarie committed non utilizzate, il cui dettaglio è riportato nella tabella seguente.

(Milioni di euro)

Committed Revolving Credit Facility  
Linea Committed a medio-lungo termine BEI - tranches A  
Linea Committed a medio-lungo termine BEI - tranches B  
Linea Committed a medio-lungo termine CDP/BEI  
Linea Committed a medio-lungo termine CDP/SACE  
Totale linee di credito

		31/12/2010		
Periodo di utilizzo	Scadenza finale	Disponibili	Utilizzate	Linee disponibili non utilizzate
maggio 2015	giugno 2015	1.000	-	1.000
30/11/2012	31/12/2036	1.000	500	500
31/12/2014	31/12/2036	300	-	300
01/08/2013	19/12/2034	500	150	350
23/09/2014	23/12/2024	1.000	-	1.000
		<b>3.800</b>	<b>650</b>	<b>3.150</b>

Le tabelle seguenti rappresentano la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2010 e il dato comparativo al 31 dicembre 2009.



31/12/2010	Passività finanziarie					
	Valore di bilancio	Totale flussi contrattuali	Entro 12 mesi	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate (1)</b>						
<b>Finanziamenti infragruppo</b>						
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2011	-1.996.971	-2.017.765	-2.017.765	-	-	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2014	-2.725.647	-3.341.140	-147.785	-147.785	-3.045.570	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2022	-738.621	-981.094	-18.345	-18.446	-54.985	-869.318
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2024	-982.700	-1.861.420	-61.530	-61.530	-184.590	-1.553.770
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2009-2016	-1.555.614	-2.026.770	-87.795	-87.795	-263.385	-1.587.795
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2009-2038	-149.176	-380.985	-8.319	-8.251	-24.820	-339.597
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2010-2017	-1.000.000	-1.251.580	-35.940	-35.940	-107.820	-1.071.880
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2010-2025	-500.000	-842.975	-22.865	-22.865	-68.595	-728.650
<b>Totale finanziamenti infragruppo</b>	<b>-9.648.729</b>	<b>-12.683.729</b>	<b>-2.400.344</b>	<b>-382.611</b>	<b>-3.749.765</b>	<b>-6.151.010</b>
<b>Debiti verso istituti di credito</b>						
Term Loan Facility	-709.581	-756.253	-91.161	-89.976	-575.116	-
BEI	-950.630	-1.399.494	-92.360	-71.264	-251.890	-983.980
Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.	-143.912	-204.874	-3.768	-3.973	-26.437	-171.696
Finanziamenti in conto contributi	-329.666	-329.666	-33.165	-34.791	-155.486	-106.224
<b>Totale debiti verso istituti di credito</b>	<b>-2.133.789</b>	<b>-2.690.287</b>	<b>-220.454</b>	<b>-200.004</b>	<b>-1.007.929</b>	<b>-1.261.900</b>
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>						
ANAS	-32.611	-32.611	-32.611	-	-	-
<b>Totale debiti verso altri finanziatori</b>	<b>-32.611</b>	<b>-32.611</b>	<b>-32.611</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale finanziamenti a medio-lungo termine</b>	<b>-11.815.129</b>	<b>-15.406.628</b>	<b>-2.653.409</b>	<b>-582.616</b>	<b>-4.757.694</b>	<b>-7.412.910</b>
<b>Derivati (2)</b>						
IRS	-184.957	-494.238	-80.707	-46.108	-114.629	-252.794
<b>Totale derivati</b>	<b>-184.957</b>	<b>-494.238</b>	<b>-80.707</b>	<b>-46.108</b>	<b>-114.629</b>	<b>-252.794</b>

(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) La voce include i derivati a copertura dei rischi di tasso di interesse associati ai finanziamenti in essere al 31 dicembre 2010. 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.

31/12/2009	Passività finanziarie					
	Valore di bilancio	Totale flussi contrattuali	Entro 12 mesi	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
<b>Passività finanziarie non derivate (1)</b>						
<b>Finanziamenti infragruppo</b>						
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2011	-1.990.178	-2.043.912	-29.301	-2.014.611	-	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2014	-2.719.374	-3.488.925	-147.785	-147.785	-3.193.365	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2022	-737.752	-954.712	-16.368	-16.368	-49.149	-872.827
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2024	-981.896	-1.922.950	-61.530	-61.530	-184.590	-1.615.300
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2009-2016	-1.488.217	-2.114.565	-87.795	-87.795	-263.385	-1.675.590
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2009-2038	-149.176	-389.259	-8.273	-8.319	-24.797	-347.870
<b>Totale finanziamenti infragruppo</b>	<b>-8.066.593</b>	<b>-10.914.323</b>	<b>-351.052</b>	<b>-2.336.408</b>	<b>-3.715.276</b>	<b>-4.511.587</b>
<b>Debiti verso istituti di credito</b>						
Term Loan Facility	-786.086	-841.162	-90.521	-89.427	-500.104	-161.110
BEI	-1.032.827	-1.527.339	-127.844	-92.360	-236.651	-1.070.484
Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.	-143.532	-201.014	-4.246	-3.340	-16.966	-176.462
Finanziamenti in conto contributi	-361.281	-361.282	-31.615	-33.165	-135.990	-160.512
<b>Totale debiti verso istituti di credito</b>	<b>-2.323.726</b>	<b>-2.930.797</b>	<b>-254.226</b>	<b>-218.292</b>	<b>-889.711</b>	<b>-1.568.568</b>
<b>Debiti verso altri finanziatori</b>						
ANAS	-110.554	-110.554	-110.554	-	-	-
<b>Totale debiti verso altri finanziatori</b>	<b>-110.554</b>	<b>-110.554</b>	<b>-110.554</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totale finanziamenti a medio-lungo termine</b>	<b>-10.500.873</b>	<b>-13.955.674</b>	<b>-715.832</b>	<b>-2.554.700</b>	<b>-4.604.987</b>	<b>-6.080.155</b>
<b>Derivati (2)</b>						
IRS	-220.993	-256.238	-25.044	-21.371	-43.150	-166.673
<b>Totale derivati</b>	<b>-220.993</b>	<b>-256.238</b>	<b>-25.044</b>	<b>-21.371</b>	<b>-43.150</b>	<b>-166.673</b>

(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) La voce include i derivati a copertura dei rischi di tasso di interesse associati ai finanziamenti in essere al 31 dicembre 2009. 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 nelle tabelle precedenti 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 si può richiedere il pagamento, a meno che non sia disponibile una stima migliore. Per le passività con piano di ammortamento si è fatto riferimento alla scadenza di ciascuna rata.

La tabella seguente mostra 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.



**DISTRIBUZIONE TEMPORALE DEI FLUSSI DI CASSA DEI DERIVATI DI COPERTURA ASPI**

(Migliaia di euro)	31/12/2009						31/12/2010					
	Valore bilancio	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	Valore bilancio	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
Interest rate swap												
Attività	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passività	-209.211	-234.669	-110.226	-49.426	-39.349	-35.668	-184.957	-209.915	-72.688	-39.114	-50.137	-47.976
Totale derivati di cash flow hedge	-209.211						-184.957					
Ratei passivi cash flow hedge	-25.458						-24.958					
Ratei attivi cash flow hedge												
Totale attività/(passività) per contratti derivati di cash flow hedge	-234.669	-234.669	-110.226	-49.426	-39.349	-35.668	-209.915	-209.915	-72.688	-39.114	-50.137	-47.976
(Migliaia di euro)												
		Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni		Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
Interest rate swap												
Proventi da cash flow hedge		-	-	-	-	-		-	-	-	-	-
Oneri da cash flow hedge		-209.211	-104.254	-44.710	-36.229	-24.018		-184.957	-65.805	-36.657	-46.233	-36.262
Totale proventi (oneri) da cash flow hedge		-209.211	-104.254	-44.710	-36.229	-24.018		-184.957	-65.805	-36.657	-46.233	-36.262

(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 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 da prestazioni di servizi e sono riconducibili a 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.

Nei crediti commerciali non rientrano invece i crediti 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 credito originato da posizioni aperte su operazioni in strumenti finanziari derivati può essere considerato di entità marginale in quanto le controparti utilizzate sono la capogruppo Atlantia e primari istituti di credito.

Le singole posizioni 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.

La tabella seguente riporta l'analisi del portafoglio crediti commerciali:

(Migliaia di euro)	Totale saldo crediti	Saldo a scadere	Scaduto entro 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore ad un anno
Crediti commerciali	522.320	410.195	17.080	45.002	50.043

## **9. ALTRE INFORMAZIONI**

### **9.1 Garanzie**

La Società garantisce il totale dei prestiti obbligazionari emessi dalla Capogruppo Atlantia per un importo complessivo di 11.579.011 migliaia di euro, pari al 120% degli stessi, a fronte dei quali ha ricevuto finanziamenti infragruppo di pari importo e durata, come indicato nella nota 6.15 cui si rinvia.

Inoltre la Società ha in essere alcune garanzie personali e reali rilasciate a terzi. Tra queste, si evidenziano per rilevanza:

- a) le fidejussioni nell'interesse di alcune società controllate operanti nell'ambito delle infrastrutture autostradali, per complessivi 29.622 migliaia di euro;
- b) le fidejussioni nell'interesse di società collegate, per 13.249 migliaia di euro;
- c) le fidejussioni nell'interesse della Capogruppo Atlantia, per 8.415 migliaia di euro;
- d) la garanzia rilasciata alle Assicurazioni Generali riguardante una fideiussione a favore dell'ANAS emessa nell'interesse di Strada dei Parchi, per 13.479 migliaia di euro;
- e) il pegno in favore di istituti di credito delle azioni delle partecipazioni in Bologna & Fiera Parking (5.028 migliaia di euro) e Strada dei Parchi (54.328 migliaia di euro), a garanzia dei finanziamenti ottenuti dalle stesse.

### **9.2 Riserve**

In relazione alle attività di investimento, la Società ha "riserve per lavori" da definire con le imprese appaltatrici pari a circa 496,8 milioni di euro.

Anche qualora parte di tali richieste venisse accolta dalla Società, gli impegni riconosciuti sarebbero in ogni caso rilevati quale incremento degli investimenti e successivamente ammortizzati.

Per le altre riserve su lavori relative ad attività non di investimento (lavori conto terzi e manutenzioni), il presunto onere futuro è coperto dal fondo contenziosi già iscritto in bilancio.

### **9.3 Rapporti con parti correlate**

Nel seguito si descrivono i principali rapporti intrattenuti dalla Società con parti correlate e regolati a condizioni di mercato, che producono, pertanto, i medesimi effetti che si sarebbero avuti se gli stessi fossero stati intrattenuti con parti indipendenti. Si evidenzia che le transazioni con parti correlate non includono operazioni atipiche o inusuali.

Si segnala inoltre che, nel corso dell'esercizio 2010, in attuazione di quanto previsto dall'art. 2391 bis c.c. e dal Regolamento adottato dalla Commissione Nazionale per le Società e la Borsa con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010, successivamente modificato e precisato nella Comunicazione Consob n. DEM/10078683 del 24 settembre 2010, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha approvato una nuova procedura per le operazioni con parti correlate realizzate dalla Società direttamente e/o per il tramite di società da essa controllate in cui sono delineati i principi di comportamento per l'effettuazione di operazioni con parti correlate ed i criteri per l'identificazione delle stesse.

#### ***Rapporti con la società controllante***

La Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte della controllante diretta Atlantia, come previsto anche dal Codice di Autodisciplina della Capogruppo. Nella nota n. 10 del bilancio 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 la controllante Atlantia e per alcune società controllate.

Con riferimento ai rapporti di natura finanziaria si evidenzia che, al 31 dicembre 2010, i finanziamenti a medio-lungo termine accordati da Atlantia alla Società ammontano a nominali complessivi 9.649.176 migliaia di euro, con un incremento rispetto al 31 dicembre 2009 di 1.500.000 migliaia di euro. Tali finanziamenti sono regolati alle stesse condizioni dei prestiti contratti dalla stessa Atlantia nei confronti del sistema creditizio e degli obbligazionisti, maggiorate di uno spread per tener conto degli oneri gestionali. Parte di tali finanziamenti è oggetto di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse tramite la definizione di specifici contratti finanziari derivati stipulati anch'essi con Atlantia, che al 31 dicembre 2010 hanno un valore di mercato (fair value) negativo per 150.447 migliaia di euro.

Si segnala inoltre che nel mese di settembre 2010, Atlantia e Autostrade per l'Italia hanno chiuso i derivati – in precedenza classificati di fair value hedge – a copertura del rischio di tasso di interesse del finanziamento di nominali 1.500.000 migliaia di euro concesso alla Società nel maggio 2009, con scadenza maggio 2016. La chiusura di tali derivati ha riportato l'esposizione del detto finanziamento infragruppo a tasso fisso.

Per effetto dell'attività di tesoreria centralizzata di Gruppo esercitata da Autostrade per l'Italia, questa intrattiene un conto corrente di corrispondenza con Atlantia, il cui saldo debitore al 31 dicembre 2010 è pari a 196.680 migliaia di euro.

Si rileva inoltre che la Società ha rilasciato alcune garanzie personali in favore della Capogruppo, come indicato nella nota n. 9.1 del bilancio, cui si rinvia.

Infine, per effetto della partecipazione al consolidamento fiscale, si evidenzia che al 31 dicembre 2010 la Società espone attività per imposte correnti verso Atlantia pari a 4.752 migliaia di euro.

#### ***Rapporti con le società controllate***

Autostrade per l'Italia svolge attività di service per alcune delle proprie società controllate regolamentate da appositi contratti. I criteri adottati per la determinazione dei corrispettivi si basano sull'impegno di risorse stimato, per ciascuna società, suddiviso per aree di attività.

Nel corso del 2010, i contratti di service tra la Società e le controllate hanno riguardato in prevalenza le seguenti linee di servizio:

- a) locazione dei fabbricati di proprietà o di locali attrezzati ad uso uffici;
- b) tesoreria, servizi finanziari ed assicurativi e di gestione dei rischi connessi;
- c) supporto nelle attività amministrativo-contabili, di pianificazione operativa e di controllo di gestione;
- d) supporto nelle attività di organizzazione, gestione e sviluppo del personale, ivi incluse prestazioni di personale a favore delle suddette Società;
- e) prestazioni professionali per l'attività di segreteria del Consiglio di Amministrazione e degli altri Organi Collegiali (Comitato per il Controllo Interno, Collegio Sindacale);
- f) affari societari, consulenza e assistenza legale, ivi inclusa la gestione del contenzioso;
- g) acquisti e gestione amministrativo-contabile dei contratti;
- h) risk management per la mappatura delle aree a rischio, ivi inclusa l'attività di analisi ai sensi del D. Lgs. 231/01;
- i) internal auditing ed attività di monitoraggio, verifica ed adeguamento del modello organizzativo di gestione e di controllo ai sensi del D. Lgs. 231/01.

Nell'esercizio 2010, così come negli anni precedenti, la Società ha inoltre intrattenuto rapporti prevalentemente di natura commerciale con le proprie controllate.

In particolare, con riferimento agli investimenti nell'infrastruttura autostradale ed alla relativa manutenzione sono stati acquisiti da SPEA servizi di progettazione, direzione lavori e controllo e



monitoraggio delle opere d'arte e da Pavimental servizi relativi alla realizzazione delle opere d'arte a questa commissionate e attività di manutenzione e pavimentazione.

Sulla base di apposite convenzioni stipulate con le concessionarie autostradali controllate dalla Società, è continuata inoltre l'attività di service relativa alla rilevazione dei dati di traffico e alla regolazione dei rapporti di interconnessione.

Tra le altre prestazioni di natura commerciale erogate o ricevute dalle controllate, si segnalano inoltre per rilevanza:

- a) l'affitto dei mezzi pubblicitari dislocati lungo la rete autostradale alla società AD Moving;
- b) le prestazioni da parte di EssediEsse di servizi amministrativi, di amministrazione del personale, di servizi generali e immobiliari, in forza dell'affitto a questa del ramo d'azienda "Divisione Servizi";
- c) la locazione ad alcune controllate di porzioni di terreno e di immobili ad uso civile di proprietà della Società.

Si segnalano inoltre i rapporti con Telepass prevalentemente relativi alla surroga della controllata stessa dei crediti di Autostrade per l'Italia afferenti i pedaggi derivanti da sistemi di pagamento differito Viacard e Telepass. In virtù di tale contratto, Telepass instaura il rapporto con il cliente garantendo ad Autostrade per l'Italia il pagamento dei pedaggi autostradali oggetto delle transazioni; a fronte di tale servizio Autostrade per l'Italia riconosce a Telepass un corrispettivo forfettario commisurato all'importo complessivo del pedaggio transatto con i sistemi Viacard o Telepass.

Si evidenzia infine che, con efficacia 1° gennaio 2010, Autostrade per l'Italia ha concesso in affitto alla controllata Autostrade Tech il ramo d'azienda inerente la ricerca, lo sviluppo, la produzione, la commercializzazione e la gestione di impianti, sistemi e servizi a contenuto tecnologico. Da tale data, pertanto, le attività di gestione relative al suddetto ramo sono gestite dalla controllata.

Questa operazione ha comportato, tra gli altri effetti, un incremento dei rapporti commerciali instaurati con la controllata stessa.

Con riferimento ai rapporti di natura finanziaria si evidenziano, nell'ambito delle attività di tesoreria centralizzata di Gruppo, i conti correnti di corrispondenza intrattenuti con le società del Gruppo e regolati a condizioni in linea con quelle di mercato.

Al 31 dicembre 2010 risultano inoltre accesi un finanziamento a medio-lungo termine concesso alla controllata Autostrade Meridionali pari a 95.000 migliaia di euro, interamente rimborsabile a scadenza il 31 dicembre 2012, un finanziamento a breve termine concesso alla controllata Strada dei Parchi pari a 12.000 migliaia di euro, un finanziamento a medio-lungo termine concesso alla controllata Società Autostrada Tirrenica di nominali 10.000 migliaia di euro con scadenza dicembre 2013 e due finanziamenti a breve termine ottenuti rispettivamente dalle controllate Raccordo Autostradale Valle D'Aosta per 45.000 migliaia di euro e Società italiana per azioni per il traforo del Monte bianco per 20.000 migliaia di euro.

#### **Rapporti con le altre parti correlate**

La Società intrattiene rapporti di natura commerciale con il gruppo Autogrill, con cui condivide la stessa controllante ultima, Edizione S.r.l.

Al 31 dicembre 2010 risultano in essere con Autogrill 128 affidamenti di servizi di ristoro sulle aree di servizio site lungo la rete autostradale della Società, di cui 3 in ATI con altri operatori. Nell'esercizio 2010 i proventi della Società per rapporti con Autogrill ammontano a 73.692 migliaia di euro, dei quali 64.642 migliaia di euro per royalty relative alla gestione delle aree di servizio; le royalty derivano da rapporti contrattuali stipulati nel corso del tempo, per la gran parte ad esito di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie.

Si segnala inoltre che, tra i principali rapporti commerciali e di altra natura, risulta esposto un credito verso la controllante Schemaventotto di 10.611 migliaia di euro a fronte della richiesta di rimborso dell'IRES da IRAP deducibile ai sensi dell'art. 6 del Decreto Legge 29 novembre 2008.



n.185 avendo partecipato nel corso dei periodi d'imposta 2004 - 2007 al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto dalla ex consolidante.

PRINCIPALI RAPPORTI COMMERCIALI INFRAGRUPPO										
Denominazione	31/12/2010		2010			31/12/2009		2009		
	Crediti	Debiti	Ricavi (1)	Costi	Investimenti	Crediti	Debiti	Ricavi (1)	Costi	Investimenti
<i>Imprese controllate</i>										
Autostrade Tech	10.285	7.295	11.248	2.918	-	983	-	980	-	-
Telepass	6.310	4.770	10.261	7.723	-	8.647	6.550	10.207	7.271	-
AD Moving	4.072	1.669	7.519	2.893	-	3.970	1.378	8.136	2.637	-
EsseD'Esse Società di Servizi	2.890	395	5.441	25.809	-	2.627	1.973	4.766	26.016	-
Spea	1.843	74.261	1.465	12.989	86.321	1.014	65.152	1.402	14.231	77.728
Strada dei Parchi	1.639	22.408	376	32	-	1.140	25.985	2.885	40	-
Pavimental	1.508	238.755	2.526	106.734	268.407	1.352	117.728	2.473	111.854	85.618
Società Autostrade Meridionali	640	10.130	750	24	-	1.599	12.009	2.197	6	-
Società Autostrada Tirrenica	514	4.169	978	120	-	408	3.400	1.296	68	-
Tangenziale di Napoli	441	10.032	789	429	-	1.387	9.456	3.731	429	-
Autostrada Torino - Savona	244	12.598	414	28	-	879	12.199	2.011	27	-
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	212	2.705	460	107	-	351	2.643	694	163	-
Infoblu	171	1.110	1.027	945	-	703	635	1.320	630	-
<b>Totale imprese controllate</b>	<b>39.689</b>	<b>390.287</b>	<b>43.274</b>	<b>150.921</b>	<b>352.728</b>	<b>24.960</b>	<b>257.989</b>	<b>42.690</b>	<b>163.288</b>	<b>163.346</b>
<i>Imprese consociate</i>										
Autogrill	36.512	877	73.692	981	1.025	39.065	612	97.592	3.562	-
TowerCo	4.513	28	4.634	28	-	6.572	-	4.403	-	-
<b>Totale imprese consociate</b>	<b>41.025</b>	<b>1.695</b>	<b>78.326</b>	<b>1.009</b>	<b>1.025</b>	<b>45.637</b>	<b>612</b>	<b>101.995</b>	<b>3.562</b>	<b>-</b>
<i>Imprese controllanti</i>										
Schemavertotto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Itributari	10.611	-	-	-	-	10.506	-	-	-	-
Atlantia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- commerciali	358	1.097	1.516	252	-	1.514	61	1.440	523	-
- Itributari	4.752	-	-	-	-	4.043	-	-	-	-
<b>Totale imprese controllanti</b>	<b>15.721</b>	<b>1.097</b>	<b>1.516</b>	<b>252</b>	<b>-</b>	<b>16.663</b>	<b>61</b>	<b>1.440</b>	<b>523</b>	<b>-</b>
<i>Imprese collegate</i>										
Triangolo du Sol	2.649	1	3.384	1	-	-	-	-	-	-
Bologna & Fiera Parking	1.025	-	-	-	-	1.050	-	2.205	-	-
<b>Totale imprese collegate</b>	<b>3.674</b>	<b>1</b>	<b>3.384</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1.050</b>	<b>-</b>	<b>2.205</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>TOTALE</b>	<b>91.689</b>	<b>392.392</b>	<b>126.990</b>	<b>161.183</b>	<b>353.753</b>	<b>88.310</b>	<b>258.662</b>	<b>147.730</b>	<b>167.373</b>	<b>163.346</b>

1) Includono i rimborsi, esposti a riduzione dai costi operativi nello schema di conto economico.

PRINCIPALI RAPPORTI FINANZIARI INFRAGRUPPO								
Denominazione	31/12/2010		2010		31/12/2009		2009	
	Crediti	Debiti	Proventi finanziari (1)	Oneri finanziari	Crediti	Debiti	Proventi finanziari (1)	Oneri finanziari
<i>Imprese controllate</i>								
Telepass	198.260	-	17.644	7.049	219.547	-	1.464	6.415
Pavimental	149.860	-	1.312	-	109.528	-	1.200	-
Società Autostrade Meridionali	143.063	-	6.037	-	101.771	-	4.851	-
Autostrada Torino - Savona	35.842	-	11.201	-	28.466	-	9.909	-
Società Autostrada Tirrenica	18.314	-	7.609	5	-	1.476	5.212	40
Tangenziale di Napoli	13.696	-	3.818	-	17.676	-	4.316	-
Strada dei Parchi	12.000	61	194	55	12.056	-	122	-
AD Moving	1.884	-	22	-	2.428	-	20	1
Port Mobility	1.049	-	26	-	2.924	-	35	-
Spea	99	12.142	14.000	23	-	739	11.000	11
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	-	53.762	41	622	-	48.260	23	1.118
Autostrade dell'Atlantico	-	53.379	-	194	-	7.926	-	10
Società Italiana p.A. per il Triforo del Monte Bianco	-	24.895	-	63	-	9.974	-	99
EsseD'Esse Società di Servizi	-	12.973	1.938	39	-	11.379	2.406	53
Autostrade Tech	-	7.018	1	8	636	-	6	-
Infoblu	-	2.686	128	19	-	3.869	509	38
<b>Totale imprese controllate</b>	<b>574.087</b>	<b>166.717</b>	<b>63.571</b>	<b>8.077</b>	<b>495.334</b>	<b>83.623</b>	<b>41.073</b>	<b>7.785</b>
<i>Imprese consociate</i>								
TowerCo	-	7.602	-	38	-	7.571	-	27
Autogrill	-	-	1.393	-	-	-	1.419	-
<b>Totale imprese consociate</b>	<b>-</b>	<b>7.602</b>	<b>1.393</b>	<b>38</b>	<b>-</b>	<b>7.571</b>	<b>1.419</b>	<b>27</b>
<i>Imprese controllanti</i>								
Atlantia	-	10.219.667	111.045	560.895	48.695	8.584.816	77.486	490.044
<b>Totale imprese controllanti</b>	<b>-</b>	<b>10.219.667</b>	<b>111.045</b>	<b>560.895</b>	<b>48.695</b>	<b>8.584.816</b>	<b>77.486</b>	<b>490.044</b>
<i>Imprese collegate</i>								
Società Infrastrutture Toscana	-	7.781	-	6	-	8.354	-	14
<b>Totale imprese collegate</b>	<b>-</b>	<b>7.781</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>8.354</b>	<b>-</b>	<b>14</b>
<b>TOTALE</b>	<b>574.087</b>	<b>10.401.767</b>	<b>176.009</b>	<b>569.016</b>	<b>544.029</b>	<b>8.664.364</b>	<b>119.978</b>	<b>497.870</b>

{1} I proventi finanziari includono i dividendi percepiti dalle società partecipate.

Si rileva inoltre che nel 2010 Autostrade per l'Italia ha corrisposto emolumenti, benefici non monetari, bonus ed altri incentivi per complessivi 0,4 milioni di euro al Presidente (Dott. Fabio Cerchiai), per complessivi 0,2 milioni di euro al precedente Presidente (Prof. Gian Maria Gros-Pietro), in carica fino al 13 aprile 2010, mentre l'onere sostenuto dalla Società nel 2010 per l'Amministratore Delegato (Ing. Giovanni Castellucci, che è anche Amministratore Delegato e Direttore Generale della controllante Atlantia) è stato riconosciuto direttamente ad Atlantia per complessivi 1,3 milioni di euro.

## 9.4 Eventi significativi in ambito regolatorio

### **Convenzione unica delle società concessionarie italiane**

In data 13 maggio e 22 luglio 2010, il CIPE si è espresso, con parere favorevole con prescrizioni, sugli schemi di convenzione unica sottoscritti nel 2009 da ANAS con alcune società autostradali, tra le quali Società Autostrada Tirrenica, Strada dei Parchi, Autostrada Torino - Savona e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, ed ha altresì riformulato il parere con prescrizioni sugli schemi di convenzione unica di Tangenziale di Napoli e Autostrade Meridionali.

Ad ottobre 2010, sono state pubblicate in Gazzetta Ufficiale le delibere CIPE contenenti le prescrizioni relative alla convenzioni uniche del Gruppo. Con la sottoscrizione dell'atto di recepimento di dette prescrizioni CIPE, si è concluso il procedimento di cui alla legge n. 191/2009. Conseguentemente, gli schemi di convenzione unica previsti dal decreto legge n. 262/2006 e s.m.i., sottoscritti nel corso del 2009 dalle concessionarie italiane controllate da Autostrade per l'Italia (ad eccezione della Società Italiana Traforo del Monte Bianco che ha un diverso regime convenzionale), hanno assunto efficacia. In particolare, le società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Società Autostrada Tirrenica e Tangenziale di Napoli hanno sottoscritto l'atto di recepimento in data 24 novembre 2010, le società Strada dei Parchi e Autostrade Meridionali in data 29 novembre 2010 e Autostrada Torino - Savona in data 22 dicembre 2010.

### **Adeguamenti tariffari per l'anno 2011**

A decorrere dal 1° gennaio 2011, sono stati riconosciuti ad Autostrade per l'Italia ed alle concessionarie autostradali italiane del Gruppo gli adeguamenti tariffari annuali:

#### **Adeguamenti tariffari 2011 (esclusi gli incrementi ex lege 122/2010)**

<b>Concessionarie autostradali italiane</b>	<b>Incremento 2011</b>
Autostrade per l'Italia	1,92%
Autostrada Torino - Savona	0,63%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	14,15%
Società Autostrade Tirrenica	4,08%
Tangenziale di Napoli	3,80%
Autostrade Meridionali	-6,56% (*)
Strada dei Parchi	8,14%
Società italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	4,96%

(\*) In funzione del meccanismo degli arrotondamenti, l'effetto sulle tariffe finali all'utenza è limitato alla sola classe B.

L'adeguamento tariffario di competenza di Autostrade per l'Italia per l'anno 2011, in conformità a quanto stabilito nella vigente Convenzione Unica sottoscritta con ANAS il 12 ottobre 2007, è pari all'1,92% ed è il risultato di due componenti:

- 0,63%, pari al 70% dell'inflazione registrata nel periodo 1° luglio 2009 - 30 giugno 2010;
- 1,29%, relativo alla X investimenti della formula tariffaria, a copertura degli investimenti addizionali inseriti nel IV Atto Aggiuntivo del 2002.

La componente risultante dall'inflazione (+0,63%) è stata calcolata sulla base della variazione dell'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale elaborato dall'ISTAT (indice NIC) del periodo 1° luglio 2009 - 30 giugno 2010, in aumento di 0,90% rispetto al periodo 1° luglio 2008 - 30 giugno 2009.

La componente tariffaria relativa agli investimenti inseriti nel IV Atto Aggiuntivo (+1,29%) è determinata in funzione dello stato di avanzamento dei lavori dei singoli interventi, come risultanti dalla situazione patrimoniale al 30 settembre 2010.

Le concessionarie controllate Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Società Autostrada Tirrenica, Tangenziale di Napoli, Autostrade Meridionali e Strada dei Parchi - le cui convenzioni uniche con



riequilibrio dei rispettivi piani finanziari sono divenute efficaci nel 2010 come sopra già specificato – hanno applicato per la prima volta la nuova formula di adeguamento tariffario che include l'inflazione programmata, la componente di riequilibrio e il fattore di remunerazione degli investimenti oltre al fattore qualità.

Gli incrementi riconosciuti a partire dal 1° gennaio 2011 assommano gli incrementi riconosciuti in conformità alle nuove convenzioni per gli anni 2010 e 2011 al netto di quanto già applicato a partire dal 1° gennaio 2010 in base alle rispettive convenzioni all'epoca vigenti.

Per Autostrada Torino - Savona l'incremento tariffario dello 0,63% riconosciuto in base alla vigente convenzione unica - a seguito della sottoscrizione con ANAS del relativo atto di recepimento delle prescrizioni CIPE – è pari al 70% dell'inflazione registrata nel periodo 1° luglio 2009 - 30 giugno 2010.

La Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco, che ha un diverso regime convenzionale in base ad accordi bilaterali Italia - Francia, ha applicato dal 1° gennaio 2011, in ottemperanza a quanto deliberato il 22 ottobre 2010 dalla Commissione Intergovernativa del Traforo del Monte Bianco, un aumento pari al 4,96% complessivo, risultante dalla combinazione di due elementi:

- 1,46% corrispondente alla media dei tassi di inflazione registrati in Francia ed in Italia nel periodo 1° settembre 2009 - 31 agosto 2010;
- 3,50% in conformità all'Accordo dei Governi italiano e francese del 24 febbraio 2009, la cui destinazione è ancora da individuare a livello governativo.

#### **Maggiorazioni tariffarie applicate dal 1° luglio 2010**

Il decreto legge n. 78/2010, convertito dalla Legge n. 122/2010, ha disposto all'art. 15, c. 4, un'integrazione del canone di concessione, dovuto dai concessionari autostradali italiani ad ANAS, di un importo pari a (i) 1 millesimo di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B ed a 3 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5, a decorrere dal 1° luglio 2010; (ii) 2 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 6 millesimi di euro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5, a decorrere dal 1° gennaio 2011.

Contestualmente le tariffe di pedaggio autostradali sono incrementate in egual misura, a fronte dell'aumento del canone di concessione disposto dalla norma in argomento.

Il decreto legge n. 78/2010, ai sensi dell'art. 15, c. 2, ha altresì autorizzato ANAS ad applicare, in via transitoria, dal 1° luglio 2010 presso le stazioni di esazione delle autostrade che si interconnettono con le autostrade ed i raccordi in gestione diretta ANAS, una maggiorazione tariffaria forfettaria di 1 euro per le classi di pedaggio A e B e di 2 euro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 giugno 2010 sono state individuate le predette stazioni cui applicare le maggiorazioni a partire dal 1° luglio 2010. Conseguentemente, Autostrade per l'Italia e le concessionarie autostradali italiane hanno applicato, con decorrenza 1° luglio 2010, le maggiorazioni disposte dalla norma, contestualmente alle maggiorazioni conseguenti all'integrazione del canone di concessione.

A seguito delle ordinanze del TAR Lazio e del TAR Piemonte - poi confermate dal Consiglio di Stato - che hanno sospeso, in sede cautelare, l'applicazione delle predette maggiorazioni tariffarie, ANAS, con nota del 4 agosto 2010, ha invitato i concessionari autostradali "a provvedere, nei tempi tecnici minimi indispensabili, alla sospensione dell'applicazione della maggiorazione tariffaria" di cui sopra. Autostrade per l'Italia ha di conseguenza provveduto ad applicare la sospensione delle maggiorazioni tariffarie di cui all'art. 15, c. 2 del decreto legge n. 78/2010.

Il TAR del Lazio, con sentenze del 21 febbraio 2011, ha riconosciuto la fondatezza del ricorso annullando il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 giugno 2010.

#### **Eventi nevosi del dicembre 2010**

In data 14 dicembre 2010 ANAS ha avviato una procedura di verifica ispettiva finalizzata a riscontrare l'ottemperanza, da parte di Autostrade per l'Italia, alle procedure previste per la

gestione dell'emergenza neve con riferimento agli eventi verificatisi sulla A14 Bologna – Bari - Taranto nei giorni 14 e 16 dicembre 2010.

In data 20 dicembre 2010, ANAS ha avviato un'analogha verifica ispettiva con riferimento agli eventi nevosi verificatisi sulla A1 Milano - Napoli e A11 Firenze - Pisa, nell'area fiorentina, nelle giornate del 17 e 18 dicembre 2010. In relazione ai medesimi eventi verificatisi in data 17 dicembre 2010, l'Autorità Antitrust ha avviato un procedimento per verificare se Autostrade per l'Italia (i) possa aver omesso o fornito in modo incompleto o intempestivo ai consumatori (utilizzatori del servizio autostradale) notizie circa le effettive condizioni di viabilità del tratto durante l'emergenza neve e (ii) abbia predisposto adeguate misure emergenziali atte a consentire agli utenti di evitare o attenuare i disagi conseguenti al blocco della viabilità.

In data 20 dicembre 2010, ANAS ha avviato analoghe procedure di verifica ispettiva finalizzate a riscontrare l'ottemperanza, da parte delle concessionarie controllate Società Autostrada Tirrenica e Strada dei Parchi, alle procedure previste per la gestione dell'emergenza neve con riferimento agli eventi verificatisi, rispettivamente, sulla A12 Livorno - Rosignano Marittimo e sulla A24 Roma - L'Aquila - Teramo, nel tratto Tivoli - Carsoli nelle giornate del 17 e 18 dicembre 2010.

Le istruttorie sono in corso e allo stato attuale non sono state contestate inadempienze o omissioni.

Sui medesimi eventi sono pervenuti ad Autostrade per l'Italia atti di citazione di singoli utenti autostradali e di associazioni di consumatori.

La Procura della Repubblica di Firenze, relativamente all'evento nevoso del 17 dicembre 2010, ha aperto un'indagine per verificare se, in relazione ai disagi patiti dagli utenti per effetto dell'evento nevoso, sia sulle autostrade che nella viabilità ordinaria, oltre che sulle linee ferroviarie, possano configurarsi eventuali ipotesi di reato. Autostrade per l'Italia ha fornito alla Procura tutto il supporto richiesto per accertare le comunicazioni di preallerta ricevute e le modalità di svolgimento delle azioni di presidio dell'evento in linea con i piani neve approvati da parte del Concedente.

In relazione all'evento nevoso anzidetto, ha attivato un'azione conoscitiva anche l'Autorità di Vigilanza sui contratti pubblici al fine di accertare se il contratto di concessione in essere con ANAS sia stato puntualmente osservato sia dalla concessionaria, sia da parte di ANAS che su tale contratto deve esercitare il suo controllo.

A tale riguardo si è svolta una audizione presso l'AVCP cui hanno preso parte sia rappresentanti di ANAS che di Autostrade per l'Italia al fine di illustrare i contenuti del contratto di concessione ed in particolare le previsioni del medesimo contratto in merito alla gestione di eventi che hanno impatto sull'esercizio autostradale quale un intenso evento atmosferico quale quello verificatosi.

In tale sede si è evidenziato che ANAS, per il tramite della propria struttura di Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali, come sopra evidenziato, ha avviato una verifica ispettiva sull'evento.

Autostrade per l'Italia, a seguito dell'evento neve anzidetto, ha ritenuto di attivare un confronto con la "Consulta per la Sicurezza", cui prendono parte quali Associazioni dei Consumatori, ADOC, ADUSBEF, ADICONSUM, CODACONS, FEDERCONSUMATORI per individuare possibili interventi da adottare per testimoniare ai propri clienti un gesto di attenzione per i disagi subiti.

Autostrade per l'Italia si è determinata in tal senso, pur valutando come non alla stessa ascrivibili i disagi e gli eventuali danni occorsi agli utenti in tale occasione, avuto riguardo al fatto che l'evento è stato presidiato secondo i piani neve approvati ed intendendo con ciò soltanto manifestare agli utenti medesimi la propria solidarietà per i disagi patiti sulle tratte autostradali direttamente gestite.

Per l'attivazione delle procedure di conciliazione è stato predisposto un modulo sulla base dell'intesa raggiunta con le associazioni dei consumatori e pubblicato sui siti di Autostrade per l'Italia e delle stesse associazioni.

L'onere stimato per la definizione delle dette procedure di conciliazione è stato accertato da Autostrade per l'Italia tra gli oneri di competenza del 2010.

### **Altri contenziosi pendenti**

In materia tariffaria Autostrade per l'Italia è parte di due giudizi, tutt'ora pendenti, promossi, avanti il TAR del Lazio, dal Codacons e da altre associazioni di consumatori che hanno contestato, in particolare, gli aumenti relativi agli anni 1999 e 2003.



Con riferimento al progetto preliminare dell'autostrada A12, tratta "Rosignano Marittima - Civitavecchia" approvato dal CIPE il 18 dicembre 2008 (pubblicata in G.U. del 14 maggio 2009), Società Autostrada Tirrenica è parte, insieme ad ANAS, CIPE, Ministero per le Infrastrutture e Trasporti nonché altri soggetti pubblici, di giudizi tutt'ora pendenti presso il TAR del Lazio, nonché nell'ambito di ricorsi straordinari al Capo dello Stato avverso la medesima delibera CIPE del 18 dicembre 2008.

E' tutt'ora pendente il ricorso al Consiglio di Stato presentato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per l'annullamento delle sentenze del TAR del Lazio n. 4994/09 e 5005/09 con cui il giudice di primo grado ha accolto, seppur in parte, i ricorsi proposti da ACI GLOBAL S.p.A. e EUROP ASSISTANCE VAI S.p.A. per l'annullamento del provvedimento 23 ottobre 2008 n. 19021 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in materia di soccorso meccanico. Autostrade per l'Italia si è costituita nei giudizi di appello rubricati con R.G. nn. 8813/09 e 8814/09 depositando un atto di formale costituzione.

In data 21 ottobre 2010, la Provincia di Varese ha proposto ricorso al TAR Lombardia per l'annullamento, previa sospensiva dell'efficacia, della lettera di Autostrade per l'Italia del 28 settembre 2010 con cui la concessionaria comunicava l'impossibilità di aderire alla richiesta della Provincia di eliminare il pedaggio sulla tratta Varese-Gallarate, nonché di ogni atto presupposto che disciplina il pedaggiamento della suddetta tratta autostradale. Autostrade per l'Italia si è costituita in giudizio con memoria del 1° dicembre 2010. Il TAR Lombardia, con ordinanza del 2 dicembre 2010, ha rigettato la sospensiva fissando la trattazione del merito della causa all'udienza del 26 maggio 2011.

Autostrade per l'Italia è infine parte convenuta in vari giudizi in materia di espropriazioni, appalti e risarcimento danni derivanti da circolazione autostradale. Allo stato attuale non si ritiene che dalla definizione dei contenziosi in essere possano emergere oneri significativi a carico della Società, oltre a quanto già stanziato nei fondi per accantonamenti al 31 dicembre 2010.

#### **9.5 Eventi di rilievo successivi al 31 dicembre 2010**

##### **Accordo per la cessione di Strada dei Parchi**

Autostrade per l'Italia ha raggiunto con Toto S.p.A. l'accordo, comunicato al pubblico in data 3 gennaio 2011, per la cessione della partecipazione, pari al 60% del capitale sociale, detenuta in Strada dei Parchi S.p.A. Il controvalore per la cessione ammonta a complessivi 89 milioni di euro. Il regolamento della transazione prevede l'acquisto da parte di Toto di una partecipazione pari al 58% della società al prezzo di 86 milioni di euro, di cui quanto a 60 milioni in una prima tranche da corrisondersi contestualmente all'atto del trasferimento delle azioni e quanto ai restanti 26 milioni in una seconda tranche da corrisondersi entro 36 mesi dalla cessione. L'ammontare della seconda tranche è rivalutato ad un tasso di interesse annuo convenuto fra le parti ed è assistito da una garanzia bancaria autonoma a prima richiesta rilasciata da un istituto bancario. Il restante 2% del capitale della società detenuto da Autostrade per l'Italia è oggetto di un'opzione di acquisto/vendita tra le parti (al prezzo di 3 milioni di euro) la cui esecuzione è differita all'avveramento delle condizioni indicate all'art. 156, terzo comma, D. Lgs. 163/2006 (e.g. emissione del certificato di collaudo dell'opera).

L'accordo di compravendita è subordinato alle seguenti condizioni, già avveratesi o in corso di finalizzazione: la positiva conclusione da parte dell'ANAS dell'iter previsto dalla Convenzione Unica di Strada dei Parchi per il cambio di controllo della partecipazione, l'ottenimento del nulla osta da parte dell'Autorità Antitrust, la sottoscrizione e prima erogazione del project finance a favore di Strada dei Parchi per la copertura degli investimenti previsti in concessione.

A tale ultimo proposito, in data 25 febbraio 2011 Strada dei Parchi e un pool di primarie banche nazionali e internazionali hanno stipulato un contratto di finanziamento in regime di project financing dell'importo di 571 milioni di euro.



### **Eco Taxe Poids Lourds**

In data 18 gennaio 2011, il Ministero francese dell'Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile, dei Trasporti e dell'Edilizia Popolare, al termine del procedimento di gara indetto nel maggio 2009, ha selezionato Autostrade per l'Italia quale migliore offerente ai fini della successiva aggiudicazione del contratto per la realizzazione e la gestione di un sistema di telepedaggiamento satellitare obbligatorio per i mezzi pesanti superiori alle 3,5 tonnellate in transito su una parte della rete stradale nazionale di circa 15.000 chilometri (*Eco Taxe Poids Lourds*).

Successivamente in data 8 febbraio 2011 lo stesso ministero ha notificato ad Autostrade per l'Italia di essere aggiudicataria.

Il contratto, ha una durata di tredici anni e un valore di oltre 2 miliardi di euro in termini di ricavi complessivi attesi. In dettaglio è prevista una fase iniziale di progettazione e costruzione di ventuno mesi ed una fase di gestione e manutenzione di undici anni e mezzo. Alcuni primari gruppi industriali francesi, sub-fornitori per la realizzazione del progetto, si sono impegnati a rilevare quote di partecipazione della società di progetto, a seguito della sottoscrizione del Contratto, come consentito dalle regole di gara, fino ad un massimo del 30% del capitale, e in particolare Thales, SNCF, SFR e Steria. In data 11 marzo 2011 il tribunale amministrativo di Cergy-Pontoise, a seguito del ricorso presentato da alcuni membri di un consorzio concorrente, ha tuttavia annullato il procedimento di gara. Sono in corso gli approfondimenti legali per la proposizione di un ricorso presso il Consiglio di Stato francese.

### **Gara ANAS per il telepedaggio**

Con D.L. 5 agosto 2010, n. 125 - recante misure urgenti in materia di trasporti nonché finanziarie, poi convertito dalla legge 1° ottobre 2010, n. 163 - è stata anticipata al 30 aprile 2011 la fase di applicazione dei pedaggi sulle tratte e sui raccordi autostradali in gestione diretta dell'ANAS.

In data 13 settembre 2010 ANAS ha pubblicato il bando di gara "*per i servizi di fornitura e messa in opera di un sistema di pedaggio senza barriere sulle autostrade ed i raccordi autostradali di ANAS e correlati servizi di manutenzione, gestione operativa del sistema di esazione e riscossione dei pedaggi e training on the job alle strutture ANAS fino al subentro nella gestione operativa del sistema*". Alla gara, Autostrade per l'Italia ha partecipato in costituendo Raggruppamento Temporaneo di Imprese (R.T.I.) in qualità di mandataria, unitamente alle mandanti Autostrade Tech S.p.A. e Sinelec S.p.A.

In data 18 gennaio 2011 si è tenuta una seduta della commissione di Gara che ha aperto le offerte tecniche ed economiche presentate dai concorrenti ammessi aggiudicando in via provvisoria la gara all'R.T.I. di cui Autostrade per l'Italia è mandataria.



183

**10. PROSPETTO RIEPILOGATIVO DEI DATI ESSENZIALI DELL'ULTIMO BILANCIO DELLA SOCIETA' CHE ESERCITA ATTIVITA' DI DIREZIONE E COORDINAMENTO AI SENSI DELL'ART. 2497 BIS C.C.**

Nella tabella seguente sono esposti i principali dati dell'ultimo bilancio d'esercizio approvato dalla controllante Atlantia, che esercita attività di direzione e coordinamento della Società.  
Tale bilancio è disponibile presso la sede della Società, oltreché sul sito [www.atlantia.it](http://www.atlantia.it).

ATLANTIA S.p.A.	
DATI ESSENZIALI DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2009	
	(Migliaia di euro)
<b>STATO PATRIMONIALE</b>	
Attività non correnti	14.417.582
Attività correnti	430.091
<b>Totale Attivo</b>	<b>14.847.673</b>
Patrimonio netto	6.297.552
<i>di cui capitale sociale</i>	<i>571.712</i>
Passività non correnti	8.259.380
Passività correnti	290.741
<b>Totale Passivo e Patrimonio netto</b>	<b>14.847.673</b>
<b>CONTO ECONOMICO</b>	
Ricavi operativi	3.576
Costi operativi	-13.547
Risultato operativo	-9.971
<b>Risultato dell'esercizio</b>	<b>482.920</b>



## ALLEGATI AL BILANCIO D'ESERCIZIO

Allegato 1 - Informazioni ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob n. 11971/1999

Allegato 2 - Dati di traffico (ex delibera CIPE del 20/12/1996)

Allegato 3 - Tabella degli investimenti ai sensi dell'art. 2 della Convenzione Unica del 2007

Allegato 4 - Prospetto delle valutazioni in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni controllate, collegate e a controllo congiunto (ex art. 3, punto 1.1 della Convenzione Unica tra ANAS ed Autostrade per l'Italia)

I sopra elencati allegati non sono stati assoggettati a revisione contabile.



**Allegato 1**

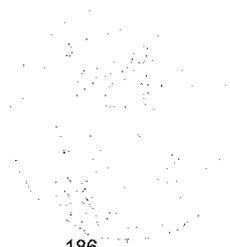
**Informazioni ai sensi dell'art. 149-duodecies del Regolamento Emittenti Consob n. 11971/1999**

(Migliaia di euro)

<b>Tipologia di servizi</b>	<b>Soggetto che ha erogato il servizio</b>	<b>Note</b>	<b>Corrispettivi</b>
Revisione contabile	Kpmg SpA		311
Servizi di attestazione	Kpmg SpA	(1)	94
Altri servizi	Kpmg SpA	(2)	147
<b>Totale</b>			<b>552</b>

(1) Parere sulla distribuzione di acconti sui dividendi e revisione limitata del Rapporto di sostenibilità.

(2) Sottoscrizioni modelli Unico e 770, agreed upon procedures su dati e informazioni contabili, attività di verifica previste nei requisiti dei bandi di gara a cui la Società ha partecipato.



## Allegato 2

### Dati di traffico (ex delibera CIPE 20/12/1996)

I dati relativi ai chilometri percorsi sulla rete di Autostrade per l'Italia, riportati nel capitolo "Traffico" della "Relazione sulla gestione", 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. Essi pertanto includono il traffico non pagante e quindi: 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.).

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 (per scioperi, ecc.), sono influenzati dal fenomeno del mancato pagamento del pedaggio contestuale, in questo caso rilevato al momento della sua effettiva corresponsione.

A tal proposito si rileva 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.



187

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi) - ANNO 2010													
Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Complessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	2.174.460	436.161	226.785	44.811	47.514	8.241	29.025	6.768	292.282	61.801	2.770.066	557.580	3.327.646
Febbraio	2.025.426	398.099	245.710	47.591	53.166	9.075	33.483	7.788	323.697	68.503	2.681.482	531.036	3.212.518
Marzo	2.338.443	459.746	297.509	58.180	64.028	11.198	38.584	9.038	372.778	79.048	3.111.322	617.208	3.728.530
Aprile	2.635.858	540.940	305.223	61.530	60.367	10.897	34.199	8.047	336.997	71.683	3.372.644	693.096	4.065.741
Maggio	2.650.242	545.530	335.629	67.654	63.982	12.032	36.069	8.511	346.469	73.308	3.432.392	707.036	4.139.428
Giugno	2.693.797	574.503	346.970	68.787	65.807	12.655	38.489	8.541	352.190	74.553	3.495.253	739.040	4.234.293
Luglio	3.183.008	706.162	368.122	73.085	73.995	14.785	38.076	8.838	368.029	77.489	4.031.230	890.360	4.911.590
Agosto	3.443.435	771.540	296.496	62.581	55.814	12.222	24.744	6.021	255.105	59.534	4.075.594	911.897	4.987.491
Settembre	2.726.592	573.456	360.952	70.167	66.557	12.821	38.231	8.845	370.879	80.317	3.563.211	745.605	4.308.816
Ottobre	2.551.092	508.026	349.180	67.457	61.568	11.130	37.396	8.507	360.194	75.981	3.359.430	671.101	4.030.531
Novembre	2.212.253	421.780	318.379	59.003	57.997	10.060	35.634	8.065	353.332	74.900	2.977.595	573.829	3.551.423
Dicembre	2.301.419	451.402	295.178	55.464	52.827	9.185	32.554	7.293	315.937	66.983	2.997.916	590.327	3.588.242
ANNO	30.936.025	6.387.347	3.746.133	736.110	723.621	134.300	414.464	96.260	4.047.890	864.098	39.868.133	8.218.116	48.086.249

AUTOSTRADA A1 MILANO - NAPOLI  
 TRATTA: MILANO - BOLOGNA

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)													
Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Complessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	281.649	-	31.535	-	8.060	-	5.416	-	53.549	-	380.210	-	380.210
Febbraio	276.695	-	34.927	-	9.197	-	6.154	-	59.652	-	386.625	-	386.625
Marzo	325.120	-	42.517	-	10.873	-	7.191	-	68.858	-	454.558	-	454.558
Aprile	377.780	-	44.530	-	10.390	-	6.484	-	62.649	-	501.834	-	501.834
Maggio	385.265	-	49.208	-	11.033	-	6.890	-	64.148	-	516.545	-	516.545
Giugno	393.094	-	49.560	-	11.332	-	6.920	-	65.414	-	526.321	-	526.321
Luglio	466.830	-	51.883	-	13.015	-	7.123	-	68.160	-	607.011	-	607.011
Agosto	476.930	-	40.835	-	9.354	-	4.510	-	46.318	-	577.948	-	577.948
Settembre	393.791	-	53.635	-	11.448	-	7.289	-	68.599	-	535.022	-	535.022
Ottobre	363.548	-	50.605	-	10.539	-	7.206	-	66.966	-	498.863	-	498.863
Novembre	313.596	-	46.455	-	9.964	-	6.870	-	65.926	-	442.811	-	442.811
Dicembre	303.428	-	41.837	-	8.785	-	6.212	-	58.249	-	418.511	-	418.511
ANNO	4.357.726	-	537.528	-	123.991	-	78.284	-	748.750	-	5.846.259	-	5.846.259

AUTOSTRADA A1 MILANO - NAPOLI  
 TRATTA: BOLOGNA-FIRENZE

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)													
Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Complessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	2.118	89.112	210	10.827	28	2.603	12	2.066	86	19.427	2.453	124.035	126.488
Febbraio	1.975	78.722	214	11.569	27	2.906	13	2.373	91	21.709	2.321	117.279	119.600
Marzo	2.225	91.896	255	14.376	34	3.577	15	2.700	109	25.002	2.638	137.552	140.189
Aprile	2.174	110.089	242	15.463	30	3.455	14	2.408	99	22.412	2.559	153.847	156.406
Maggio	2.193	109.761	264	16.450	31	3.772	14	2.526	98	23.023	2.599	155.531	158.130
Giugno	2.092	108.829	296	16.999	32	3.844	15	2.577	101	23.279	2.536	155.528	158.063
Luglio	2.159	127.306	294	17.209	33	4.224	17	2.648	105	23.964	2.608	176.351	177.959
Agosto	1.644	145.835	204	14.212	24	3.216	8	1.676	76	16.213	1.957	181.153	183.109
Settembre	2.084	113.881	277	18.030	31	3.826	16	2.748	106	23.959	2.514	162.424	164.938
Ottobre	2.151	104.851	272	17.392	27	3.430	14	2.726	103	23.708	2.667	152.208	154.775
Novembre	2.005	84.691	248	14.775	26	3.139	13	2.596	100	23.233	2.393	128.404	130.797
Dicembre	1.867	88.258	235	13.693	26	2.861	12	2.365	94	20.935	2.234	128.111	130.345
ANNO	24.688	1.253.310	3.010	181.015	349	40.853	164	29.379	1.189	266.864	29.379	1.771.422	1.800.801

AUTOSTRADA A1 MILANO - NAPOLI  
 TRATTA: FIRENZE-ROMA

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)													
Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Complessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	283.433	-	28.811	-	6.088	-	4.999	-	47.102	-	370.434	-	370.434
Febbraio	247.232	-	30.539	-	6.799	-	5.667	-	52.059	-	342.295	-	342.295
Marzo	282.986	-	37.241	-	8.251	-	6.385	-	59.600	-	394.463	-	394.463
Aprile	337.999	-	39.655	-	7.816	-	5.693	-	53.437	-	444.600	-	444.600
Maggio	320.902	-	42.220	-	8.209	-	5.934	-	55.464	-	432.730	-	432.730
Giugno	307.349	-	42.619	-	8.092	-	6.005	-	55.407	-	419.471	-	419.471
Luglio	350.922	-	44.328	-	8.795	-	6.136	-	57.036	-	467.218	-	467.218
Agosto	437.995	-	37.325	-	6.955	-	3.976	-	39.706	-	525.956	-	525.956
Settembre	327.050	-	45.187	-	8.321	-	6.362	-	57.728	-	444.647	-	444.647
Ottobre	320.559	-	45.377	-	7.795	-	6.386	-	57.022	-	437.140	-	437.140
Novembre	266.286	-	39.653	-	7.280	-	5.915	-	55.954	-	375.087	-	375.087
Dicembre	292.209	-	37.444	-	6.798	-	5.433	-	50.844	-	392.727	-	392.727
ANNO	3.774.922	-	470.398	-	91.199	-	68.890	-	641.359	-	5.046.769	-	5.046.769

AUTOSTRADA A1 MILANO - NAPOLI  
 TRATTA: FIANO-S.CESAREO

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale	
	Classi di pedaggio													
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Completivo	
Gennaio	16.997	13.695	2.130	1.705	551	332	373	199	4.443	2.200	24.495	18.131	42.626	
Febbraio	13.669	11.633	2.245	1.783	610	357	425	227	4.895	2.407	21.845	16.407	38.252	
Marzo	15.649	13.453	2.690	2.151	732	420	478	256	5.556	2.745	25.104	19.026	44.130	
Aprile	21.134	16.206	2.810	2.125	677	395	419	228	5.014	2.482	30.054	21.436	51.490	
Maggio	19.011	15.338	2.997	2.268	703	416	446	243	5.232	2.589	28.388	20.854	49.242	
Giugno	18.944	15.191	3.049	2.330	696	410	458	249	5.253	2.617	28.399	20.798	49.197	
Luglio	23.085	17.593	3.206	2.430	760	443	468	265	5.358	2.669	32.877	23.400	56.278	
Agosto	34.570	21.446	2.802	1.931	596	343	307	171	3.704	1.843	41.979	25.734	67.713	
Settembre	20.803	15.987	3.228	2.400	720	416	495	267	5.411	2.682	30.658	21.752	52.410	
Ottobre	19.392	15.806	3.239	2.434	683	393	487	266	5.331	2.644	29.132	21.343	50.475	
Novembre	15.652	13.276	2.882	2.200	664	389	455	254	5.292	2.622	24.945	18.741	43.686	
Dicembre	18.563	14.963	2.766	2.101	644	373	424	227	4.872	2.405	27.268	20.069	47.337	
ANNO	237.468	184.389	34.043	25.858	8.036	4.688	5.236	2.852	60.360	29.905	345.142	247.692	592.835	

AUTOSTRADA A1 MILANO - NAPOLI  
 TRATTA: ROMA-NAPOLI

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale	
	Classi di pedaggio													
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Completivo	
Gennaio	301.844	-	28.765	-	4.850	-	3.254	-	31.185	-	389.898	-	389.898	
Febbraio	264.275	-	29.946	-	5.253	-	3.631	-	34.438	-	337.742	-	337.742	
Marzo	306.915	-	36.445	-	6.340	-	4.445	-	39.729	-	393.674	-	393.674	
Aprile	350.337	-	35.580	-	5.760	-	3.796	-	35.303	-	430.796	-	430.796	
Maggio	341.514	-	38.473	-	6.049	-	4.042	-	37.151	-	427.229	-	427.229	
Giugno	339.286	-	40.365	-	5.998	-	4.042	-	36.641	-	426.330	-	426.330	
Luglio	385.434	-	42.443	-	6.466	-	4.300	-	37.624	-	476.268	-	476.268	
Agosto	441.003	-	34.900	-	5.300	-	2.845	-	28.293	-	512.342	-	512.342	
Settembre	349.198	-	41.433	-	6.208	-	4.213	-	38.664	-	439.713	-	439.713	
Ottobre	343.058	-	41.811	-	5.855	-	4.189	-	36.894	-	431.797	-	431.797	
Novembre	297.253	-	37.933	-	5.576	-	3.912	-	36.008	-	380.652	-	380.652	
Dicembre	335.258	-	36.571	-	5.392	-	3.668	-	33.761	-	414.651	-	414.651	
ANNO	4.055.375	-	444.864	-	69.065	-	46.537	-	425.681	-	5.041.322	-	5.041.322	

AUTOSTRADA A4 TORINO - TRIESTE  
 TRATTA: MILANO-BRESCIA

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale	
	Classi di pedaggio													
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Completivo	
Gennaio	215.734	-	26.457	-	4.853	-	2.059	-	23.598	-	272.700	-	272.700	
Febbraio	216.186	-	29.393	-	5.512	-	2.438	-	27.015	-	280.547	-	280.547	
Marzo	244.493	-	35.341	-	6.633	-	2.925	-	31.328	-	320.721	-	320.721	
Aprile	255.668	-	34.958	-	6.229	-	2.670	-	28.799	-	326.324	-	326.324	
Maggio	260.297	-	37.551	-	6.443	-	2.750	-	29.218	-	336.259	-	336.259	
Giugno	250.362	-	39.306	-	6.568	-	2.791	-	29.937	-	328.964	-	328.964	
Luglio	282.304	-	42.143	-	7.640	-	2.979	-	31.355	-	366.420	-	366.420	
Agosto	239.309	-	27.851	-	4.980	-	1.704	-	18.665	-	292.509	-	292.509	
Settembre	256.067	-	40.879	-	6.829	-	2.850	-	30.832	-	337.456	-	337.456	
Ottobre	255.881	-	40.465	-	6.343	-	2.818	-	30.377	-	335.884	-	335.884	
Novembre	224.946	-	37.951	-	6.006	-	2.755	-	30.059	-	301.718	-	301.718	
Dicembre	227.816	-	34.571	-	5.343	-	2.404	-	25.980	-	296.116	-	296.116	
ANNO	2.929.085	-	426.867	-	73.379	-	31.141	-	337.164	-	3.797.616	-	3.797.616	

AUTOSTRADA A7 MILANO - GENOVA  
 TRATTA: SERRAVALLE-GENOVA

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale	
	Classi di pedaggio													
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Completivo	
Gennaio	-	34.103	-	3.243	-	552	-	619	-	4.050	-	42.567	42.567	
Febbraio	-	32.462	-	3.429	-	585	-	689	-	4.371	-	41.536	41.536	
Marzo	-	38.259	-	4.168	-	740	-	843	-	5.221	-	49.231	49.231	
Aprile	-	43.077	-	4.192	-	710	-	728	-	4.666	-	53.372	53.372	
Maggio	-	44.967	-	4.625	-	766	-	797	-	4.936	-	56.091	56.091	
Giugno	-	47.411	-	4.584	-	811	-	787	-	4.977	-	58.569	58.569	
Luglio	-	54.953	-	4.833	-	918	-	814	-	5.188	-	66.704	66.704	
Agosto	-	49.569	-	3.737	-	688	-	570	-	3.838	-	58.401	58.401	
Settembre	-	45.745	-	4.609	-	791	-	748	-	4.992	-	56.885	56.885	
Ottobre	-	43.844	-	4.621	-	790	-	739	-	4.908	-	54.842	54.842	
Novembre	-	36.241	-	4.147	-	679	-	712	-	4.923	-	46.701	46.701	
Dicembre	-	35.870	-	3.842	-	611	-	649	-	4.541	-	45.514	45.514	
ANNO	-	506.499	-	50.029	-	8.581	-	8.695	-	56.611	-	630.414	630.414	



DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)													
Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Complessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	144.803	8.669	11.839	527	1.540	61	864	71	6.871	543	165.918	9.870	175.788
Febbraio	142.315	8.283	13.148	596	1.749	67	1.012	83	7.717	596	165.940	9.595	175.535
Marzo	166.445	9.810	15.947	761	2.140	94	1.212	99	9.183	717	194.927	11.480	206.407
Aprile	168.813	10.941	15.788	827	2.106	112	1.120	92	8.275	628	196.101	12.600	208.701
Maggio	176.123	11.502	17.226	915	2.266	143	1.140	93	8.079	591	204.834	13.244	218.078
Giugno	169.081	11.046	17.581	901	2.451	163	1.194	97	8.516	611	198.822	12.817	211.639
Luglio	186.305	13.653	18.629	1.002	3.132	279	1.282	112	8.903	650	218.251	15.695	233.945
Agosto	142.443	11.346	12.198	794	2.144	239	798	73	5.570	429	163.113	12.880	175.992
Settembre	170.589	11.043	18.399	981	2.447	156	1.226	106	8.894	657	201.555	12.942	214.497
Ottobre	170.616	10.366	18.067	906	2.105	105	1.156	98	8.662	651	200.604	12.126	212.730
Novembre	152.450	8.874	16.615	727	1.867	66	1.119	92	8.540	647	180.591	10.406	190.997
Dicembre	149.245	8.725	14.860	659	1.628	56	968	77	7.202	522	173.922	10.040	183.962
ANNO	1.939.227	124.238	190.317	9.586	25.574	1.538	13.051	1.091	96.411	7.240	2.264.579	143.694	2.408.273

AUTOSTRADA A8/A26  
 DIRAMAZIONE GALLARATE-GATTICO

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)													
Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Complessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	22.258	8.398	1.942	747	320	120	99	40	955	406	25.574	9.712	35.285
Febbraio	21.463	7.841	2.131	816	363	141	133	53	1.105	486	25.197	9.336	34.533
Marzo	25.310	9.277	2.374	931	439	171	162	68	1.362	592	29.647	11.038	40.685
Aprile	26.813	10.118	2.394	936	429	167	146	62	1.239	556	31.022	11.839	42.861
Maggio	27.824	10.280	2.882	1.127	449	173	162	65	1.297	569	32.614	12.214	44.828
Giugno	28.240	10.583	3.048	1.167	470	180	159	66	1.345	606	33.262	12.621	45.883
Luglio	32.855	12.822	3.290	1.301	538	206	172	72	1.403	632	38.258	15.033	53.290
Agosto	27.376	11.444	2.015	822	306	121	89	37	810	380	30.595	12.804	43.400
Settembre	27.686	10.662	3.050	1.196	469	183	158	67	1.393	634	32.748	12.742	45.488
Ottobre	26.957	10.143	3.018	1.162	431	167	150	63	1.340	611	31.897	12.146	44.043
Novembre	22.890	8.354	2.727	1.035	400	154	151	61	1.281	572	27.448	10.176	37.624
Dicembre	23.366	8.678	2.313	871	336	129	125	49	1.078	474	27.218	10.202	37.419
ANNO	313.039	118.600	31.185	12.131	4.950	1.911	1.707	703	14.597	6.516	365.477	139.864	505.341

AUTOSTRADA A10 GENOVA - VENTIMIGLIA  
 TRATTA: GENOVA-SAVONA

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)													
Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Complessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	-	51.418	-	4.241	-	596	-	593	-	5.062	-	61.910	61.910
Febbraio	-	49.357	-	4.626	-	647	-	652	-	5.715	-	60.997	60.997
Marzo	-	58.654	-	5.679	-	823	-	800	-	6.545	-	70.500	70.500
Aprile	-	64.981	-	6.154	-	827	-	701	-	6.016	-	78.679	78.679
Maggio	-	66.052	-	6.778	-	876	-	754	-	6.062	-	80.522	80.522
Giugno	-	72.481	-	6.704	-	895	-	725	-	6.101	-	86.907	86.907
Luglio	-	88.306	-	7.111	-	1.044	-	756	-	6.118	-	103.335	103.335
Agosto	-	88.089	-	6.209	-	899	-	512	-	4.388	-	100.097	100.097
Settembre	-	68.114	-	6.479	-	895	-	719	-	6.156	-	82.362	82.362
Ottobre	-	59.650	-	6.279	-	773	-	710	-	6.255	-	73.667	73.667
Novembre	-	50.516	-	5.531	-	693	-	687	-	6.149	-	63.577	63.577
Dicembre	-	53.084	-	5.328	-	636	-	613	-	5.386	-	65.047	65.047
ANNO	-	768.703	-	71.118	-	9.603	-	8.222	-	69.952	-	927.598	927.598

AUTOSTRADA A11 FIRENZE - PISA NORD

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)													
Mesi	Classi di pedaggio										Totale		
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Complessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna			
Gennaio	94.379	24	8.729	4	1.358	1	712	0	6.130	3	111.308	32	111.340
Febbraio	91.984	21	9.645	4	1.505	1	813	0	6.823	3	110.770	29	110.799
Marzo	105.442	26	11.902	5	1.835	1	896	0	7.863	3	127.938	36	127.974
Aprile	112.153	28	12.309	4	1.782	1	815	0	7.209	3	134.268	37	134.305
Maggio	117.593	30	13.164	5	1.844	1	872	0	7.237	3	140.710	39	140.749
Giugno	121.479	26	13.930	5	1.892	1	878	0	7.355	3	145.534	36	145.570
Luglio	138.166	26	14.341	5	2.008	1	872	0	7.521	3	162.910	35	162.945
Agosto	127.691	28	10.812	4	1.452	1	552	0	5.185	2	145.691	36	145.727
Settembre	116.768	42	13.826	7	1.874	1	879	0	7.326	4	140.673	54	140.728
Ottobre	110.773	49	13.481	8	1.741	1	864	0	7.305	4	134.165	63	134.227
Novembre	96.887	42	11.994	7	1.582	1	805	1	7.074	4	118.341	55	118.396
Dicembre	94.076	42	11.194	7	1.456	1	742	0	6.459	4	113.930	54	113.984
ANNO	1.327.393	385	145.328	64	20.329	11	9.701	5	83.488	39	1.566.238	505	1.586.743

AUTOSTRADA A12 GENOVA - ROSIGNANO MARITTIMO  
 TRATTA: GENOVA-SESTRI LEVANTE

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio												Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5						
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna				
Gennaio	-	53.062	-	4.979	-	559	-	444	-	3.194	-	62.238	62.238		
Febbraio	-	50.609	-	5.292	-	632	-	516	-	3.614	-	60.663	60.663		
Marzo	-	59.007	-	6.367	-	780	-	611	-	4.166	-	70.930	70.930		
Aprile	-	67.025	-	6.797	-	775	-	554	-	3.774	-	78.924	78.924		
Maggio	-	67.384	-	7.224	-	829	-	559	-	3.882	-	79.877	79.877		
Giugno	-	69.029	-	7.037	-	851	-	543	-	3.873	-	81.334	81.334		
Luglio	-	81.078	-	7.514	-	968	-	571	-	3.994	-	94.125	94.125		
Agosto	-	81.194	-	6.365	-	792	-	361	-	2.801	-	91.513	91.513		
Settembre	-	66.846	-	6.853	-	826	-	531	-	3.988	-	79.025	79.025		
Ottobre	-	63.494	-	6.806	-	737	-	538	-	3.942	-	75.517	75.517		
Novembre	-	54.102	-	6.000	-	664	-	498	-	3.920	-	65.184	65.184		
Dicembre	-	55.326	-	5.691	-	606	-	448	-	3.495	-	65.566	65.566		
ANNO	-	768.157	-	76.924	-	9.018	-	6.173	-	44.623	-	904.895	904.895		

AUTOSTRADA A12 ROMA - CIVITAVECCHIA

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio												Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5						
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna				
Gennaio	41.183	-	2.611	-	468	-	423	-	2.441	-	47.125	-	47.125		
Febbraio	37.838	-	2.751	-	482	-	478	-	2.655	-	44.204	-	44.204		
Marzo	46.489	-	3.521	-	611	-	585	-	3.156	-	53.362	-	53.362		
Aprile	51.222	-	3.973	-	590	-	468	-	2.980	-	59.212	-	59.212		
Maggio	53.359	-	4.631	-	621	-	495	-	2.991	-	62.088	-	62.088		
Giugno	61.657	-	5.293	-	657	-	543	-	3.012	-	71.162	-	71.162		
Luglio	74.732	-	5.558	-	739	-	567	-	3.210	-	84.804	-	84.804		
Agosto	74.764	-	4.762	-	668	-	360	-	2.667	-	83.220	-	83.220		
Settembre	53.984	-	4.745	-	635	-	500	-	3.083	-	62.946	-	62.946		
Ottobre	46.271	-	4.625	-	582	-	503	-	2.930	-	56.910	-	56.910		
Novembre	41.619	-	3.771	-	535	-	469	-	2.951	-	49.545	-	49.545		
Dicembre	44.154	-	3.543	-	536	-	437	-	2.605	-	51.275	-	51.275		
ANNO	628.472	-	49.782	-	7.123	-	5.827	-	34.659	-	725.863	-	725.863		

AUTOSTRADA A13 BOLOGNA-PADOVA

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio												Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5						
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna				
Gennaio	109.688	-	13.401	-	2.788	-	1.634	-	15.917	-	143.429	-	143.429		
Febbraio	107.693	-	15.022	-	3.127	-	1.825	-	17.842	-	145.509	-	145.509		
Marzo	122.623	-	18.189	-	3.895	-	2.073	-	20.732	-	167.512	-	167.512		
Aprile	132.100	-	18.745	-	3.674	-	1.871	-	19.287	-	175.676	-	175.676		
Maggio	134.218	-	20.826	-	3.853	-	2.037	-	20.185	-	181.119	-	181.119		
Giugno	132.465	-	21.253	-	4.008	-	2.069	-	20.800	-	180.595	-	180.595		
Luglio	148.321	-	22.318	-	4.451	-	2.229	-	22.266	-	199.586	-	199.586		
Agosto	147.607	-	17.749	-	3.292	-	1.613	-	15.471	-	185.733	-	185.733		
Settembre	141.525	-	22.485	-	4.088	-	2.181	-	21.988	-	192.267	-	192.267		
Ottobre	134.889	-	21.851	-	3.852	-	2.127	-	21.144	-	183.862	-	183.862		
Novembre	116.735	-	19.899	-	3.651	-	2.049	-	20.864	-	163.197	-	163.197		
Dicembre	115.015	-	17.916	-	3.317	-	1.947	-	17.997	-	156.192	-	156.192		
ANNO	1.542.879	-	229.655	-	43.995	-	23.654	-	234.493	-	2.074.676	-	2.074.676		

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO  
 DIRAMAZIONE DI RAVENNA

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale		
	Classi di pedaggio												Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5						
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna				
Gennaio	8.741	-	778	-	150	-	107	-	1.597	-	11.374	-	11.374		
Febbraio	9.085	-	866	-	170	-	141	-	1.917	-	12.179	-	12.179		
Marzo	10.683	-	1.059	-	208	-	157	-	2.182	-	14.289	-	14.289		
Aprile	11.874	-	1.160	-	204	-	129	-	1.886	-	15.253	-	15.253		
Maggio	13.639	-	1.365	-	210	-	137	-	1.960	-	17.312	-	17.312		
Giugno	15.927	-	1.419	-	225	-	146	-	2.020	-	19.737	-	19.737		
Luglio	18.010	-	1.462	-	250	-	147	-	2.007	-	21.876	-	21.876		
Agosto	15.795	-	1.166	-	180	-	96	-	1.237	-	18.474	-	18.474		
Settembre	12.659	-	1.358	-	215	-	138	-	2.018	-	16.388	-	16.388		
Ottobre	10.645	-	1.244	-	201	-	149	-	1.952	-	14.191	-	14.191		
Novembre	9.566	-	1.141	-	193	-	142	-	1.958	-	13.000	-	13.000		
Dicembre	9.030	-	1.035	-	167	-	125	-	1.652	-	12.010	-	12.010		
ANNO	145.655	-	14.053	-	2.375	-	1.614	-	22.366	-	186.083	-	186.083		



AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO  
 TRATTA: BOLOGNA-ANCONA

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)													
Mesi	Classi di pedaggio												Totale
	A		B		3		4		5				Comlessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	
Gennaio	266.799	-	29.684	-	7.673	-	4.134	-	47.166	-	355.456	-	355.456
Febbraio	252.121	-	32.487	-	8.715	-	4.842	-	51.821	-	349.988	-	349.988
Marzo	294.320	-	39.576	-	10.514	-	5.586	-	59.429	-	409.425	-	409.425
Aprile	340.031	-	42.067	-	10.051	-	4.932	-	54.124	-	451.204	-	451.204
Maggio	354.170	-	47.529	-	10.707	-	5.182	-	55.415	-	473.003	-	473.003
Giugno	393.375	-	49.242	-	11.258	-	5.273	-	56.881	-	516.030	-	516.030
Luglio	482.157	-	52.371	-	12.554	-	5.421	-	60.233	-	612.736	-	612.736
Agosto	535.399	-	44.330	-	9.324	-	3.610	-	40.714	-	633.378	-	633.378
Settembre	373.016	-	50.477	-	11.159	-	5.545	-	60.644	-	500.840	-	500.840
Ottobre	320.305	-	46.566	-	10.322	-	5.278	-	59.286	-	441.767	-	441.767
Novembre	280.268	-	42.652	-	9.712	-	5.096	-	57.585	-	395.314	-	395.314
Dicembre	279.577	-	38.932	-	8.616	-	4.630	-	60.573	-	382.328	-	382.328
ANNO	4.171.539	-	515.913	-	120.605	-	59.529	-	653.870	-	5.521.456	-	5.521.456

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO  
 TRATTA: ANCONA-PESCARA

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)													
Mesi	Classi di pedaggio												Totale
	A		B		3		4		5				Comlessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	
Gennaio	106.389	-	11.873	-	3.054	-	1.793	-	17.708	-	140.817	-	140.817
Febbraio	93.968	-	12.749	-	3.444	-	2.039	-	19.336	-	131.536	-	131.536
Marzo	108.439	-	15.101	-	4.150	-	2.289	-	22.169	-	152.149	-	152.149
Aprile	125.643	-	15.494	-	3.759	-	1.975	-	19.755	-	166.626	-	166.626
Maggio	123.408	-	17.446	-	4.131	-	2.101	-	20.338	-	167.424	-	167.424
Giugno	128.255	-	18.581	-	4.297	-	2.105	-	20.901	-	174.138	-	174.138
Luglio	164.334	-	20.580	-	4.625	-	2.236	-	22.248	-	214.023	-	214.023
Agosto	213.125	-	18.727	-	3.642	-	1.487	-	16.071	-	253.052	-	253.052
Settembre	134.527	-	18.938	-	4.160	-	2.277	-	22.940	-	182.842	-	182.842
Ottobre	118.178	-	17.587	-	3.974	-	2.106	-	21.742	-	163.587	-	163.587
Novembre	105.674	-	16.643	-	3.816	-	2.054	-	21.040	-	149.227	-	149.227
Dicembre	110.180	-	15.641	-	3.416	-	1.899	-	18.750	-	149.866	-	149.866
ANNO	1.532.101	-	199.360	-	46.468	-	24.360	-	242.996	-	2.045.287	-	2.045.287

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO  
 TRATTA: PESCARA-LANCIANO

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)													
Mesi	Classi di pedaggio												Totale
	A		B		3		4		5				Comlessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	
Gennaio	11.025	22.153	1.279	2.363	321	582	191	377	1.911	3.523	14.727	28.998	43.725
Febbraio	9.468	19.030	1.370	2.497	355	635	224	439	2.069	3.789	13.486	26.390	39.877
Marzo	10.309	21.366	1.566	2.942	420	756	250	490	2.360	4.330	14.904	29.885	44.789
Aprile	12.101	25.394	1.569	3.022	384	699	218	439	2.090	3.867	16.363	33.421	49.784
Maggio	11.593	24.407	1.748	3.368	407	741	230	447	2.160	3.951	16.138	32.913	49.052
Giugno	12.196	25.323	1.860	3.570	423	760	229	439	2.228	4.068	16.936	34.160	51.096
Luglio	16.256	33.007	2.067	3.957	464	844	236	460	2.356	4.317	21.378	42.585	63.964
Agosto	21.872	44.977	1.928	3.834	375	705	159	288	1.737	3.220	26.071	53.023	79.094
Settembre	12.936	27.385	1.892	3.668	422	775	250	486	2.477	4.559	17.976	36.873	54.849
Ottobre	11.114	23.790	1.784	3.431	397	735	228	440	2.297	4.200	15.820	32.595	48.415
Novembre	9.916	21.227	1.673	3.203	385	702	221	418	2.216	4.150	14.412	29.700	44.112
Dicembre	10.744	23.098	1.557	2.991	342	638	204	390	1.980	3.716	14.827	30.833	45.660
ANNO	149.532	311.156	20.293	38.847	4.693	8.573	2.639	5.113	25.881	47.688	203.039	411.377	614.417

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO  
 TRATTA: LANCIANO-CANOSA

DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)													
Mesi	Classi di pedaggio												Totale
	A		B		3		4		5				Comlessivo
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	
Gennaio	45.208	20.041	4.878	2.331	1.258	624	760	382	9.439	4.134	61.544	27.513	89.057
Febbraio	35.499	16.464	4.952	2.442	1.356	682	861	446	9.871	4.411	52.541	24.445	76.986
Marzo	38.934	18.412	5.762	2.890	1.595	816	944	492	10.999	5.038	58.235	27.648	85.882
Aprile	52.303	23.141	6.172	2.987	1.466	744	816	441	9.534	4.481	70.291	31.794	102.084
Maggio	47.778	21.939	6.846	3.382	1.555	793	838	459	9.445	4.582	68.461	31.156	99.617
Giugno	52.869	23.519	7.113	3.607	1.621	831	845	446	9.763	4.727	72.211	33.130	105.341
Luglio	90.487	32.886	8.014	4.016	1.795	928	867	461	10.324	5.006	101.487	43.087	144.574
Agosto	130.058	48.345	9.029	4.032	1.604	784	603	322	7.827	3.815	149.122	57.298	206.420
Settembre	58.005	25.643	7.377	3.681	1.598	857	866	463	10.562	5.356	78.430	36.030	114.460
Ottobre	44.740	21.318	6.609	3.411	1.468	821	831	450	10.030	4.900	63.877	30.901	94.778
Novembre	37.542	18.564	6.074	3.183	1.390	774	791	431	9.812	4.821	55.608	27.773	83.381
Dicembre	46.679	21.211	5.865	2.968	1.323	697	748	395	9.107	4.335	63.723	29.605	93.328
ANNO	670.102	291.284	78.691	38.931	18.030	9.349	9.792	5.218	116.714	55.607	893.329	400.389	1.293.718

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO  
 TRATTA: CANOSA-TARANTO

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale	
	Classi di pedaggio													
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Completivo	
Gennaio	44.456	-	4.266	-	891	-	376	-	4.756	-	54.744	-	54.744	
Febbraio	38.710	-	4.407	-	936	-	449	-	5.059	-	49.561	-	49.561	
Marzo	42.518	-	5.104	-	1.064	-	493	-	5.639	-	54.818	-	54.818	
Aprile	51.697	-	5.329	-	962	-	428	-	4.904	-	63.319	-	63.319	
Maggio	49.639	-	5.769	-	986	-	448	-	4.984	-	61.826	-	61.826	
Giugno	51.510	-	5.775	-	1.036	-	443	-	5.035	-	63.798	-	63.798	
Luglio	71.288	-	6.307	-	1.161	-	476	-	5.329	-	84.861	-	84.861	
Agosto	106.926	-	7.048	-	1.088	-	358	-	4.143	-	119.564	-	119.564	
Settembre	56.662	-	6.270	-	1.032	-	485	-	5.250	-	69.699	-	69.699	
Ottobre	46.642	-	5.959	-	973	-	465	-	5.084	-	59.122	-	59.122	
Novembre	40.562	-	5.537	-	951	-	439	-	5.016	-	52.505	-	52.505	
Dicembre	47.223	-	5.349	-	959	-	432	-	4.909	-	58.871	-	58.871	
ANNO	647.833	-	67.138	-	12.038	-	5.291	-	60.088	-	792.388	-	792.388	

AUTOSTRADA A16 NAPOLI-CANOSA

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale	
	Classi di pedaggio													
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Completivo	
Gennaio	42.135	44.671	3.475	4.992	600	902	250	463	2.285	4.900	48.746	55.527	104.274	
Febbraio	40.133	41.230	3.664	5.282	632	980	302	533	2.522	4.783	47.263	52.788	100.071	
Marzo	46.598	47.659	4.463	6.487	755	1.155	339	608	2.954	5.559	55.098	61.665	116.763	
Aprile	49.719	54.452	4.224	6.445	671	1.063	288	532	2.573	5.073	57.474	67.565	125.039	
Maggio	52.031	54.946	4.864	7.134	699	1.093	319	574	2.761	5.295	60.663	69.042	129.705	
Giugno	49.430	52.727	4.856	6.953	685	1.113	314	590	2.765	5.340	58.050	66.722	124.772	
Luglio	54.486	60.521	5.052	7.157	760	1.228	315	553	2.892	5.959	63.503	75.419	138.922	
Agosto	55.199	74.821	3.988	6.286	646	1.159	231	618	2.350	9.326	62.424	92.209	154.633	
Settembre	48.808	54.772	5.102	7.551	801	1.373	332	692	3.034	8.703	58.076	73.091	131.167	
Ottobre	48.510	53.052	5.231	7.716	788	1.336	309	578	2.779	5.522	58.617	68.204	126.821	
Novembre	44.315	46.343	4.840	6.868	698	1.194	308	572	2.713	5.457	52.875	60.434	113.309	
Dicembre	46.713	50.192	4.627	6.505	666	1.107	273	501	2.554	5.056	54.833	63.360	118.192	
ANNO	579.077	635.682	54.405	79.374	8.400	13.683	3.579	6.812	32.182	70.574	677.643	806.024	1.483.668	

AUTOSTRADA A23 UDINE-TARVISIO

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale	
	Classi di pedaggio													
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Completivo	
Gennaio	16.289	10.363	1.502	1.217	182	130	229	297	2.773	3.846	20.975	15.853	36.828	
Febbraio	13.710	7.774	1.576	1.254	197	143	252	326	3.091	4.216	18.826	13.713	32.539	
Marzo	15.083	9.137	1.944	1.617	270	216	300	388	3.510	4.839	21.108	16.197	37.305	
Aprile	16.326	11.289	2.076	1.860	314	300	281	368	3.222	4.457	22.219	18.274	40.493	
Maggio	19.856	15.733	2.743	2.564	575	661	306	404	3.249	4.467	26.730	23.828	50.558	
Giugno	22.844	19.524	3.089	2.913	758	910	305	410	3.460	4.783	30.456	28.540	58.997	
Luglio	30.901	28.803	3.518	3.348	1.167	1.454	343	457	3.649	5.030	39.567	39.092	78.659	
Agosto	34.080	33.516	3.325	3.361	1.092	1.412	257	347	2.704	3.780	41.456	42.416	83.872	
Settembre	24.348	21.344	3.290	3.120	700	828	318	422	3.431	4.726	32.087	30.441	62.528	
Ottobre	15.845	10.194	2.579	2.254	300	274	304	402	3.509	4.859	22.537	17.984	40.522	
Novembre	12.507	7.052	2.138	1.695	224	173	273	357	3.449	4.809	18.591	14.086	32.676	
Dicembre	15.149	9.176	2.056	1.652	214	162	236	306	2.997	4.142	20.653	15.440	36.093	
ANNO	236.937	183.906	29.837	26.854	5.984	6.693	3.404	4.487	39.044	53.954	315.206	275.864	591.071	

AUTOSTRADA A26 GENOVA VOLTRI - GRAVELLONA TOCE  
 TRATTA: GENOVA VOLTRI-ALESSANDRIA

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale	
	Classi di pedaggio													
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Completivo	
Gennaio	-	48.205	-	4.830	-	835	-	1.078	-	9.696	-	64.644	64.644	
Febbraio	-	45.754	-	5.253	-	920	-	1.264	-	10.958	-	64.148	64.148	
Marzo	-	53.884	-	6.547	-	1.156	-	1.469	-	12.566	-	75.622	75.622	
Aprile	-	72.595	-	7.573	-	1.161	-	1.299	-	11.623	-	94.249	94.249	
Maggio	-	72.204	-	8.106	-	1.255	-	1.383	-	11.749	-	94.696	94.696	
Giugno	-	85.110	-	7.928	-	1.302	-	1.375	-	11.819	-	107.534	107.534	
Luglio	-	109.360	-	8.449	-	1.575	-	1.445	-	12.104	-	132.932	132.932	
Agosto	-	112.922	-	7.401	-	1.371	-	898	-	8.305	-	130.898	130.898	
Settembre	-	76.331	-	7.508	-	1.313	-	1.321	-	12.058	-	98.531	98.531	
Ottobre	-	59.762	-	7.150	-	1.114	-	1.269	-	12.039	-	81.334	81.334	
Novembre	-	46.105	-	6.073	-	970	-	1.230	-	11.962	-	66.340	66.340	
Dicembre	-	50.159	-	5.841	-	903	-	1.107	-	10.693	-	68.704	68.704	
ANNO	-	832.390	-	82.659	-	13.874	-	15.139	-	135.572	-	1.079.833	1.079.833	



AUTOSTRADA A26 GENOVA VOLTRI - GRAVELLONA TOCE  
 TRATTA: ALESSANDRIA-GRAVELLONA TOCE

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale	
	Classi di pedaggio													
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Completivo	
Gennaio	41.138	13.750	4.453	1.354	800	203	510	86	4.796	780	51.697	16.172	67.870	
Febbraio	39.859	12.695	5.019	1.496	918	241	622	109	5.509	957	51.926	15.498	67.424	
Marzo	46.856	14.938	6.159	1.808	1.122	293	744	141	6.436	1.150	61.317	18.329	79.646	
Aprile	53.953	17.264	6.298	1.771	1.108	294	671	127	5.944	1.074	67.973	20.530	88.503	
Maggio	53.542	17.254	6.982	2.159	1.136	302	708	132	6.043	1.035	68.411	20.883	89.294	
Giugno	56.689	18.287	6.976	2.229	1.189	333	737	154	6.322	1.155	71.913	22.159	94.071	
Luglio	69.603	23.930	7.491	2.460	1.347	392	750	138	6.576	1.216	85.767	28.135	113.902	
Agosto	65.689	22.673	5.462	1.724	959	251	437	79	4.284	757	76.830	25.484	102.314	
Settembre	56.301	18.973	6.976	2.218	1.199	335	702	143	6.533	1.221	71.711	22.890	94.601	
Ottobre	51.254	17.292	6.820	2.149	1.097	297	695	138	6.465	1.165	66.330	21.042	87.372	
Novembre	42.416	13.435	6.082	1.852	1.003	266	669	122	6.325	1.043	56.496	16.717	73.213	
Dicembre	43.688	14.491	5.626	1.607	888	230	573	97	5.600	810	56.375	17.235	73.610	
ANNO	620.987	204.982	74.343	22.826	12.767	3.437	7.818	1.466	70.832	12.362	786.747	245.073	1.031.820	

AUTOSTRADA A27 MESTRE-BELLUNO

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale	
	Classi di pedaggio													
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Completivo	
Gennaio	30.724	18.497	2.835	1.251	444	142	193	51	1.857	436	36.052	20.377	56.429	
Febbraio	28.546	16.243	3.092	1.283	519	158	227	58	2.125	489	35.509	18.212	53.720	
Marzo	32.287	15.773	3.652	1.453	619	196	261	71	2.530	576	39.348	18.069	57.417	
Aprile	30.876	14.340	3.485	1.356	577	194	238	68	2.372	571	37.546	16.530	54.078	
Maggio	31.162	13.734	3.819	1.549	621	213	257	76	2.469	574	38.328	16.146	54.474	
Giugno	30.700	15.417	4.105	1.841	638	252	270	84	2.524	594	38.238	18.187	56.425	
Luglio	36.423	22.118	4.562	2.294	711	283	281	87	2.686	638	44.894	25.421	70.085	
Agosto	34.552	25.334	3.303	1.868	491	243	167	69	1.726	437	40.258	27.951	68.210	
Settembre	33.190	16.709	4.229	1.866	653	247	277	101	2.803	642	40.952	19.564	60.516	
Ottobre	32.802	14.514	4.236	1.737	625	216	293	90	2.577	573	40.633	17.130	57.763	
Novembre	31.019	12.957	4.288	1.706	663	199	314	85	2.822	587	39.107	15.535	54.642	
Dicembre	34.042	18.127	4.132	1.708	604	174	298	67	2.510	472	41.586	20.548	62.134	
ANNO	397.422	203.765	45.737	19.892	7.166	2.518	3.095	906	28.802	6.589	472.222	233.670	705.892	

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												Totale	
	Classi di pedaggio													
	A		B		3		4		5		Pianura	Montagna	Completivo	
Gennaio	47.470	-	5.331	-	1.236	-	638	-	5.717	-	60.392	-	60.392	
Febbraio	42.001	-	5.637	-	1.296	-	735	-	6.085	-	55.654	-	55.654	
Marzo	49.717	-	6.713	-	1.530	-	833	-	7.094	-	65.887	-	65.887	
Aprile	55.144	-	6.364	-	1.368	-	728	-	6.323	-	69.927	-	69.927	
Maggio	55.123	-	7.064	-	1.455	-	760	-	6.568	-	70.970	-	70.970	
Giugno	55.953	-	7.655	-	1.482	-	749	-	6.510	-	72.350	-	72.350	
Luglio	67.949	-	8.268	-	1.596	-	860	-	6.787	-	85.459	-	85.459	
Agosto	79.409	-	6.728	-	1.342	-	597	-	5.847	-	93.923	-	93.923	
Settembre	56.594	-	7.900	-	1.549	-	854	-	7.114	-	74.012	-	74.012	
Ottobre	53.862	-	7.756	-	1.469	-	842	-	6.408	-	70.338	-	70.338	
Novembre	47.949	-	7.181	-	1.410	-	814	-	6.347	-	63.701	-	63.701	
Dicembre	53.415	-	7.088	-	1.372	-	760	-	6.164	-	68.799	-	68.799	
ANNO	664.587	-	83.586	-	17.105	-	9.170	-	76.963	-	851.411	-	851.411	



**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 d'esercizio 2010.

Dettaglio Art.2	Eseguito al 31/12/2009										Eseguito al 31/12/2010									
	POTENZIAMENTO TRATTO BOLOGNA-FIRENZE					INVESTIMENTI RESIDUI IN TERZE E QUARTE CONSIE					NUOVI INTERVENTI DEL N. ALTO AGGIUNTIVO DEL 2002					ALTRI INVESTIMENTI NOMINATIVI ART. 2				
	Bda (*)	SalD	Oneri fin.	TOTALE	Bda (*)	SalD	Oneri fin.	TOTALE	Bda (*)	SalD	Oneri fin.	TOTALE	Bda (*)	SalD	Oneri fin.	TOTALE				
Aa)	51.541	16.009	80.109	2.595	2.595	596.664	688	3.412	688	3.412	2.389	35.951	460.182	97.845	36.536	596.664				
Ab)	460.182	97.845	596.664	183	685	398.548	35.395	398.548	1.274.495	207.571	99.830	1.692.008	1.274.495	207.571	99.830	1.692.008				
Ac)	981.004	247.829	1.274.495	78.371	3.053	94.509	4.424	30.707	302.889	30.193	4.922	307.811	302.889	30.193	4.922	307.811				
Ad)	143.904	34.610	197.644	125.989	4.378	260	4.658	11.920	1.254.495	12.852	148.259	1.483.506	1.254.495	12.852	148.259	1.483.506				
Ae)	302.889	58.332	301.193	58.332	4.378	260	4.658	11.920	1.254.495	12.852	148.259	1.483.506	1.254.495	12.852	148.259	1.483.506				
Af)	50.233	86.740	8.146	145.118	1.764	16.146	18.10	19.220	51.997	102.886	9.956	164.839	50.233	86.740	8.146	145.118				
Ag)	2.059.753	603.309	158.626	2.821.688	522.018	97.037	58.012	677.127	2.851.771	700.406	216.638	3.488.815	2.059.753	603.309	158.626	2.821.688				
Ah)	114.039	28.702	2.151	144.892	-173	-420	38	555	113.868	28.282	2.189	144.337	114.039	28.702	2.151	144.892				
Bi)	157.340	32.711	8.582	198.633	78	78	-	171	157.340	32.789	8.582	198.711	157.340	32.789	8.582	198.711				
Bj)	8.905	6.333	686	15.924	147	24	-	-	9.052	6.357	686	16.098	8.905	6.357	686	16.098				
Bk)	35.186	29.545	37	64.768	-	-	-	-	35.186	29.545	37	64.768	35.186	29.545	37	64.768				
Bl)	47.754	11.639	1.383	60.776	-	-	-	-	47.754	11.639	1.383	60.776	47.754	11.639	1.383	60.776				
Bm)	352.224	108.930	12.839	474.993	-26	-318	-306	-	303.198	108.612	12.877	484.687	352.224	108.612	12.877	484.687				
Bn)	7.810	12.602	903	21.315	38.838	4.690	1.112	44.640	46.848	17.292	2.013	66.955	7.810	12.602	903	21.315				
Bo)	378.930	101.014	3.842	483.786	-	-	-	-	378.930	108.911	3.842	491.583	378.930	108.911	3.842	491.583				
Bp)	1.941	617	28	2.586	6.157	7.897	48	152	7.897	7.897	48	152	1.941	617	28	2.586				
Bq)	1.854	2.506	1.324	5.684	34.442	10.728	1.123	46.293	53.786	34.954	2.028	90.768	1.854	2.506	1.324	5.684				
Br)	1.016	22.208	1.546	25.770	10.399	4.444	1.054	15.937	35.518	21.777	2.426	59.721	1.016	22.208	1.546	25.770				
Bs)	9.928	15.416	979	26.323	75.069	9.701	1.892	86.662	84.997	25.117	2.871	112.985	9.928	15.416	979	26.323				
Bt)	-	13.770	1.075	14.845	3.056	4.531	749	8.336	3.056	4.531	749	8.336	-	13.770	1.075	14.845				
Bu)	-	15.951	1.080	17.031	19.635	3.109	720	23.460	114.160	20.981	8.214	143.355	-	15.951	1.080	17.031				
Bv)	84.525	17.872	3.499	105.895	9.787	1.569	382	11.738	9.787	9.373	1.038	20.198	84.525	17.872	3.499	105.895				
Bw)	-	7.814	646	8.460	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Bx)	4.240	507	4.747	9.494	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
By)	1.566	276	1.842	4.684	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Bz)	2.349	3.379	25.018	30.746	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Ca)	19.997	261	11.298	31.556	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Cb)	78.550	7.425	85.975	93.975	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Cc)	2.696	632	3.328	4.656	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Cd)	-	1.080	-	1.080	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Ce)	-	528	-	528	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Cf)	334	-	334	-	110	296	-	405	110	650	-	760	334	-	334	-				
Cg)	2.088	1.861	3.949	7.918	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Ch)	4.905	6.095	10.911	21.911	3.941	513	4.454	8.398	2.088	1.862	3.950	7.918	4.905	6.095	10.911	21.911				
Ch)	68.068	14.384	83.452	106.200	32.776	2.652	35.381	144.533	68.068	14.384	83.452	106.200	68.068	14.384	83.452	106.200				
Ch)	672.486	291.829	20.176	984.591	290.735	74.529	14.543	379.808	672.486	291.829	20.176	984.591	672.486	291.829	20.176	984.591				
Ch)	572	767	-	1.439	651	178	-	1.039	572	767	-	1.439	572	767	-	1.439				
Ch)	1.538	988	-	2.526	-	-	-	-	1.538	988	-	2.526	1.538	988	-	2.526				
Ch)	1.210	1.183	-	2.393	3	162	-	185	1.210	1.183	-	2.393	1.210	1.183	-	2.393				
Ch)	1.653	954	-	2.607	157	285	-	442	1.653	954	-	2.607	1.653	954	-	2.607				
Ch)	1.266	1.085	-	2.351	685	14	-	712	1.266	1.085	-	2.351	1.266	1.085	-	2.351				
Ch)	-	305	-	305	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Ch)	688	688	-	1.376	183	228	-	411	688	688	-	1.376	688	688	-	1.376				
Ch)	208	208	-	416	-	-	-	-	208	208	-	416	208	208	-	416				
Ch)	94	94	-	188	-	-	-	-	94	94	-	188	94	94	-	188				
Ch)	84	84	-	168	-	-	-	-	84	84	-	168	84	84	-	168				
Ch)	30	30	-	60	-	-	-	-	30	30	-	60	30	30	-	60				
Ch)	549	549	-	1.098	-	-	-	-	549	549	-	1.098	549	549	-	1.098				
Ch)	1.923	2.233	-	4.156	464	1.923	-	3.077	1.923	2.233	-	4.156	1.923	2.233	-	4.156				
Ch)	1.171	1.171	-	2.342	185	227	-	382	1.171	1.171	-	2.342	1.171	1.171	-	2.342				
Ch)	8.618	11.200	-	19.818	158	216	-	374	8.618	11.200	-	19.818	8.618	11.200	-	19.818				
<b>SUBTOTALE A RIPORTARE</b>																				
<b>23.586</b>																				





## Allegato 4

### Prospetto delle valutazioni in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni controllate, collegate e a controllo congiunto (ex art. 3, punto 1.1 della Convenzione Unica tra ANAS ed Autostrade per l'Italia)

(Migliaia di euro)

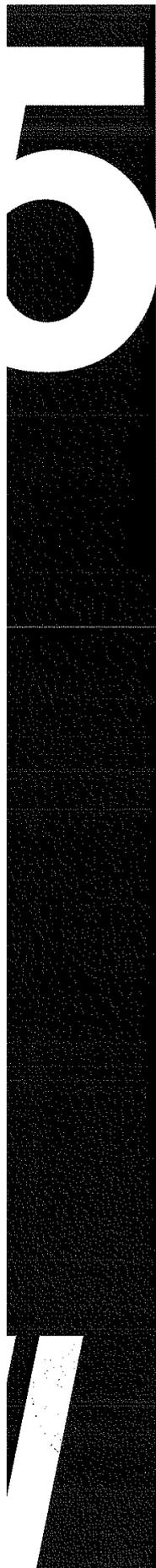
DENOMINAZIONE	VALUTAZIONE EX ART 2426 C.C. comma 1, n. 4 (1)	VALORE DI CARICO	DIFFERENZA TRA VALUTAZIONE EX ART. 2426 C.C. E VALORE DI CARICO	NOTE
	(A)	(B)	(A-B)	
<b>Imprese controllate</b>				
Autostrada Torino - Savona S.p.A.	219.876	161.059	58.817	
Tangenziale di Napoli S.p.A.	153.954	54.506	99.448	
Società Autostrada Tirrenica S.p.A.	27.355	23.665	3.490	
Autostrade International US Holdings Inc. (3)	15.914	16.827	-913	(2)
Autostrade Meridionali S.p.A.	65.259	14.660	50.599	
SPEA - Ingegneria Europea S.p.A.	58.505	5.836	52.669	
Pavimental S.p.A.	6.638	4.354	4.284	
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco S.p.A.	127.019	2.318	124.701	
Newpass S.p.A.	897	891	6	
Autostrade Tech S.p.A.	12.179	3.120	9.059	
Autostrade Service S.p.A.	2.587	1.671	916	
AD Moving S.p.A.	756	1.470	-714	(2)
Port Mobility S.p.A.	848	1.127	-279	(2)
EssediEsse Società di Servizi S.p.A.	3.381	501	2.880	
Telepass S.p.A.	80.629	25.000	55.629	
Giove Clear S.r.l.	323	10	313	
Tirreno Clear S.r.l.	226	10	216	
Infoblu S.p.A.	4.340	3.875	465	
Stalexport Autostrady S.a. (3)	68.551	69.223	-672	(2)
Autostrade Participations S.a.	7.191	4.880	2.311	
Autostrade dell'Atlantico S.r.l. (3)	326.228	258.500	67.728	
Autostrade Indian Infrastructure Development Private Ltd.	414	486	-72	(2)
	<u>1.185.070</u>	<u>654.189</u>	<u>530.881</u>	
<b>Imprese collegate e a controllo congiunto</b>				
IGLI S.p.A.	13.079	13.079	-	
Autostrade Sud America S.r.l. (3)	163.037	73.150	89.887	
Società Infrastrutture Toscane S.p.A.	6.345	6.900	-555	(2)
Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	9.509	8.938	571	
Arcea Lazio S.p.A.	1.919	674	1.245	
Pedemontana Veneta S.p.A.	1.410	1.680	-270	(2)
Bologna Fiera Parking S.p.A.	4.444	5.038	-594	(2)
Consorzio Autostrade Italiane Energia	38	29	9	
Veneto Strade	258	258	-	
Uirnet S.p.A.	426	426	-	
Tangenziale esterna S.p.A.	125	125	-	
Consorzio Fastigi	5	5	-	
	<u>200.595</u>	<u>110.302</u>	<u>90.293</u>	

(1) La valutazione in base al metodo del patrimonio netto delle imprese controllate, collegate e a controllo congiunto è effettuata sulla base dei principi contabili internazionali (IFRS), in linea con quelli applicati da Autostrade per l'Italia.

(2) L'occorrenza del valore di carico della partecipazione rispetto alla valutazione in base al metodo del patrimonio netto non è ritenuta attribuibile ad una perdita durevole di valore della partecipazione, tenuto conto delle prospettive di redditività della partecipata.

(3) Valutazione basata sui dati consolidati della società.





A handwritten signature or mark in black ink, located in the lower right quadrant of the page. It consists of several loops and strokes, characteristic of a cursive signature.

Copia su supporto informatico conforme all'originale documento su supporto cartaceo, ai sensi dell'art. 23 commi 3, 4 e 5 del D.Lgs. 82/2005, che si trasmette ad uso Registro Imprese, in termini utili di registrazione.

Bollo assolto ai sensi del Decreto 22/02/2007 mediante M.U.I..

Allegato "A" ref. n. 19729 / 13762

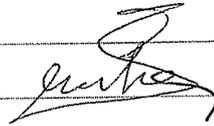
**Autostrade per l'Italia S.p.A.**

Assemblea Ordinaria e Straordinaria

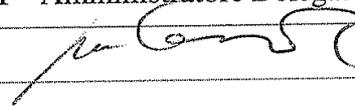
20 aprile 2011 ore 9,00

**FOGLIO DELLE PRESENZE**

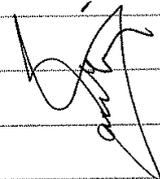
Dott. Fabio CERCHIAI - Presidente



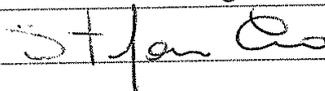
Ing. Giovanni CASTELLUCCI - Amministratore Delegato



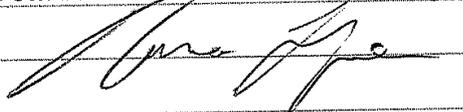
Ing. Valerio BELLAMOLI - Consigliere



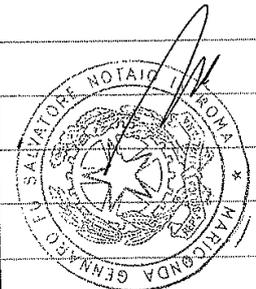
Ing. Stefano CAO - Consigliere



Dott. Massimo LAPUCCI - Consigliere



Prof. Avv. Carlo MALINCONICO - Consigliere

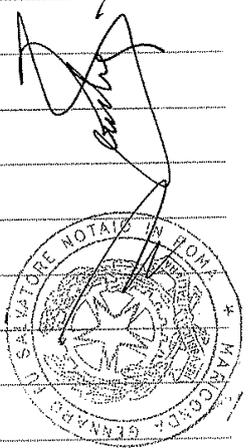
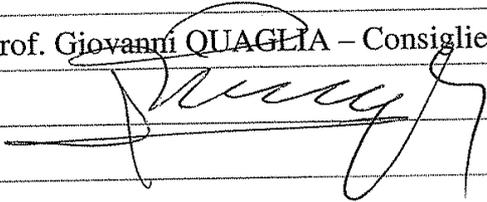


Dott. Giuseppe PIAGGIO – Consigliere

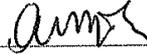


Avv. Roberto PISTORELLI – Consigliere

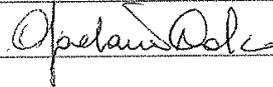
Prof. Giovanni QUAGLIA – Consigliere



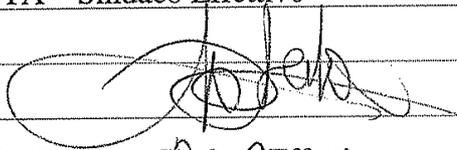
Dott. Alessandro TROTTER –Presidente del Collegio Sindacale



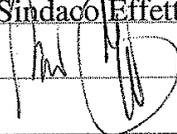
Dott.ssa Gaetana CELICO – Sindaco Effettivo



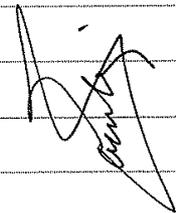
Rag. Giandomenico GENTA – Sindaco Effettivo



Dott. Antonio MASTRAPASQUA – Sindaco Effettivo



Dott. Stefano MEROI – Sindaco Effettivo



Atlantia S.p.A. – Avv. Silvia ROMANELLI





Repertorio n. 49729	Raccolta n. 13762
VERBALE DI ASSEMBLEA ORDINARIA E STRAORDINARIA	
REPUBBLICA ITALIANA	
L'anno duemilaundici, il giorno venti	
del mese di aprile	
alle ore 9,00	
li, 20 aprile 2011	
In Roma, Via Antonio Nibby n. 20	
A richiesta di <u>"AUTOSTRADe PER L'ITALIA S.p.A."</u> con sede in Roma.	
Io sottoscritto Prof. Dott. GENNARO MARICONDA, Notaio in Roma, iscritto nel Ruolo dei Distretti Notarili Riuniti di Roma, Velletri e Civitavecchia,	
ho assistito,	
elevandone il presente verbale, all'assemblea ordinaria e straordinaria di <u>"AUTOSTRADe PER L'ITALIA S.p.A."</u> con socio unico, società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di Atlantia S.p.A., con sede in Roma, Via Alberto Bergamini n. 50, capitale sociale Euro 622.027.000,00 interamente versato, numero di iscrizione nel Registro delle Imprese di Roma, codice fiscale e partita IVA 07516911000, numero REA 1038417, indetta per oggi nel luogo di cui sopra ed alle ore 9,00, in seconda convocazione, per discutere e deliberare sul seguente	
ORDINE DEL GIORNO	
1	

Parte Ordinaria:

1. Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di revisione. Destinazione dell'utile di esercizio. Deliberazioni inerenti e conseguenti.

**OMISSIS**

Parte Straordinaria:

**OMISSIS**

E' presente il Signor:

- Dott. Fabio CERCHIAI nato a Firenze il 14 febbraio 1944 e domiciliato per la carica in Roma, ove sopra, Presidente del Consiglio di Amministrazione della società.

Io Notaio sono certo dell'identità personale del componente il quale assume la presidenza dell'assemblea ai sensi dell'art. 17 dello statuto sociale e

constatato

- che la presente assemblea è stata regolarmente convocata ai sensi di legge e di statuto mediante avviso comunicato al Socio a mezzo telefax in data 11 marzo 2011;

- che è presente l'unico socio Atlantia S.p.A. con sede in Roma, rappresentato in assemblea dall'Avv. Silvia Romanelli nata a Genova il 3 gennaio 1971, giusta delega acquisita agli atti della Società;

- che del Consiglio di Amministrazione, oltre ad esso Presidente, sono presenti l'Amministratore Delegato Ing. Giovanni

	Castellucci e i Consiglieri Ing. Stefano Cao, Dott. Massimo	
	Lapucci, Prof. Avv. Carlo Malinconico, Dott. Giuseppe Piaggio	
	e Prof. Giovanni Quaglia mentre sono assenti giustificati	
	l'ing. Valerio Bellamoli e l'Avv. Roberto Pistorelli;	
	- che del Collegio Sindacale sono presenti il Presidente	
	Dott. Alessandro Trotter ed i sindaci effettivi Dott.ssa Gae-	
	tana Celico, Rag. Giandomenico Genta e Dott. Antonio Mastropa-	
	squa mentre è assente giustificato il Dott. Stefano Meroi;	
	- che le suddette presenze risultano dal Foglio Presenze che	
	al presente verbale si allega sotto la lettera "A";	
	- che tutte le azioni sono state regolarmente depositate	
	presso la sede sociale ai sensi di statuto;	
	- che il socio rappresentato in assemblea è legittimato al-	
	l'intervento ed al voto per le azioni allo stesso intestate	
	secondo quanto risulta dal libro soci;	
	dichiara	
	validamente costituita la presente assemblea, idonea a discu-	
	tere e deliberare su quanto all'ordine del giorno ed invita	
	me Notaio a redigerne il verbale.	
	Il Presidente passa alla trattazione del primo punto al-	
	l'ordine del giorno in parte ordinaria <b>"1. Bilancio dell'e-</b>	
	<b>sercizio chiuso al 31 dicembre 2010. Relazioni del Consiglio</b>	
	<b>di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di</b>	
	<b>revisione. Destinazione dell'utile di esercizio. Deliberazio-</b>	
	<b>ni inerenti e conseguenti."</b>	
	3	

	Prende la parola il rappresentante del socio unico, il	
	quale chiede che venga omessa la lettura integrale dei docu-	
	menti di bilancio e che ne vengano illustrati i dati più si-	
	gnificativi, invitando al contempo il Presidente del Collegio	
	Sindacale a dare lettura delle conclusioni della relazione	
	del Collegio stesso.	
	Viene allegato al presente atto sotto la lettera "B" il	
	fascicolo a stampa contenente tutti i documenti di bilancio,	
	la relazione del Consiglio di Amministrazione, del Collegio	
	Sindacale e della Società di revisione, e sotto la lettera	
	"C" in originale la Relazione del Collegio Sindacale.	
	Prende la parola l'Amministratore Delegato, il quale il-	
	lustra i dati più significativi del bilancio di esercizio al	
	31 dicembre 2010, che chiude con un utile di Euro	
	586.176.381,00 (cinquecentottantaseimilionicentosestantasei-	
	milatre centottantuno e centesimi zero).	
	Al termine dell'esposizione dell'Amministratore Delega-	
	to, il Presidente propone, quindi, di destinare la quota par-	
	te dell'utile dell'esercizio, pari ad Euro 300.043.961,00	
	(trecentomilioni quarantatremilanovecentosessantuno e centesi-	
	mi zero) che residua dopo l'acconto dividendi pari ad Euro	
	286.132.420,00 (duecentottantaseimilionicentotrentaduemila-	
	quattrocentoventi e centesimi zero) corrisposto nel 2010, co-	
	me segue:	
	1. alla riserva straordinaria vincolata per ritardati inve-	
	4	

	stimenti per Euro 49.000.000,00 (quarantanovemilioni e centesimi zero);	
	2. alla distribuzione dei dividendi Euro 248.810.800,00 (duecentoquarantottomilioniottocentodiecimilaottocento e centesimi zero) con erogazione di Euro 0,40 (zero e centesimi quaranta) per ciascuna delle n. 622.027.000 (seicentoventi duemilioniventisettemila) azioni, del valore nominale di Euro 1,00 (uno e centesimi zero) cadauna, aventi tutte godimento regolare;	
	3. alla riserva straordinaria, la residua quota di Euro 2.233.161,00 (duemilioniduecentotrenta tremilacentosessantuno e centesimi zero).	
	Propone, altresì, di stabilire il pagamento del dividendo con valuta 24 maggio 2011.	
	Prende la parola il Presidente del Collegio Sindacale, il quale, su proposta del Socio unico, dà lettura solo delle conclusioni della relazione del Collegio medesimo ed attesta di non avere rilevato omissioni, fatti censurabili o irregolarità e comunque fatti significativi tali da richiedere la segnalazione agli organi di controllo o menzione nella presente Relazione; condivide, altresì, la proposta di destinazione dell'utile così come formulata dal Consiglio di Amministrazione.	
	Viene inoltre data lettura delle conclusioni della Relazione della società KPMG S.p.A., la quale dà atto che il bi-	
	5	

	lancio è conforme agli International Financial Reporting	
	Standards adottati dall'Unione Europea e che, pertanto, esso	
	è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e	
	corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risul-	
	tato economico, le variazioni del patrimonio netto ed i flus-	
	si di cassa di "Autostrade per l'Italia S.p.A." per l'eserci-	
	zio chiuso al 31 dicembre 2010.	
	Il Presidente invita, dunque, l'Assemblea a deliberare.	
	L'Assemblea, con il voto favorevole dell'unico Socio e-	
	spresso per alzata di mano,	
	delibera	
	- di approvare la relazione sulla gestione del Consiglio di	
	Amministrazione ed il bilancio al 31 dicembre 2010, dal quale	
	risulta un utile di Euro 586.176.381,00;	
	- di destinare la quota parte dell'utile dell'esercizio, pari	
	ad Euro 300.043.961,00 che residua dopo l'acconto dividendi	
	pari ad Euro 286.132.420,00 corrisposto nel 2010, come segue:	
	1. alla riserva straordinaria vincolata per ritardati inve-	
	stimenti per Euro 49.000.000,00;	
	2. alla distribuzione dei dividendi Euro 248.810.800,00 con	
	erogazione di Euro 0,40 per ciascuna delle n. 622.027.000	
	(seicentoventi duemilioniventisetteemila) azioni, del valore	
	nominale di Euro 1,00 (uno e centesimi zero) cadauna, aventi	
	tutte godimento regolare;	
	3. alla riserva straordinaria, la residua quota di Euro	
	6	

2.233.161,00;

- di stabilire il pagamento del dividendo con valuta 24 maggio 2011.

### **OMISSIS**

Null'altro essendovi da deliberare e nessuno avendo chiesto la parola, il Presidente ringrazia gli intervenuti e dichiara chiusa la presente assemblea essendo le ore 9,40.

Il comparente mi esonera dalla lettura degli allegati dichiarando di averne esatta conoscenza.

Del presente atto ho dato lettura al comparente il quale, da me richiesto, lo ha dichiarato conforme alla sua volontà e con me Notaio lo sottoscrive.

Scritto da persona di mia fiducia su quattro fogli per pagine quindici e fin qui della sedicesima a macchina ed in piccola parte a mano.

F.ti: Fabio CERCHIAI

Gennaro MARICONDA, Notaio



### 3. RELAZIONE SULLA GESTIONE



The image shows a handwritten signature in black ink, followed by a circular official stamp. The stamp is from the Italian Ministry of Infrastructure and Transport (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). It features a central five-pointed star and the text "MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI" around the perimeter. The year "2010" is visible at the bottom of the stamp.

### 3.1 ANDAMENTO ECONOMICO-FINANZIARIO

#### Premessa

Si espongono e commentano di seguito i prospetti di conto economico riclassificato, di conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e di rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, in confronto con i corrispondenti valori dell'esercizio precedente, nonché il prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria riclassificata al 31 dicembre 2010, raffrontata ai corrispondenti valori al 31 dicembre 2009.

Tali prospetti sono stati redatti applicando i principi contabili internazionali (IFRS) emanati dall'International Accounting Standard Board e omologati dalla Commissione Europea, in vigore al 31 dicembre 2010.

Rispetto ai principi contabili applicati per la predisposizione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 si evidenzia l'adozione della nuova interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione", emanata dall'International Accounting Standards Board e successivamente omologata dalla Commissione Europea nel corso del 2009, che disciplina le modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un'impresa pubblica ed un'impresa privata. Pertanto, sono stati calcolati gli effetti dell'applicazione della nuova interpretazione a partire dalla situazione patrimoniale - finanziaria alla data di inizio dell'esercizio presentato a scopo comparativo (1° gennaio 2009) ed a tutte le successive situazioni contabili comparative.

Per la presentazione dettagliata dei criteri e dell'ambito di applicazione dell'interpretazione, nonché degli impatti dell'adozione dell'IFRIC 12 sulle situazioni contabili pregresse ed esposte a fini comparativi, si rinvia alla specifica nota n. 4 "Effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 ai dati contabili di Autostrade per l'Italia al 31/12/2010", riportata nel bilancio di esercizio.

Ad eccezione dell'IFRIC 12, non si rilevano altre variazioni dei principi contabili adottati rispetto a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009.

Si precisa che i prospetti contabili riclassificati non sono oggetto di verifica da parte della società di revisione e presentano alcune differenze rispetto agli schemi ufficiali di seguito esposti nella sezione "Prospetti contabili" del bilancio d'esercizio. In particolare:

- a) il "Conto economico riclassificato" introduce il "Margine Operativo Lordo (EBITDA)", non riportato nel conto economico ufficiale. Tale margine è determinato sottraendo ai ricavi operativi tutti i costi operativi, ad eccezione di ammortamenti, svalutazioni di attività e ripristini di valore, accantonamenti ai fondi e altri stanziamenti rettificativi. Si evidenzia inoltre che i ricavi operativi del conto economico riclassificato si differenziano dai ricavi del conto economico ufficiale in quanto i ricavi per servizi di costruzione indicati in quest'ultimo (rilevati a fronte dei costi operativi esterni gestionali, dei costi per il personale e degli oneri finanziari sostenuti per lavori in concessione) sono esposti nel prospetto riclassificato a riduzione delle rispettive voci di costi operativi e degli oneri finanziari. Ne consegue che nei due prospetti il "Risultato operativo (EBIT)", determinato nel conto economico riclassificato sottraendo all'EBITDA le voci indicate in precedenza, risulta diverso per la componente capitalizzata di oneri finanziari relativi a servizi di costruzione, che è quindi inclusa nei ricavi del conto economico ufficiale e nella gestione finanziaria dello schema di conto economico riclassificato. I due schemi si differenziano infine anche per la maggior sintesi del conto economico riclassificato;
- b) la "Situazione patrimoniale - finanziaria riclassificata" presenta una diversa classificazione delle voci di attivo e passivo rispetto allo schema della situazione patrimoniale - finanziaria ufficiale, evidenziando il capitale di esercizio (come differenza tra attività e passività correnti non finanziarie), il capitale investito netto (come differenza tra le attività non finanziarie non correnti e la somma del capitale d'esercizio negativo e delle passività non finanziarie non correnti), nonché, quali fonti, il patrimonio netto e l'indebitamento finanziario netto (costituito dalla differenza tra tutte le passività e le attività di natura finanziaria). Inoltre, la situazione patrimoniale - finanziaria riclassificata si differenzia dallo schema della situazione patrimoniale - finanziaria ufficiale per una maggiore sintesi, non riportando le sottovoci di dettaglio delle voci principali.



Tra gli eventi occorsi nel 2010 si evidenzia che, con efficacia 1° gennaio 2010, Autostrade per l'Italia ha concesso in affitto alla controllata Autostrade Tech il ramo d'azienda inerente la ricerca, lo sviluppo, la produzione, la commercializzazione e la gestione di impianti, sistemi e servizi a contenuto tecnologico. Da tale data, pertanto, le attività di gestione relative al suddetto ramo sono gestite dalla controllata.

L'impatto di questa operazione sui risultati operativi della Società non è tale da alterare la comparabilità dei dati economici dei due esercizi a confronto, tenuto anche conto dell'effetto dei rapporti commerciali instaurati con la controllata stessa a partire dal 2010.

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, nel contempo, un'integrazione del canone di concessione, calcolato sulla percorrenza chilometrica di ciascun veicolo che ha fruito dell'infrastruttura autostradale. Il 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 sul risultato della Società, comporta di fatto un pari incremento dei ricavi da pedaggio e degli oneri concessori.

Tra gli altri eventi di rilievo accaduti nell'esercizio si segnala inoltre che:

- a) in data 16 settembre 2010, Atlantia ha emesso due prestiti obbligazionari rispettivamente per 1.000 milioni di euro (con scadenza settembre 2017) e 500 milioni di euro (con scadenza settembre 2025) e, replicando a livello infragruppo il debito assunto nei confronti del mercato, ha contestualmente concesso finanziamenti di pari importo e durata ad Autostrade per l'Italia. Quest'ultima, in conformità a quanto previsto dal programma, ha prestato garanzie per un importo complessivo pari al 120% dei prestiti obbligazionari emessi dalla Capogruppo ricevendo, a fronte della concessione della garanzia stessa, una commissione, determinata in misura forfettaria, pari allo 0,125% annuo dell'importo garantito. Nel mese di settembre 2010, Atlantia e Autostrade per l'Italia hanno inoltre chiuso i derivati – in precedenza classificati di fair value hedge – a copertura del rischio di tasso di interesse del finanziamento di nominali 1.500 milioni di euro concesso alla Società da Atlantia nel maggio 2009, con scadenza maggio 2016. La chiusura di tali derivati ha riportato l'esposizione del detto finanziamento infragruppo a tasso fisso, quest'ultimo peraltro inferiore a quello determinato originariamente per effetto del beneficio conseguito da detta chiusura, complessivamente pari a 69,4 milioni di euro, di cui 58,5 milioni di euro da rilasciare nei conti economici dal 2011 al 2016;
- b) il Consiglio di Amministrazione in data 21 ottobre 2010, sulla base dell'andamento della Società nel primo semestre 2010, ha deliberato la distribuzione di un acconto dividendo pari a euro 0,46 per ciascuna azione (0,45 distribuito nel 2009), per complessivi 286,1 milioni di euro, poi corrisposto il 24 novembre 2010;
- c) in data 17 dicembre 2010 Autostrade per l'Italia ha sottoscritto con la Banca Europea per gli Investimenti (B.E.I.) un contratto di finanziamento per un'ulteriore tranche da 300 milioni di euro finalizzata al finanziamento di impegni di investimento assunti nei confronti dell'ANAS. L'ulteriore tranche si aggiunge alla linea di credito da un miliardo di euro sottoscritta da BEI il 24 novembre 2008 ed utilizzata per 500 milioni di euro. La linea di finanziamento sottoscritta, non revocabile, prevede un periodo di disponibilità per l'utilizzo di 4 anni, una durata di 20 anni a partire dall'utilizzo e un margine di interesse pari allo 0,25% rispetto al costo di provvista della B.E.I.

Si rileva infine che nel corso del 2010 la Società ha sottoscritto un accordo per la cessione della partecipazione, pari al 60% del capitale sociale, detenuta in Strada dei Parchi. Pertanto al 31 dicembre 2010 tale partecipazione risulta iscritta tra le attività correnti al valore di carico, che risulta inferiore rispetto al prezzo di realizzo concordato.

### **Gestione economica**

I "Ricavi" dell'esercizio 2010 sono pari a 3.145,9 milioni di euro e si incrementano di 198,8 milioni di euro (+6,7%) rispetto al 2009 (2.947,1 milioni di euro).



**CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO**

(Milioni di euro)	2010	2009	VARIAZIONE		INCIDENZA SUI RICAVI	
			ASSOLUTA	%	2010	2009
Ricavi da pedaggio	2.762,2	2.529,8	232,4	9,2	87,8	85,8
Altri ricavi operativi	383,7	417,3	-33,6	-8,1	12,2	14,2
<b>Totale ricavi</b>	<b>3.145,9</b>	<b>2.947,1</b>	<b>198,8</b>	<b>6,7</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
Costi esterni gestionali	-526,1	-539,7	13,6	-2,5	-16,7	-18,3
Oneri concessori	-288,7	-147,0	-141,7	96,4	-9,2	-5,0
Costo del lavoro	-390,2	-392,6	2,4	-0,6	-12,4	-13,3
Costo del lavoro capitalizzato	11,2	12,0	-0,8	-6,7	0,4	0,4
<b>Totale costi operativi netti</b>	<b>-1.193,8</b>	<b>-1.067,3</b>	<b>-126,5</b>	<b>11,9</b>	<b>-37,9</b>	<b>-36,2</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>1.952,1</b>	<b>1.879,8</b>	<b>72,3</b>	<b>3,8</b>	<b>62,1</b>	<b>63,8</b>
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	-386,7	-357,4	-29,3	8,2	-12,3	-12,1
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi	-27,1	-32,9	5,8	-17,6	-0,9	-1,1
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>1.538,3</b>	<b>1.489,5</b>	<b>48,8</b>	<b>3,3</b>	<b>48,9</b>	<b>50,5</b>
Proventi (Oneri) finanziari	-463,3	-457,5	-5,8	1,3	-14,7	-15,5
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	-161,3	-178,9	17,6	-9,8	-5,1	-6,1
Oneri finanziari capitalizzati	14,6	6,9	7,7	-	0,5	0,2
Rettifiche di valore di partecipazioni	-19,7	-106,1	86,4	-81,4	-0,6	-3,6
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>	<b>908,6</b>	<b>753,9</b>	<b>154,7</b>	<b>20,5</b>	<b>28,9</b>	<b>25,6</b>
(Oneri) Proventi fiscali	-322,4	-294,8	-27,6	9,4	-10,2	-10,0
<b>Risultato delle attività operative in funzionamento</b>	<b>586,2</b>	<b>459,1</b>	<b>127,1</b>	<b>27,7</b>	<b>18,6</b>	<b>15,6</b>
Proventi (Oneri) netti di attività cessate/destinate ad essere cedute	-	-	-	-	-	-
<b>Utile dell'esercizio</b>	<b>586,2</b>	<b>459,1</b>	<b>127,1</b>	<b>27,7</b>	<b>18,6</b>	<b>15,6</b>

(Euro)	2010	2009	VARIAZIONE ASSOLUTA
<b>Utile base per azione</b>	<b>0,94</b>	<b>0,74</b>	<b>0,20</b>
di cui:			
da attività in funzionamento	0,94	0,74	0,20
da attività cessate/destinate ad essere cedute	-	-	-
<b>Utile diluito per azione</b>	<b>0,94</b>	<b>0,74</b>	<b>0,20</b>
di cui:			
da attività in funzionamento	0,94	0,74	0,20
da attività cessate/destinate ad essere cedute	-	-	-

	2010	2009	VARIAZIONE ASSOLUTA
<b>Cash Flow Operativo - FFO (milioni di euro)</b>	<b>1.201,9</b>	<b>1.111,1</b>	<b>90,8</b>
<b>Cash Flow Operativo per azione - FFO (euro)</b>	<b>1,93</b>	<b>1,79</b>	<b>0,14</b>

Al fine di facilitare la comprensione di alcune variazioni dei dati economici operativi, si ricorda che, a partire dal 5 agosto 2009, in conseguenza dell'entrata in vigore del Decreto Legge n. 78/2009, convertito con Legge n. 102/2009, è rilevata tra i costi operativi un'integrazione del canone di concessione da corrispondere ad ANAS (calcolata sulla percorrenza chilometrica pari a 3 millesimi di euro a km per le classi A e B ed a 9 millesimi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5) e, corrispondentemente, una maggiorazione tariffaria tra i ricavi da pedaggio, senza quindi incidere sul risultato della Società. A partire dal 1° luglio 2010, al fine di dare applicazione al Decreto Legge n. 78/2010, convertito con Legge n. 122/2010, è stata inoltre introdotta un'ulteriore maggiorazione tariffaria in misura corrispondente all'integrazione del canone di concessione dovuto ad ANAS (1 millesimo di euro per le classi da pedaggio A e B e 3 millesimi di euro per le classi da pedaggio 3, 4 e 5).

L'importo complessivo di tali maggiorazioni tariffarie è pari a 213,4 milioni di euro per il 2010 e 74,2 milioni di euro per il 2009 (periodo 5 agosto – 31 dicembre).

Al netto degli effetti di tale fenomeno, i ricavi totali si incrementano di 59,6 milioni di euro (+2,1%) rispetto al 2009.

I "Ricavi da pedaggio" sono pari a 2.762,2 milioni di euro, con un incremento di 232,4 milioni di euro (+9,2%) rispetto al 2009 (2.529,8 milioni di euro), essenzialmente originato da:

- a) l'incremento tariffario del 2010 con decorrenza 1° gennaio (+2,4%), che si aggiunge all'incremento tariffario del 2009 (+2,4%) a far data dal 1° maggio, con un effetto complessivo pari a circa 76,5 milioni di euro (+3,1%);
- b) la variazione del mix (+0,5%) determinato da una ripresa significativa del traffico dei veicoli pesanti a 3 o più assi (+ 3,2%), con un beneficio sui ricavi da pedaggio stimabile in 13,0 milioni di euro;
- c) le maggiorazioni tariffarie (+139,2 milioni di euro, pari a +5,5%) corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione introdotte dalle citate variazioni normative.

Gli "Altri ricavi operativi" ammontano a 383,7 milioni di euro e si decrementano di 33,6 milioni di euro (-8,1%) rispetto al 2009 (417,3 milioni di euro), sostanzialmente per l'effetto combinato di:

- a) minori ricavi non ricorrenti per opere a carico dei subconcessionari (-28,6 milioni di euro) costituiti dalle devoluzioni gratuite dei fabbricati presenti in alcune aree di servizio (4,4 milioni di euro nel 2010 rispetto a 33,0 milioni di euro nel 2009);
- b) maggiori ricavi da aree di servizio (+12,6 milioni di euro) principalmente dovuti all'aumento delle royalties correnti a seguito del rinnovo delle subconcessioni scadute a fine 2009;
- c) minori ricavi afferenti la gestione del ramo d'azienda Tech, oggetto del citato contratto di affitto efficace dal 1° gennaio 2010, al netto dei ricavi per prestazioni rese dal 2010 alla controllata stessa.

I "Costi operativi netti" ammontano a 1.193,8 milioni di euro e si incrementano di 126,5 milioni di euro (+11,9%) rispetto al 2009. Come evidenziato per i ricavi dell'esercizio, escludendo le integrazioni del canone di concessione introdotte dalle citate variazioni normative, i costi operativi netti si decrementano di 12,7 milioni di euro (-1,3%) rispetto al 2009.

I "Costi esterni gestionali" sono pari a 526,1 milioni di euro e si decrementano di 13,6 milioni di euro (-2,5%) rispetto al 2009 (539,7 milioni di euro). Tale decremento è originato principalmente da:

- a) minori costi di manutenzione (-6,1 milioni di euro), essenzialmente per effetto delle ottimizzazioni sia dei piani di manutenzione relativi agli interventi di pavimentazione che delle attività relative alla manutenzione ordinaria ricorrente; tali minori costi sono parzialmente compensati da maggiori attività inerenti la sicurezza e la gestione delle operazioni invernali;
- b) minori altri costi esterni (-7,4 milioni di euro), relativi alla gestione del ramo d'azienda Tech e parzialmente compensati dagli oneri conseguenti all'evento "neve" occorso in data 17 dicembre 2010 sull'autostrada A1.

Gli "Oneri concessori" ammontano a 288,7 milioni di euro e si incrementano di 141,7 milioni di euro rispetto al 2009 (147,0 milioni di euro), essenzialmente per le integrazioni del canone di concessione, a seguito dell'entrata in vigore delle variazioni normative sopra commentate.

Il "Costo del lavoro" al netto delle capitalizzazioni è pari a 379,0 milioni di euro e si decrementa di 1,6 milioni di euro (-0,4%) rispetto ai 380,6 milioni di euro del 2009.

Al lordo del costo del personale capitalizzato, il costo del lavoro è pari a 390,2 milioni di euro, in diminuzione di 2,4 milioni di euro (-0,6%) rispetto al 2009 (392,6 milioni di euro), sostanzialmente per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- a) decremento dell'organico di 111 unità medie (-1,9%) a seguito, principalmente, dei trasferimenti correlati al citato affitto del ramo aziendale Tech (-62 unità medie) e dell'effetto combinato della riduzione del personale nel comparto esazione e degli aumenti registrati nei comparti manutenzione, viabilità e impianti delle Direzioni di Tronco;



- b) aumento del costo medio complessivo (+1,3%), essenzialmente per effetto degli aumenti fissati dal rinnovo contrattuale di dicembre 2008 e per l'accantonamento di oneri relativi al prossimo rinnovo contrattuale oltre che ad altri oneri di competenza 2010, parzialmente compensati da minori incentivi all'esodo.

Il "Margine operativo lordo" (EBITDA), pari a 1.952,1 milioni di euro, si incrementa di 72,3 milioni di euro (+3,8%) rispetto al 2009 (1.879,8 milioni di euro).

Il "Risultato operativo" (EBIT) è pari a 1.538,3 milioni di euro, in aumento di 48,8 milioni di euro (+3,3%) rispetto al 2009. Oltre a quanto già commentato, il risultato operativo sconta maggiori "Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore" per 29,3 milioni di euro (+8,2%) in relazione prevalentemente al maggior ammortamento dei diritti concessori (in particolare in opere senza benefici economici); si segnalano inoltre minori "Accantonamenti a fondi ed altri stanziamenti rettificativi" per 5,8 milioni di euro, relativi al fondo spese di ripristino e sostituzione, parzialmente compensati dagli incrementi del fondo svalutazione crediti e del fondo per rischi ed oneri.

Gli "Oneri finanziari", al netto dei relativi proventi, sono pari a 463,3 milioni di euro e si incrementano di 5,8 milioni di euro (+1,3%) rispetto al saldo del 2009 (457,5 milioni di euro) essenzialmente per effetto di:

- a) maggiori interessi passivi riconducibili all'incremento del differenziale fra il costo della provvista sostenuto per assicurare idonee risorse finanziarie in vista del rimborso del finanziamento infragruppo in scadenza nel 2011 e il rendimento degli investimenti di liquidità, a seguito dell'aumento della liquidità media investita parzialmente compensato da un maggior rendimento medio della stessa (+ 22,4 milioni di euro);
- b) maggiori interessi e oneri derivanti dalla maggiore esposizione media netta finanziata, parzialmente compensati dalla diminuzione dei tassi di interesse nell'esercizio (+4,2 milioni di euro);
- c) maggiori dividendi percepiti nel corso del 2010 da società partecipate (+21,0 milioni di euro).

Gli "Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione" si decrementano di 17,6 milioni di euro rispetto al 2009 (-9,8%) principalmente per effetto della diminuzione dei tassi di interesse correnti e prospettici, mentre gli oneri finanziari capitalizzati sono pari a 14,6 milioni di euro nel 2010 (6,9 milioni di euro nel 2009).

Le rettifiche di valore di partecipazioni ammontano a 19,7 milioni di euro (106,1 milioni di euro nel 2009) ed accolgono le svalutazioni delle partecipazioni in IGLI (15,1 milioni di euro), effettuata sulla base del confronto tra il valore di carico delle azioni Impregilo detenute da IGLI ed il loro valore di mercato (quotazione di borsa), in Autostrade International U.S. Holdings (2,6 milioni di euro) operata sulla base dei risultati del test di impairment eseguito in presenza di indicatori di perdita di valore della partecipazione ed in Newpass (2,0 milioni di euro) per copertura perdite.

Nel 2009 invece le rettifiche di valore di partecipazioni erano relative alle svalutazioni delle partecipazioni in IGLI (67,7 milioni di euro), Stalexport Autostrady (32,2 milioni di euro) e Strada dei Parchi (6,2 milioni di euro).

Gli "Oneri fiscali" (322,4 milioni di euro) si incrementano di 27,6 milioni (+9,4%) di euro rispetto al 2009, in misura percentuale inferiore rispetto al risultato prima delle imposte, tenuto conto della presenza nel 2009 di maggiori svalutazioni di partecipazioni (+86,4 milioni di euro) e nel 2010 di maggiori dividendi percepiti (+21,0 milioni di euro) imponibili solo per una porzione minima.

L'utile dell'esercizio è quindi pari a 586,2 milioni di euro, in aumento di 127,1 milioni di euro (+27,7%) rispetto al 2009.

Si rileva infine che la gestione operativa ha prodotto nel 2010 un cash flow operativo (FFO), determinato come definito nella precedente sezione 1.2, cui si rinvia, pari a 1.201,9 milioni di euro (1.111,1 milioni di euro nel 2009), interamente assorbito dagli investimenti dell'esercizio.



#### CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(Milioni di euro)	2010	2009
Utile dell'esercizio (A)	586,2	459,1
Utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	17,6	-22,8
Utili (perdite) da valutazione attuariale (IAS 19)	3,8	3,6
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale (B)	21,4	-19,2
<b>Risultato economico complessivo dell'esercizio (A+B)</b>	<b>607,6</b>	<b>439,9</b>

Il prospetto di conto economico complessivo evidenzia un risultato complessivo di 607,6 milioni di euro (439,9 milioni di euro nel 2009) che beneficia, rispetto all'utile dell'esercizio, dell'iscrizione in apposite riserve di patrimonio netto della variazione positiva del fair value degli strumenti finanziari derivati di cash flow hedge e della valutazione attuariale del TFR, entrambe al netto dei relativi effetti fiscali (complessivamente pari a 21,4 milioni di euro).

#### Struttura patrimoniale - finanziaria

Le "Attività non finanziarie non correnti" sono pari a 17.523,8 milioni di euro e si incrementano di 120,1 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2009 (17.403,7 milioni di euro).

Le "Attività materiali", pari a 80,7 milioni di euro (81,6 milioni di euro a fine 2009), sono costituite da immobili, impianti e macchinari (71,8 milioni di euro) e da investimenti immobiliari (8,9 milioni di euro). Il decremento dell'esercizio, pari a 0,9 milioni di euro, è dovuto essenzialmente all'effetto di ammortamenti e dismissioni (20,6 milioni di euro), parzialmente compensato dagli investimenti dell'esercizio (19,7 milioni di euro).

Le "Attività immateriali" ammontano a 16.575,4 milioni di euro (16.357,9 milioni di euro al 31 dicembre 2009) e comprendono essenzialmente, oltre al valore residuo dell'avviamento generato dall'operazione di conferimento del compendio autostradale nel 2003 (6.111,2 milioni di euro), i diritti concessori riconducibili ad opere senza benefici economici aggiuntivi per 9.106,6 milioni di euro (9.251,9 milioni di euro al 31 dicembre 2009) e ad opere con benefici economici aggiuntivi per 1.265,5 milioni di euro (903,5 milioni di euro al 31 dicembre 2009). Il citato avviamento non è oggetto di ammortamento sistematico ma è soggetto a periodici test di impairment, che hanno evidenziato, al 31 dicembre 2010, la recuperabilità del valore contabile sopra indicato, attraverso la stima sia del presumibile valore di mercato che del valore d'uso. L'incremento dell'esercizio, pari a 217,5 milioni di euro, è dovuto sostanzialmente all'aumento di valore dei diritti concessori (568,6 milioni di euro) in relazione sia agli investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi (+390,6 milioni di euro) che all'adeguamento del valore attuale degli investimenti previsti a finire, al netto dei relativi contributi, delle opere senza benefici economici aggiuntivi (+173,6 milioni di euro), parzialmente compensati dall'effetto degli ammortamenti dell'esercizio (350,1 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2010 la voce "Partecipazioni" ammonta a 764,5 milioni di euro (834,6 milioni di euro al 31 dicembre 2009) ed include essenzialmente partecipazioni in società controllate per 654,2 milioni di euro e partecipazioni in società collegate ed a controllo congiunto per 110,3 milioni di euro. Il decremento di 70,1 è relativo essenzialmente alla riclassifica della partecipazione nella controllata Strada dei Parchi (con un valore di carico pari a 54,3 milioni di euro al 31 dicembre 2010) tra le attività correnti, per le motivazioni indicate nella premessa del capitolo. Tra le altre variazioni dell'esercizio, si segnalano le svalutazioni delle partecipazioni in IGLI (15,2 milioni di euro), in Autostrade International U.S. Holdings Inc. (2,6 milioni di euro) ed in Newpass (2,0 milioni di euro), già commentate nella "gestione economica" ed il versamento in conto futuro aumento di capitale in Autostrade Tech (2,0 milioni di euro).

Le "Attività per imposte anticipate", al netto delle imposte differite, sono pari a 100,8 milioni di euro e si decrementano di 25,4 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2009 (126,2 milioni di euro) essenzialmente per effetto della deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'avviamento, in parte compensato dall'iscrizione di imposte anticipate nette correlate agli oneri e proventi contabilizzati nell'esercizio in applicazione dell'IFRIC 12.



**SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA RICLASSIFICATA**

(Milioni di euro)	31/12/2010	31/12/2009	VARIAZIONE ASSOLUTA
<b>Attività non finanziarie non correnti</b>			
Materiali	80,7	81,6	-0,9
Immateriali	16.575,4	16.357,9	217,5
Partecipazioni	764,5	834,6	-70,1
Attività per imposte anticipate	100,8	126,2	-25,4
Altre attività	2,4	3,4	-1,0
<b>Totale attività non finanziarie non correnti (A)</b>	<b>17.523,8</b>	<b>17.403,7</b>	<b>120,1</b>
<b>Capitale d'esercizio</b>			
Attività commerciali	579,7	561,2	18,5
Rimanenze	34,4	41,1	-6,7
Attività per lavori in corso su ordinazione	3,3	3,3	-
Crediti commerciali	542,0	516,8	25,2
Attività per imposte correnti	15,4	29,2	-13,8
Altre attività correnti	53,2	37,5	15,7
Attività destinate alla vendita	54,3	-	54,3
Fondo per impegni da convenzione corrente	-385,3	-582,2	196,9
Fondi per accantonamenti correnti	-166,2	-151,3	-14,9
Passività commerciali	-1.340,9	-1.177,7	-163,2
Passività per imposte correnti	-0,7	-2,2	1,5
Altre passività correnti	-333,2	-268,7	-64,5
<b>Totale capitale d'esercizio (B)</b>	<b>-1.523,7</b>	<b>-1.554,2</b>	<b>30,5</b>
<b>Capitale investito dedotte le passività d'esercizio (C=A+B)</b>	<b>16.000,1</b>	<b>15.849,5</b>	<b>150,6</b>
<b>Passività non finanziarie non correnti</b>			
Fondo per impegni da convenzione non corrente	-4.192,5	-4.276,0	83,5
Fondi per accantonamenti	-769,3	-738,3	-31,0
Altre passività	-27,2	-27,6	0,4
<b>Totale passività non finanziarie non correnti (D)</b>	<b>-4.989,0</b>	<b>-5.041,9</b>	<b>52,9</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO (E=C+D)</b>	<b>11.011,1</b>	<b>10.807,6</b>	<b>203,5</b>
<b>Patrimonio netto (F)</b>	<b>1.958,5</b>	<b>1.866,9</b>	<b>91,6</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>			
<b>Indebitamento finanziario netto a medio-lungo termine</b>			
Passività finanziarie non correnti	9.784,4	10.421,0	-636,6
Finanziamenti a medio-lungo termine	9.625,4	10.200,0	-574,6
Derivati con fair value passivo	159,0	221,0	-62,0
Altre attività finanziarie non correnti	-372,1	-417,7	45,6
Attività finanziarie per contributi su opere non correnti	-32,1	-	-32,1
Depositi bancari vincolati convertibili oltre dodici mesi	-214,5	-308,8	94,3
Derivati con fair value attivo	-	-0,9	0,9
Altre attività finanziarie	-125,5	-108,0	-17,5
<b>Indebitamento finanziario netto a medio-lungo termine (G)</b>	<b>9.412,3</b>	<b>10.003,3</b>	<b>-591,0</b>
<b>Indebitamento finanziario netto a breve termine</b>			
Passività finanziarie correnti	2.828,5	742,6	2.085,9
Scoperti di conto corrente	1,0	0,1	0,9
Finanziamenti a breve termine	85,0	46,0	20,0
Quota corrente di debiti finanziari a medio-lungo termine	2.451,7	521,9	1.929,8
Altre passività finanziarie	3,3	3,4	-0,1
Rapporti passivi conto corrente infragruppo	307,5	172,2	135,3
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-2.883,6	-1.517,0	-1.366,6
Altre attività finanziarie correnti	-304,6	-288,2	-16,4
Quota corrente di attività finanziarie a medio-lungo termine	-1,2	-49,3	48,1
Attività finanziarie per contributi su opere correnti	-136,4	-62,2	-74,2
Depositi bancari vincolati convertibili entro dodici mesi	-147,7	-162,9	15,2
Altre attività finanziarie	-19,3	-13,8	-5,5
<b>Indebitamento finanziario netto a breve termine (H)</b>	<b>-359,7</b>	<b>-1.062,6</b>	<b>702,9</b>
<b>Indebitamento finanziario netto (I=G+H)</b>	<b>9.052,6</b>	<b>8.940,7</b>	<b>111,9</b>
<b>COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (L=F+I)</b>	<b>11.011,1</b>	<b>10.807,6</b>	<b>203,5</b>

Le "Altre attività non correnti" sono pari a 2,4 milioni di euro (3,4 milioni di euro al 31 dicembre 2009) ed includono prevalentemente crediti verso l'Erario per l'anticipo di imposta sul TFR.

Il "Capitale di esercizio" presenta al 31 dicembre 2010 un saldo negativo pari a 1.523,7 milioni di euro (-1.554,2 milioni di euro al 31 dicembre 2009) determinato da attività di esercizio pari a 702,6 milioni di euro (627,9 milioni di euro al 31 dicembre 2009) e passività di esercizio pari a 2.226,3 milioni di euro (2.182,1 milioni di euro al 31 dicembre 2009).

Al netto della citata riclassifica tra le attività correnti della partecipazione in Strada dei Parchi (54,3 milioni di euro), il capitale d'esercizio presenta una variazione negativa di 23,8 milioni di euro, per l'effetto compensativo dei seguenti principali fattori:

- a) incremento delle passività commerciali e delle altre passività correnti complessivamente per 227,7 milioni di euro essenzialmente originato dall'incremento dell'esposizione verso fornitori per effetto dei maggiori investimenti realizzati nel corso dell'esercizio, verso l'ANAS ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze per canoni di concessione, anche per effetto delle citate integrazioni del canone di concessione, che si è riflesso, quest'ultimo, anche in un incremento dei debiti verso società interconnesse, seguito dalle corrispondenti maggiorazioni tariffarie;
- b) decremento della quota corrente dei fondi per impegni da convenzione e per accantonamenti per complessivi 182,0 milioni di euro, dovuto alla variazione del fondo impegni da convenzioni (-196,9 milioni di euro) in funzione dell'andamento previsto degli investimenti e parzialmente compensato dalla riclassifica tra le passività correnti del fondo incentivi pluriennali al personale (24,5 milioni di euro), in considerazione del previsto pagamento nel 2011;
- c) incremento dei crediti commerciali per 25,2 milioni di euro, essenzialmente per effetto dei maggiori acconti versati nell'esercizio per gli investimenti in corso.

Le "Passività non finanziarie non correnti" ammontano a 4.989,0 milioni di euro (5.041,9 milioni di euro al 31 dicembre 2009) e sono costituite essenzialmente da:

- a) fondo per impegni da convenzione non corrente, pari a 4.192,5 milioni di euro (4.276,0 milioni di euro al 31 dicembre 2009), che si decrementa di 83,5 milioni di euro per l'adeguamento, in base ai tassi di interesse correnti e prospettici, del valore attuale degli investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi per 306,7 milioni di euro, al netto della riclassifica della quota corrente pari a 390,2 milioni di euro;
- b) fondi per accantonamenti non correnti complessivamente pari a 769,3 milioni di euro (738,3 milioni di euro al 31 dicembre 2009), relativi al fondo spese e ripristino delle attività gratuitamente devolvibili (678,9 milioni di euro) ed al fondo TFR (90,4 milioni di euro).

Il "Capitale Investito Netto" è pertanto pari a 11.011,1 milioni di euro (10.807,6 milioni di euro al 31 dicembre 2009).

Il "Patrimonio netto" ammonta a 1.958,5 milioni di euro (1.866,9 milioni di euro al 31 dicembre 2009) e presenta un incremento di 91,6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2009 per effetto del risultato economico complessivo dell'esercizio (607,6 milioni di euro), parzialmente compensato dalla distribuzione del saldo dei dividendi relativi al precedente esercizio, pari a 230,1 milioni di euro, e dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2010, pari a 286,1 milioni di euro.

Si rileva che il patrimonio netto al 1° gennaio 2009 deriva dal bilancio di esercizio al 31 dicembre 2008. Il risultato di esercizio 2008 è stato rappresentato nella voce "Altre riserve e utili portati a nuovo" al 1° gennaio 2009.

La posizione finanziaria della Società al 31 dicembre 2010 è costituita da un indebitamento finanziario netto pari a 9.052,6 milioni di euro (8.940,7 milioni di euro al 31 dicembre 2009).

L'"Indebitamento finanziario netto a medio-lungo termine" è pari a 9.412,3 milioni di euro (10.003,3 milioni di euro al 31 dicembre 2009) ed è costituito da:

- a) "Passività finanziarie non correnti" pari a 9.784,4 milioni di euro (10.421,0 milioni di euro al 31 dicembre 2009), composte da:

- 1) finanziamenti a medio-lungo termine concessi dalla Capogruppo Atlantia per complessivi 7.651,8 milioni di euro che si decrementano nell'esercizio di 414,8 milioni di euro essenzialmente per effetto della riclassifica tra le passività correnti del finanziamento che replica a livello infragruppo il prestito obbligazionario emesso dalla Capogruppo di nominali



2.000 milioni di euro con scadenza giugno del 2011 (-1.997,0 milioni di euro), parzialmente compensata dai nuovi finanziamenti di importo rispettivamente pari a 1.000 milioni di euro (con scadenza 2017) e 500 milioni di euro (con scadenza 2025) concessi dalla Capogruppo in data 16 settembre 2010, che invece replicano il debito assunto da quest'ultima nei confronti del mercato attraverso l'emissione di due prestiti obbligazionari avvenuta in pari data;

- 2) finanziamenti a medio-lungo termine da istituti di credito pari a 1.973,6 milioni di euro, che includono:
- prestiti da banche per 296,5 milioni di euro, i cui rimborsi saranno effettuati dall'ANAS utilizzando gli stanziamenti previsti dalle Leggi n. 662/1996, n. 135/1997 e n. 345/1997;
  - prestiti erogati dalla Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.) per 900,5 milioni di euro, il finanziamento "Term Loan Facility" di 632,7 milioni di euro e finanziamenti concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti complessivamente pari a 143,9 milioni di euro.

La diminuzione di 159,8 milioni di euro rispetto al valore del 31 dicembre 2009 (2.133,4 milioni di euro) è riconducibile essenzialmente all'effetto delle riclassifiche tra le passività correnti delle quote dei finanziamenti che saranno rimborsate nel 2011;

- 3) il fair value negativo dei contratti finanziari derivati che è complessivamente pari a 159,0 milioni di euro, in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2009 di 62,0 milioni di euro. Tale decremento è riconducibile alla variazione della curva dei tassi di interesse ed alla liquidazione dei differenziali nell'esercizio (-24,2 milioni di euro), alla riclassifica tra le passività correnti del fair value dei derivati a copertura del finanziamento che replica a livello infragruppo il prestito obbligazionario con scadenza giugno 2011 emesso dalla Capogruppo (-26,0 milioni di euro) ed agli effetti della chiusura dei derivati infragruppo di fair value hedge a copertura del rischio di tasso di interesse del finanziamento di nominali 1.500 milioni di euro concesso dalla Capogruppo nel maggio 2009, con scadenza maggio 2016 (-11,8 milioni di euro);
- b) "Attività finanziarie non correnti" pari a 372,1 milioni di euro, in diminuzione di 45,6 milioni di euro per effetto della riclassifica tra le passività correnti (-94,3 milioni di euro) della quota dei depositi vincolati che si ritiene possa essere svincolata entro i 12 mesi successivi, in base all'aggiornamento del piano di svincoli certificati ai sensi delle Leggi n. 662/1996, n. 135/1997 e n. 345/1997, parzialmente compensata dall'aumento delle attività finanziarie per contributi su investimenti realizzati (+32,1 milioni di euro) e dall'accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine verso società controllate (+10,0 milioni di euro).

Al 31 dicembre 2010 l'"Indebitamento finanziario netto corrente" presenta invece un saldo attivo pari a 359,7 milioni di euro (al 31 dicembre 2009 la posizione finanziaria attiva corrente era pari a 1.062,6 milioni di euro) ed include:

- passività finanziarie correnti pari a 2.828,5 milioni di euro, in aumento di 2.085,9 milioni di euro principalmente per effetto delle riclassifiche tra le passività correnti sia del finanziamento di importo nominale pari a 2.000 milioni di euro concesso da Atlantia (+1.997,0 milioni di euro), di altri finanziamenti verso istituti di credito ed altri debiti (+97,2 milioni di euro), che del fair value negativo dei derivati sottoscritti a copertura del finanziamento stesso (+26,0 milioni di euro), oltre che dell'aumento del saldo dei rapporti dei conti di corrispondenza passivi infragruppo (+135,3 milioni di euro), dei nuovi finanziamenti infragruppo a breve termine (+20,0 milioni di euro) e dell'incremento dei ratei passivi per interessi maturati su debiti finanziari a medio - lungo termine (14,9 milioni di euro). Tali effetti sono parzialmente compensati dai rimborsi di finanziamenti per 193,8 milioni di euro;
- disponibilità liquide e mezzi equivalenti per 2.883,6 milioni di euro, con un incremento di 1.366,6 milioni di euro rispetto a 31 dicembre 2009, derivante dai nuovi finanziamenti infragruppo, dai flussi generati dalle attività di esercizio e dall'incasso di 69,4 milioni di euro a seguito della chiusura dei derivati a copertura del finanziamento infragruppo in scadenza nel 2016, parzialmente compensati dagli esborsi per attività di investimento e dai rimborsi di finanziamenti a medio - lungo termine;
- altre attività finanziarie correnti per 304,6 milioni di euro, in linea rispetto al 31 dicembre 2009, per effetto del decremento dei ratei attivi derivante dall'incasso dei differenziali sui derivati a copertura del rischio di variazione di tasso di interesse del finanziamento infragruppo di



nominali 1.500 milioni di euro chiusi nel mese di settembre 2010 (-48,7 milioni di euro) e della quota corrente dei depositi bancari vincolati convertibili entro dodici mesi (-15,2 milioni di euro). Tali variazioni sono essenzialmente compensate dall'incremento delle attività finanziarie per contributi su investimenti realizzati (+74,2 milioni di euro) e delle altre attività finanziarie (+5,4 milioni di euro) principalmente riconducibile alla variazione dei ratei relativi ad interessi attivi maturati a fine esercizio e ancora da incassare.

Si evidenzia che i finanziamenti ottenuti da Atlantia hanno scadenza tra il 2011 ed il 2038 ed una vita media residua di circa 6 anni. Gli stessi riflettono le stesse condizioni dei prestiti contratti dalla Capogruppo nei confronti del sistema creditizio e risultano maggiorati di un margine per tener conto degli oneri gestionali.

Gli strumenti finanziari derivati, in coerenza con la policy finanziaria di Gruppo, sono stati stipulati con Atlantia e taluni istituti di credito allo scopo di mitigare l'esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse di talune attività e passività finanziarie a medio-lungo termine.

Si evidenzia che per le operazioni di cash flow hedge, a seguito dell'esito positivo dei test di efficacia, la variazione di fair value è stata iscritta nell'apposita riserva di patrimonio netto.

La durata media dell'indebitamento finanziario fruttifero complessivo è pari a circa 6 anni e sei mesi. Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, l'indebitamento finanziario è espresso per il 96% a tasso fisso.

Nel corso dell'esercizio il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 5%.

Si segnala inoltre che al 31 dicembre 2010 la Società dispone di una riserva di liquidità stimata in 5.938,8 milioni di euro e composta da:

- a) 2.426,6 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente la data di scadenza del finanziamento infragruppo da 2.000 milioni di euro (9 giugno 2011);
- b) 362,2 milioni di euro riconducibili a depositi vincolati destinati dalla copertura dei fabbisogni per lo svolgimento dei lavori;
- c) 3.150 milioni di euro riconducibili a linee di credito committed non utilizzate. In particolare la Società dispone delle seguenti linee di finanziamento:
  - 1) 500 milioni di euro relativi alla parte non ancora utilizzata del contratto stipulato a novembre 2008 con la Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.) (per complessivi 1.000 milioni di euro), utilizzabile entro novembre 2012;
  - 2) 300 milioni di euro relativi alla parte non ancora utilizzata del contratto stipulato a dicembre 2010 con la Banca Europea degli Investimenti (B.E.I.) (per complessivi 300 milioni di euro), utilizzabile entro dicembre 2014;
  - 3) 350 milioni di euro relativi alla parte non utilizzata del finanziamento concesso a dicembre 2008 dalla Cassa Depositi e Prestiti (per complessivi 500 milioni di euro), utilizzabile entro agosto 2013 e con scadenza nel 2034;
  - 4) 1.000 milioni di euro relativi alla parte non utilizzata del finanziamento concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti e dalla Sace, utilizzabile entro settembre 2014 e con scadenza 2024;
  - 5) 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 2010 e con scadenza a giugno 2015.



(Milioni di euro)	Capitale emesso	Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	Riserve da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva da cash flow hedge	Altre riserve e utili portati a nuovo	Risultato dell'esercizio	Totale Patrimonio netto
Saldo al 31/12/2008	622,0	197,0	216,1	124,4	-128,9	1.388,2	455,4	2.874,2
Riclassifica risultato esercizio 2008 (ante IFRIC 12)	-	-	-	-	-	-455,4	-455,4	-
Effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 al 1/01/2009	-	-	-	-	-	-962,2	-	-962,2
Saldo al 1/1/2009 (inclusi gli effetti della prima adozione dell'IFRIC 12)	622,0	197,0	216,1	124,4	-128,9	881,4	-	1.912,0
Risultato economico complessivo dell'esercizio (IFRIC 12)	-	-	-	-	-22,8	3,6	459,1	439,9
Operazioni con gli azionisti ed altre variazioni								
Destinazione utile 2008	-	87,0	-	-	-	-87,0	-	-
Dividendi deliberati saldo 2008	-	-	-	-	-	-205,3	-	-205,3
Acconto sui dividendi	-	-	-	-	-	-	-279,9	-279,9
Piano di stock option	-	-	-	-	-	0,2	-	0,2
Saldo al 31/12/2009	622,0	284,0	216,1	124,4	-151,7	592,9	179,2	1.866,9
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-	-	-	17,6	3,8	586,2	607,6
Operazioni con gli azionisti ed altre variazioni								
Destinazione utile 2009	-	68,0	-	-	-	28,2	-96,2	-
Dividendi deliberati saldo 2009	-	-	-	-	-	-147,1	-83,1	-230,2
Acconto sui dividendi	-	-	-	-	-	-	-286,1	-286,1
Piano di stock option	-	-	-	-	-	0,3	-	0,3
Saldo al 31/12/2010	622,0	352,0	216,1	124,4	-134,1	478,1	300,0	1.958,5

## Gestione finanziaria

La dinamica finanziaria del 2010 evidenzia un incremento di disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti di 1.230,4 milioni di euro, rispetto all'incremento registrato nel 2009 di 1.091,8 milioni di euro.

Il flusso di cassa generato da attività di esercizio è pari a 1.390,7 milioni di euro, in aumento di 209,9 milioni di euro rispetto al saldo del 2009 (1.180,8 milioni di euro). In particolare, si evidenzia che al maggior cash flow operativo (FFO) (complessivamente pari a +90,8 milioni di euro) si aggiunge il maggior apporto nell'esercizio della "variazione di capitale di esercizio", sostanzialmente per effetto dell'aumento dell'esposizione debitoria correlata all'incremento sia delle passività verso l'ANAS e verso società interconnesse, influenzate dalle citate maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione, sia di quelle verso fornitori per effetto dei maggiori investimenti realizzati nel corso dell'esercizio.

Il flusso di cassa per attività di investimento, pari a 981,3 milioni di euro, si decrementa di 103,3 milioni di euro rispetto al flusso del 2009 (1.084,6 milioni di euro) pur in presenza di maggiori investimenti in attività autostradali effettuati nel 2010. Ciò per effetto dei maggiori investimenti in partecipazioni sostenuti nel 2009, in relazione alle operazioni societarie finalizzate all'acquisto di partecipazioni dal gruppo Itinere, in parte compensati dai maggiori svincoli di depositi bancari del 2009 per investimenti realizzati in precedenza.

Il flusso di cassa da attività finanziaria del 2010 è infine pari a 821,0 milioni di euro, in diminuzione di 174,6 milioni di euro rispetto al corrispondente flusso del 2009 (995,6 milioni di euro) essenzialmente in relazione al maggior valore dei finanziamenti concessi dalla controllante nel 2009, ai maggiori rimborsi di finanziamenti avvenuti nel 2010 ed all'incremento del saldo dei dividendi corrisposti nel corso dell'esercizio. Tali fattori risultano parzialmente compensati dall'incasso derivante dalla citata chiusura dei derivati a copertura del finanziamento infragruppo in scadenza nel 2016.

**RENDICONTO FINANZIARIO**

(Milioni di euro)	2010	2009
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO</b>		
Utile dell'esercizio:	586,2	459,1
<b>Rettificato da:</b>		
Ammortamenti	386,7	357,4
Accantonamenti ai fondi	28,2	38,0
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione	161,3	178,9
Svalutazioni (Rivalutazioni) delle attività finanziarie non correnti incluse partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value	19,7	106,1
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo e rettifiche di attività non correnti	0,1	-1,6
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite	18,7	3,4
Altri (proventi) e oneri non monetari	-4,2	-32,9
Variazione del capitale di esercizio ed altre variazioni	194,0	72,4
<b>Flusso di cassa netto da (per) attività di esercizio [a]</b>	<b>1.390,7</b>	<b>1.180,8</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO</b>		
Investimenti in attività autostradali	-1.194,9	-1.031,5
Contributi su attività autostradali	222,0	133,0
Investimenti in attività materiali	-19,8	-25,1
Investimenti in attività immateriali	-15,7	-16,6
Investimenti in partecipazioni al netto dei decimi da versare	-4,0	-344,9
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni	0,7	4,0
Variazione netta delle altre attività non correnti	1,1	4,4
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti non detenute a scopo di negoziazione	29,3	192,1
<b>Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento [b]</b>	<b>-981,3</b>	<b>-1.084,6</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' FINANZIARIA</b>		
Dividendi corrisposti	-516,3	-485,2
Nuovi finanziamenti da azionisti	1.500,0	1.649,1
Rimborsi finanziamenti da azionisti	-	-450,0
Accensioni e accollo di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	-	443,8
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	-193,8	-72,2
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	31,1	-89,9
<b>Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria [c]</b>	<b>821,0</b>	<b>995,6</b>
<b>Incremento/(decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti [a+b+c]</b>	<b>1.230,4</b>	<b>1.091,8</b>
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti ad inizio esercizio</b>	<b>1.344,7</b>	<b>252,9</b>
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio</b>	<b>2.575,1</b>	<b>1.344,7</b>

**INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO**

	2010	2009
Imposte sul reddito corrisposte	286,6	333,2
Interessi attivi ed altri proventi finanziari incassati	110,1	34,1
Interessi passivi ed altri oneri finanziari corrisposti	556,1	492,8
Dividendi ricevuti	57,4	36,4

**RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI**

	2010	2009
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a inizio esercizio</b>	<b>1.344,7</b>	<b>252,9</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.517,0	477,6
Scoperti di conto corrente rimborsabili a vista	-0,1	-19,8
Rapporti di C/C passivi infragruppo	-172,2	-204,9
<b>Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio</b>	<b>2.575,1</b>	<b>1.344,7</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.883,6	1.517,0
Scoperti di conto corrente rimborsabili a vista	-1,0	-0,1
Rapporti di C/C passivi infragruppo	-307,5	-172,2

*[Handwritten signature]*



## 3.2 ANDAMENTO GESTIONALE 2010

### 3.2.1 TRAFFICO

Nel 2010 sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie autostradali italiane controllate sono stati percorsi 54.965 milioni di chilometri, 43.243 milioni dai veicoli leggeri (78,7%) e 11.722 milioni dai veicoli pesanti (21,3%).

La variazione di traffico rispetto al 2009 è stata pari a -0,07% (incluso Strada dei Parchi, società oggetto di accordo di cessione), con la componente dei veicoli leggeri in flessione dello 0,4% e con quella dei pesanti in aumento dell'1,3%.

Escludendo le autostrade gestite da Strada dei Parchi, il traffico complessivo di Autostrade per l'Italia e delle società controllate italiane si è attestato sui valori dell'anno precedente: -0,01% il traffico totale, -0,37% i leggeri, +1,32% i pesanti.

La dinamica del traffico è condizionata dal confronto con l'esercizio precedente, che a partire dal secondo trimestre evidenziava un accentuato recupero del traffico leggeri.

Al contrario, la componente pesante ha mostrato, nel 2010, netti segnali di ripresa che hanno consentito un recupero sul risultato complessivo dell'anno.

L'analisi per concessionaria mostra risultati piuttosto differenziati. Sulla rete di Autostrade per l'Italia il traffico è rimasto pressoché stazionario (+0,05%), per effetto del lieve calo della componente leggera (-0,3%) accompagnato da una discreta crescita della mobilità pesante (+1,3%).

Le diverse arterie che compongono la rete di Autostrade per l'Italia registrano dinamiche variabili tra il -4,5% della A23 Udine-Tarvisio – che mostra tuttavia una ripresa del traffico pesante – ed il +2,5% della A27 Venezia-Belluno che, nella seconda metà dell'anno, registra incrementi di traffico importanti, soprattutto per i pesanti, in concomitanza con l'apertura al traffico dell'interconnessione con la A28 all'altezza di Conegliano.

Si registra inoltre un risultato negativo per la A14 Bologna-Taranto (-1%), per effetto della apertura di tratti di viabilità alternativa, in particolare intorno a Pescara e Foggia, con conseguenze sia sui tratti autostradali direttamente interessati che sui tratti limitrofi.

Per quanto riguarda il Nodo di Mestre, continuano a manifestarsi gli effetti dell'entrata in esercizio del Passante di Mestre, avvenuta l'8 febbraio 2009 (-13,6%).

L'evoluzione del traffico mostra una crescita rilevante sul Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (+7,6%) e sul Traforo del Monte Bianco (+4,0%), dove la ripresa del traffico pesante è stata particolarmente accentuata, recuperando l'andamento fortemente negativo del 2009.

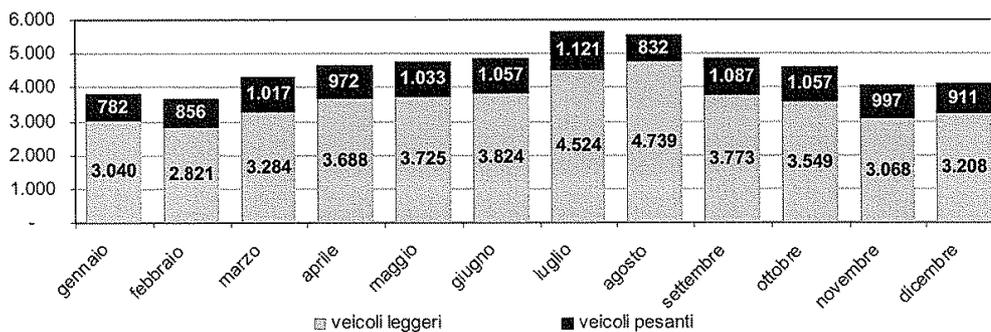
Positivo anche l'andamento rilevato sulla Tangenziale di Napoli (+0,7%), mentre le restanti arterie del Gruppo segnano variazioni negative: -1,3% Autostrada Torino-Savona, -1,6% Autostrade Meridionali, -1,7% Società Autostrada Tirrenica e -1,5% Strada dei Parchi. Per Autostrada Torino-Savona e Società Autostrada Tirrenica, il decremento è attribuibile principalmente ai veicoli leggeri a causa delle avverse condizioni meteo, in particolare nel mese di maggio, mentre per Strada dei Parchi il decremento è dovuto al rallentamento delle attività di ricostruzione, successive al sisma del 6 aprile 2009, che l'anno scorso avevano comportato una crescita particolarmente sostenuta della mobilità.

**Traffico sulla rete in concessione in Italia nell'esercizio 2010**

Tratte Autostradali	Veicoli*Km (milioni)				VTMG * 2010
	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Veicoli totali	Variazione% su 2009	
A1 Milano-Napoli	14.076	4.491	18.567	0,41	63.310
A4 Milano-Brescia	2.937	872	3.809	2,41	111.597
A7 Serravalle-Genova	512	126	638	1,09	34.945
A8/A9 Milano-Laghi	2.073	348	2.421	-0,36	85.338
A8/26 Diramazione	433	74	507	-0,88	57.874
A10 Genova-Savona	771	160	931	-0,19	56.090
A11 Firenze-Mare	1.343	263	1.606	-1,72	53.855
A12 Genova-Sestri	780	139	919	-0,80	51.704
A12 Roma-Civitavecchia	633	99	732	-1,03	30.673
A13 Bologna-Padova	1.555	537	2.092	2,07	45.023
A14 Bologna-Taranto	8.113	2.597	10.710	-0,99	37.549
A16 Napoli-Canosa	1.235	275	1.510	-0,62	24.010
A23 Udine-Tarvisio	424	171	595	-4,53	16.101
A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	1.685	459	2.144	-0,48	23.990
A27 Venezia-Belluno	560	106	666	2,49	22.199
A30 Caserta-Salerno	674	189	863	1,29	42.787
Nodo di Mestre	32	10	42	-13,63	--
<b>TOTALE AUTOSTRADE PER L'ITALIA</b>	<b>37.836</b>	<b>10.916</b>	<b>48.752</b>	<b>0,05</b>	<b>46.790</b>
Torino-Savona	803	169	972	-1,35	20.341
Napoli-Pompei-Salerno	1.389	150	1.539	-1,61	81.738
Tangenziale di Napoli	940	85	1.025	0,70	139.089
Trafo del Monte Bianco	8	3	11	3,99	5.097
Livorno-Rosignano	197	43	240	-1,68	17.928
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	87	29	116	7,59	9.848
Strada dei Parchi	1.983	327	2.310	-1,54	22.995
<b>TOTALE SOCIETA' CONTROLLATE ITALIANE</b>	<b>5.407</b>	<b>806</b>	<b>6.213</b>	<b>-1,00</b>	<b>30.801</b>
<b>TOTALE</b>	<b>43.243</b>	<b>11.722</b>	<b>54.965</b>	<b>-0,07</b>	<b>44.197</b>

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

**Andamento mensile del traffico sulla rete italiana in concessione nel 2010**  
 (Milioni di veicoli\*km)



All'estero la concessionaria polacca Stalexport Autostrada Malopolska nel 2010 ha registrato una crescita del +5,0% rispetto al 2009. Il traffico medio giornaliero dei veicoli leggeri ha registrato un incremento del +3,3%, quello dei veicoli pesanti del +10,9%.

La concessionaria cilena Los Lagos ha registrato nel 2010 un incremento dei transiti lungo la rete in gestione pari a +2,2% rispetto al 2009, dovuto alla crescita sia del traffico leggero (+2,1%), sia del traffico pesante (+2,5%). L'andamento del traffico ha tuttavia risentito dei danni infrastrutturali registrati a nord della tratta in concessione a Los Lagos (che invece non ha subito danni) a causa



del terremoto occorso il 27 febbraio 2010. Le avverse condizioni climatiche hanno peraltro ridotto il flusso veicolare dei turisti nel periodo estivo.

La crescita del traffico si dimostra ancora più sostenuta sulla rete delle altre società partecipate del Gruppo, (Costanera Norte e Vespucio Sur in Cile, Triangolo do Sol in Brasile).

### Traffico sulla rete in concessione all'estero nell'esercizio 2010

	Traffico (milioni di km percorsi)			Traffico (migliaia di transiti)		
	2009	2010	Delta	2009	2010	Delta
<b>Società estere consolidate</b>						
Stalexport	636,8	668,4	5,0%	20.880	21.915	5,0%
Los Lagos	416,4	421,2	1,2%	10.894	11.130	2,2%
<b>Società estere partecipate</b>						
<i>Autostrade Sud America</i>						
-Vespucio Sur	536,3	590,6	10,1%	175.392	193.388	10,3%
-Costanera Norte	782,6	839,0	7,2%	176.509	188.158	6,6%
Triangolo do Sol	1.144,3	1.238,9	8,3%	16.695	18.041	8,1%
<b>Totale</b>	<b>3.516,4</b>	<b>3.758,1</b>	<b>6,9%</b>	<b>400.370,0</b>	<b>432.632,0</b>	<b>8,1%</b>

### 3.2.2 TARIFFE

Dal 1° gennaio 2010 sono stati applicati gli adeguamenti tariffari per l'anno 2010 per Autostrade per l'Italia e le concessionarie autostradali italiane del Gruppo.

#### Variazioni tariffarie con decorrenza 1° gennaio 2010

Concessionarie autostradali italiane	Incremento tariffario
Autostrade per l'Italia	2,40%
Raccordo Autostradale Valle D'Aosta	0,94%
Autostrada Torino-Savona	1,47%
Società Autostrada Tirrenica	2,11%
Strada dei Parchi	4,78%
Tangenziale di Napoli	2,17%
Autostrade Meridionali	1,43%
Società Italiana Traforo del Monte Bianco	5,55%

Nell'attesa che si concludesse l'iter per l'efficacia delle convenzioni uniche previste dal D.L. n. 262/2006 sottoscritte nel corso del 2009, per le società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Autostrada Torino - Savona, Società Autostrada Tirrenica, Tangenziale di Napoli, Autostrade Meridionali e Strada dei Parchi sono stati riconosciuti gli incrementi tariffari spettanti in base alle rispettive convenzioni allora vigenti comprensivi, per la società Strada dei Parchi, degli adeguamenti tariffari non riconosciuti negli anni 2007, 2008 e 2009.

La Società Italiana Traforo del Monte Bianco, in base ad accordi bilaterali Italia - Francia, ha applicato dal 1° gennaio 2010, in ottemperanza a quanto deliberato il 20 novembre 2009 dalla Commissione Intergovernativa del Traforo del Monte Bianco, un aumento pari al 5,55% complessivo, risultante dalla combinazione di due elementi: i) 2,05% corrispondente alla media

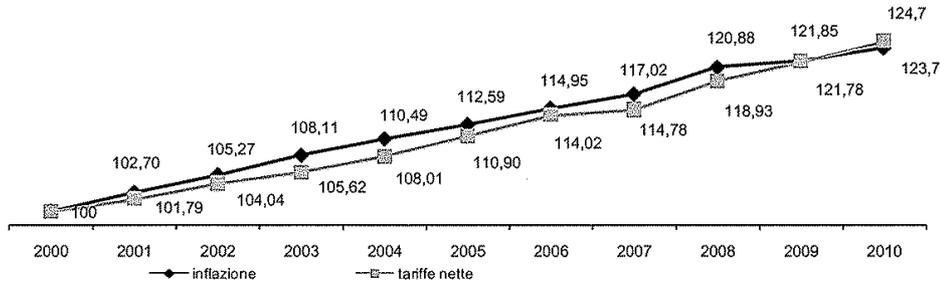
dell'inflazione italiana (2,52%) e francese (1,58%) relativa al periodo dal 1° marzo 2008 al 31 agosto 2009; ii) 3,50% in base a quanto approvato dalla Commissione Intergovernativa il 20 novembre 2009.

Stalexport Autostrada Malopolska dal 1° dicembre 2009 ha adeguato le tariffe sia per i veicoli leggeri, con un incremento del 23%, sia per i veicoli pesanti con peso inferiore alle 12 tonnellate, il cui incremento è stato dell'8%. Gli adeguamenti tariffari introdotti dalla concessionaria polacca sono stati fissati entro i limiti previsti nel contratto di concessione. Inoltre con decorrenza 1° luglio 2010 il valore dello shadow toll riconosciuto dall'Autorità alla Concessionaria e relativo al transito dei veicoli pesanti con peso superiore alle 12 tonnellate ha subito un adeguamento pari al 5,4%.

La concessionaria cilena Los Lagos, in base al contratto di concessione, ha applicato a partire dal 1° gennaio 2010 una riduzione delle tariffe pari al 3,4% a seguito dell'adeguamento per deflazione pari a -2,3% (calcolata tra il 1° dicembre 2008 ed il 30 novembre 2009), della variazione negativa del "fattore sicurezza" tra il 2009 (pari a 5,0%) e il 2010 (3,5%), parzialmente compensati dall'effetto ponderato dell'arrotondamento ai 100 pesos delle tariffe (+0,4%).

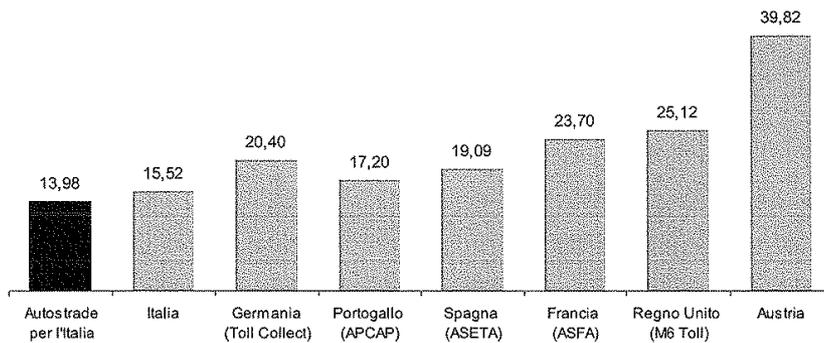


**Inflazione e tariffe di Autostrade per l'Italia: evoluzione 2000-2010(\*)**  
 (numero indice 2000=100)



(\*) Fonte inflazione: indice ISTAT dei prezzi al consumo per l'intera Collettività Nazionale (tabacchi inclusi).

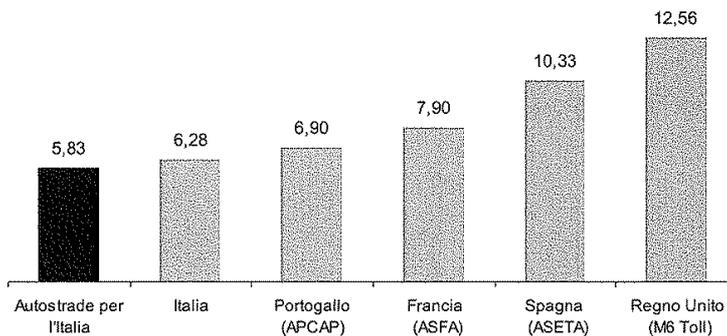
**Tariffe medie per mezzi pesanti in Europa\* IVA inclusa**  
 (Anno 2009 € cent/km)



(\*) Fonte: APCAP; ASETA; ASFA; ASECAP

Nota: le tariffe della M6 Toll risentono del peggiorato rapporto di cambio tra Sterlina ed euro

**Tariffe medie per vettura in Europa (\*) IVA inclusa**  
 (anno 2009 € cent/km)



(\*) Fonte: APCAP; ASETA; ASFA; ASECAP; Toll Collect

Note: le tariffe della M6 Toll risentono del peggiorato rapporto di cambio tra Sterlina ed Euro.  
 le tariffe di Toll Collect sono distinte a seconda delle classi di emissione; la tariffa si riferisce alla categoria "C" (veicoli più inquinanti).

### 3.2.3 POTENZIAMENTO E AMMODERNAMENTO DELLA RETE

Autostrade per l'Italia e le concessionarie controllate italiane hanno in fase di realizzazione un programma di investimenti in Grandi Opere di oltre 13 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 mobilità più sicura e migliori livelli di servizio.

In particolare, per quanto riguarda Autostrade per l'Italia, il piano di investimenti si articola in due programmi di interventi. Il primo compreso nel piano finanziario allegato alla Convenzione del 1997 con l'ANAS e il secondo contenuto nel IV Atto Aggiuntivo alla citata Convenzione stipulato nel 2002.

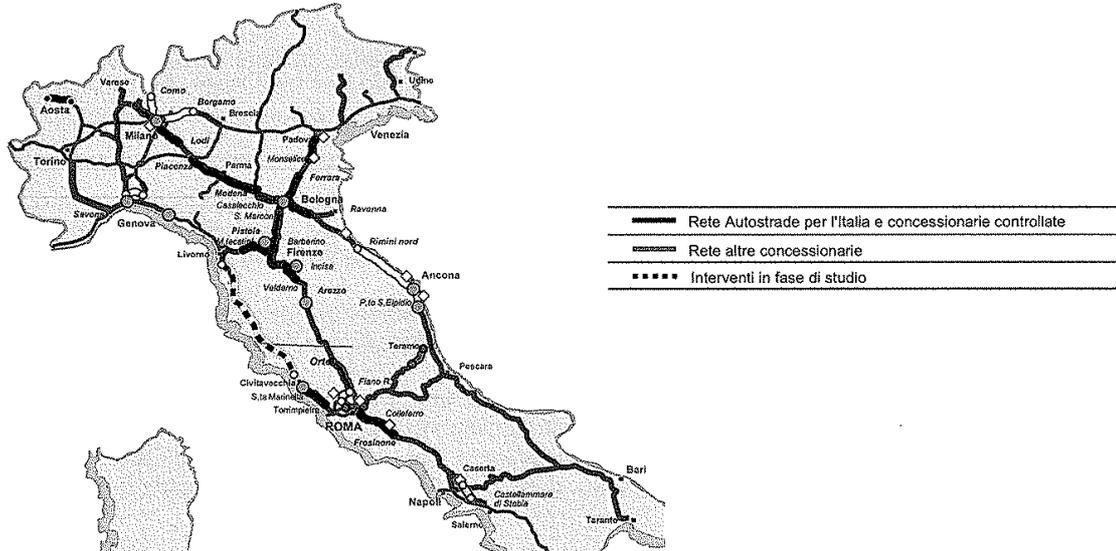
Entrambi sono stati recepiti dalla nuova Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia, sottoscritta il 12 ottobre 2007 ed efficace dall'8 giugno 2008, che peraltro individua ulteriori interventi fino a 7 miliardi di euro, mediante:

- 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 330 km di rete, per un importo stimato in circa 5 miliardi di euro.

I programmi di intervento delle società concessionarie controllate italiane, compresi nei rispettivi piani finanziari, rispondono ai medesimi obiettivi di Autostrade per l'Italia e prevedono il potenziamento di arterie già esistenti. Hanno particolare rilevanza le opere di ampliamento e ammodernamento della Napoli-Pompei-Salerno (Autostrade Meridionali) e delle autostrade romano-abruzzesi (Strada dei Parchi). Inoltre la Convenzione Unica di Società Autostrada Tirrenica prevede l'impegno a realizzare il completamento dell'A12 Livorno – Civitavecchia per oltre 200 km subordinatamente alla approvazione del Progetto Definitivo e del relativo Piano Finanziario e alla definizione dei termini per la remunerazione economica dell'investimento.



**Interventi di potenziamento e ammodernamento della rete in concessione in Italia**



<b>AUTOSTRADE per l'ITALIA</b>		€/Mln (a)	Km	partecipazione ASPI	
				%	€Mld
	<b>Piano Finanziario 1997</b>	6,2	237	100%	6,2
	<b>IV Atto Aggiuntivo 2002</b>	5,6	266	100%	5,6
	<b>Convenzione Unica 2007 (b)</b>	5,0	326	100%	5,0
	<b>Ulteriori Interventi</b>	2,0		100%	2,0
<b>TOTALE</b>		<b>18,8</b>	<b>829</b>		<b>18,8</b>
<b>SOCIETA' CONTROLLATE</b>		€/Mld (a)	Km	partecipazione ASPI	
				%	€Mld
	<b>Costruzione RAV</b>	0,4	12	68,00%	0,2
	<b>A12 Rosignano M. - Civitavecchia (c)</b>	0,1	4	94,00%	0,1
	<b>Ampliamento A24</b>	0,4	20	68,00%	0,2
	<b>Ampliamento alla 3ª corsia SAM</b>	0,4	20	68,98%	0,2
<b>TOTALE</b>		<b>1,3</b>	<b>56</b>		<b>0,7</b>
<b>TOTALE DI GRUPPO</b>		<b>20,1</b>	<b>885</b>		

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2010, 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) La Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia del 12 ottobre 2007 individua ulteriori investimenti per il potenziamento della rete su circa 330 km di rete, per un importo stimato in circa 5 miliardi di euro, oltre a nuovi specifici interventi per un importo di circa 2 miliardi di euro.

(c) Importo relativo al primo stralcio funzionale Rosignano - S.Pietro in Palazzi i cui lavori sono iniziati il 15 dicembre 2009.

Nel 2010 le spese per investimenti su infrastrutture in concessione di Autostrade per l'Italia e le altre società concessionarie controllate ammontano a 1.443,4 milioni di euro con un incremento rispetto al 2009 di 255,1 milioni di euro (+21,5%).

### Investimenti sulla rete di Autostrade per l'Italia e altre società controllate

Valori in milioni di euro

	2010	2009	Var. %
Autostrade per l'Italia Interventi Convenzione 1997	618,8	617,6	0,2%
Autostrade per l'Italia Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002	365,3	190,1	92,2%
Investimenti in Grandi Opere altre controllate	115,7	72,4	59,8%
Altri investimenti sulla rete ed oneri capitalizzati (personale, manutenzioni ed altro)	343,6	308,2	11,5%
<b>Totale investimenti su infrastrutture in concessione</b>	<b>1.443,4</b>	<b>1.188,3</b>	<b>21,5%</b>
<b>Investimenti in altri beni immateriali</b>	<b>24,4</b>	<b>24,5</b>	<b>-</b>
<b>Investimenti in beni materiali</b>	<b>56,9</b>	<b>61,8</b>	<b>-7,9%</b>
<b>Totale investimenti</b>	<b>1.524,7</b>	<b>1.274,6</b>	<b>19,6%</b>

Rispetto ai valori pubblicati precedentemente, i dati economico-finanziari consolidati del 2009 sono stati rideterminati tenendo conto degli effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12, illustrati in dettaglio nella nota n.4 del bilancio consolidato al 31 dicembre 2010.

Gli investimenti relativi alla Convenzione del 1997 di Autostrade per l'Italia appaiono sostanzialmente in linea con quelli effettuati nel 2009. Rispetto all'anno precedente, a fronte del completamento dei lavori sulla Casalecchio – Sasso Marconi (-30,8 milioni di euro), l'ultimazione degli scavi della Galleria di Base (-36,9 milioni di euro), delle gallerie del lotto 12 (-61,8 milioni di euro) e dei lavori del lotto 17 della Variante di Valico (-4,8 milioni di euro), sono state registrate maggiori produzioni sulla tratta Firenze Nord - Firenze Sud (+62,5 milioni di euro), dove sono stati completati gli scavi delle gallerie Pozzolatico e Melarancio ed è stata aperta al traffico la piattaforma dell'interconnessione A1/A11 per l'esodo estivo. Si sono registrate maggiori produzioni sui cantieri dei lotti 5-8 della Variante di Valico (+42,5 milioni di euro), per il sostanziale avvio dei lavori del lotto 6-7 e sul Lotto 13, per la definizione del contenzioso con l'appaltatore (+26,4 milioni di euro).

Per quanto riguarda gli investimenti relativi al IV Atto Aggiuntivo del 2002, l'incremento rispetto al 2009 (pari a +175,2 milioni di euro) è principalmente attribuibile ai maggiori lavori per l'ampliamento a tre corsie della A14 (Lotti 1A – 1B – 3), della A9 tra Lainate e Como e della A1 tra Fiano e Settebagni, grazie all'affidamento degli stessi a Pavimental (+190,7 milioni di euro). Quanto alla A14 Rimini Nord - Porto S.Elpidio, che risulta attualmente tutta appaltata, si è registrato l'avvio dei lavori sui lotti 2, 4 e 6B (+23,6 milioni di euro), il sostanziale completamento dei lavori del lotto 6A (-44,7 milioni di euro), che ha portato all'apertura al traffico per l'esodo estivo dei 33 km compresi tra lo svincolo di Ancona Sud e l'area di servizio Chienti ed il completamento delle procedure di affidamento per il lotto 5 (-4,7 milioni di euro). Si registra infine l'avvio della progettazione per il Passante autostradale di Genova (+5,8 milioni di euro) e il sostanziale completamento dell'intervento di ristrutturazione dei Ponti Adda e Brembo (+4,5 milioni di euro)

### Iter autorizzativi per la realizzazione degli investimenti

La realizzazione degli investimenti nel settore autostradale prevede in Italia un complesso iter autorizzativo che coinvolge, oltre all'ANAS, diversi Ministeri ed Enti competenti. Le autorizzazioni, prevalentemente di tipo ambientale e urbanistico, sono numerose e interessano diversi soggetti con poteri decisori. L'ottenimento di tutti i permessi comporta peraltro notevoli difficoltà e richiede un lungo arco di tempo. Il percorso approvativo può essere così sintetizzato:

- definizione con il Concedente (ANAS) dei piani di investimento e delle condizioni di finanziamento delle opere;
- approvazione dei singoli progetti da parte degli Enti e delle Istituzioni competenti. Indipendentemente dall'iter procedurale richiesto per ogni iniziativa volta al potenziamento della rete autostradale, è prevista la valutazione di impatto ambientale a livello nazionale (Ministero dell'Ambiente – Ministero per i Beni Artistici e Culturali – Regioni) e l'approvazione dei progetti da parte della Conferenza di Servizi. Nel corso di dette procedure autorizzative, sono spesso richieste modifiche progettuali che rendono necessarie nuove autorizzazioni, compresa l'attivazione di procedure di VIA a livello regionale a seconda della categoria delle opere;
- approvazione da parte dell'ANAS del progetto definitivo ed esecutivo;
- affidamento dei lavori sulla base della normativa vigente;
- esecuzione degli interventi previo rilascio delle autorizzazioni di secondo livello da parte degli



Enti Locali. In questa fase la realizzazione delle opere e la gestione dei cantieri sono soggette al monitoraggio da parte di Osservatori Ambientali e Comitati Tecnici di Garanzia, costituiti dalla base delle Prescrizioni della VIA, nonché alla vigilanza dell'ANAS.

Nei fatti, l'attività di esecuzione delle opere presenta a oggi, nonostante il forte impegno di Autostrade per l'Italia e delle controllate alla loro realizzazione, forti criticità e ritardi, peraltro dovuti a fattori, cause e situazioni al di fuori della responsabilità gestionale e operativa del concessionario. Lo stato di avanzamento dei lavori previsti nei piani finanziari delle concessionarie risente infatti, in fase approvativa, della complessità connessa ai molteplici iter autorizzativi e, in fase esecutiva, delle posizioni e richieste espresse dagli Enti Locali, che spesso determinano forti rallentamenti o interruzioni, se non addirittura il riavvio dell'intero processo autorizzativo.

Anche quando i progetti riescono a superare le difficoltà approvative e a ottenere il consenso delle comunità locali, si possono poi presentare difficoltà per le aziende di costruzione risultate aggiudicatrici dei lavori anche a causa dei criteri di selezione imposti ad Autostrade per l'Italia dalla Convenzione di Concessione alla luce della vigente normativa che essenzialmente 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.

Peraltro, con l'entrata in vigore della legge n. 286/06, era stato introdotto l'obbligo a carico di tutti i concessionari autostradali di affidare i lavori, esclusivamente ad imprese esterne mediante lo svolgimento di gara pubblica d'appalto.

Solo di recente, con il decreto legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, è stata introdotta una nuova disciplina per i concessionari autostradali che consente l'affidamento anche a società controllate/collegate, come Pavimental, per la realizzazione di parte delle opere di potenziamento della rete.

Questa possibilità aveva già permesso in passato (previa specifiche autorizzazioni del Ministero delle Infrastrutture e dell'ANAS) di eseguire con grande velocità interventi su aree caratterizzate da traffico molto intenso, altamente industrializzate e urbanizzate, minimizzando al massimo i disagi alla viabilità ed ai clienti.

Nell'ambito delle Grandi Opere di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie controllate italiane nel 2009 sono stati affidati a Pavimental appalti per oltre 600 milioni di euro, mentre nel 2010 e nei primi giorni del 2011 gli affidamenti sono stati circa 450 milioni di euro.

Nonostante le ben note difficoltà di tipo autorizzativo, amministrativo ed esecutivo, gli investimenti effettuati da Autostrade per l'Italia dal 2008 ad oggi hanno registrato un progressivo acceleramento che ha portato nel 2010 a realizzare complessivamente il 2% in più degli investimenti annuali previsti nella Convenzione Unica 2007, riducendo il gap rispetto agli impegni da Convenzione Unica 2007, accumulato prevalentemente nel 2008.



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

Le seguenti tabelle espongono l'impegno 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 2010, e determinati in funzione dello stato di avanzamento raggiunto alla data indicata sulla base di:

- valore dei lavori a base d'asta, al netto dei ribassi effettivi o previsti;
- somme a disposizione (per esempio, interferenze, progettazioni, direzione lavori, ecc.);
- riserve riconosciute;
- premi di accelerazione riconosciuti;
- perizie di variante.

Tali valori sono soggetti a modifiche in funzione dell'effettivo futuro avanzamento dei lavori.

Si sottolinea, tuttavia, 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 dell'opera, soprattutto per le opere che non sono state ancora appaltate;
- prevedibile incremento del costo a finire delle opere, per effetto di contenziosi ed eventuali modifiche progettuali.

Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia ha costituito 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, dei relativi costi ed il 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.

Il Comitato nell'anno 2010 si è riunito 10 volte svolgendo attività di monitoraggio relative all'andamento dei piani di investimento infrastrutturale ed allo stato di avanzamento lavori, all'assegnazione dei contratti per l'esecuzione delle opere, agli assetti organizzativi e procedurali per l'esecuzione dei lavori, allo stato delle riserve contrattuali, agli oneri per la rideterminazione dei termini contrattuali.



## 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 2010 oltre il 93% dei lavori ha superato la fase autorizzativa, oltre il 77% è stato affidato ed il 60% è stato eseguito.

Autostrade per l'Italia: Convenzione 1997					
	km oggetto di intervento	Valore intervento (a)	Km aperti al traffico	Avanz. lavori al 31/12/10 (b)	Status al 31/12/2010
	(km)	Milioni di euro	(km)	Milioni di euro	
A1 3ª corsia Casalecchio - Sasso Marconi	4,1	79	4,1	81	Lavori ultimati
A1 Variante di Valico	62,5	3.607	19,4	2.542	Lavori ultimati
Sasso Marconi - La Quercia	19,4	571	19,4		Lavori in corso (1)
La Quercia - Badia Nuova (Lotti: 5A, 5B, 6-7, 8)	21,3	1.098			Lavori in corso
Badia Nuova-Barberino (Lotti: Galleria di base, 12 e Sv. Barberino, 13) interventi sul Territorio	21,8	1.638			Lavori in corso
		300			Lavori in corso
A1 3ª corsia Barberino - Incisa	58,5	2.025	8,4	659	Progetto Definitivo in approvazione ANAS (2)
Barberino-Firenze Nord	17,5	914			Lavori in corso/ultimati (3)
Firenze Nord-Firenze Sud	21,9	797	8,4		In corso Conferenza dei Servizi
Firenze Sud-Incisa	19,1	284			
Assi di Penetrazione		30			
A14 3ª corsia Tangenziale Bologna	13,7	59	13,7	59	Lavori ultimati
A1 4ª corsia Modena - Bologna	31,6	178	31,6	142	Lavori ultimati (5)
A1 3ª corsia Orte - Roma Nord	37,8	191	37,8	190	Lavori ultimati
A8 3ª e 4ª corsia Milano - Gallarate	28,7	65	28,7	65	Lavori ultimati
Altri interventi	-	28	n.a.	15	Lavori ultimati (5)
<b>Totale Interventi Convenzione 1997</b>	<b>236,9</b>	<b>6.232</b>	<b>143,7</b>	<b>3.753</b>	

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2010, 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 costi capitalizzati  
 (1) Comprende anche il Lotto 8; l'intervento, che non è funzionale all'apertura al traffico della Variante di Valico, il cui progetto definitivo è in approvazione ANAS.  
 (2) In approvazione ANAS il Progetto Definitivo del lotto di completamento ed in affidamento il Lotto 0 (opere di cantierizzazione e di servizio ed opere propedeutiche ai lavori principali).  
 (3) Il Lotto 0-2-3 (Tratta A) ed il lotto 1 sono aperti al traffico; lavori in corso sui Lotti 4-5-6 (Tratta B) e 7-8 (Tratta C).  
 (4) Investimento complessivo pari a 247 €/Min di cui 59 €/Min inseriti nel piano Grandi Opere nel Piano '97 e 188 €/Min individuati tra gli Altri Investimenti.  
 (5) A mano della realizzazione della Tangenziale di Modena, opera sul territorio richiesta dagli Enti Locali attualmente in attesa dell'approvazione in Conferenza dei Servizi.  
 (6) Lavori di ampliamento Ponte sul Volluno, attraversamento Rio Tufano e Viadotto Merano ultimati. Realizzazione Svincolo di Lodi e Variante di Lodi Vecchio e Variante di Lodi Vecchio ultimate (Convenzione TAV).

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 da 3.556 milioni di euro a 4.500 milioni di euro. Venne 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.

Tali maggiori oneri, rispetto a quanto originariamente previsto nel Piano Finanziario allegato alla Convenzione 1997, sono principalmente ascrivibili ai ritardi sopracitati, che hanno determinato adeguamenti dei prezzi e delle normative di successiva emanazione. Sulla crescita dei costi hanno inoltre inciso gli interventi sul territorio richiesti dagli Enti Locali coinvolti per il rilascio degli assenti 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 degli interventi venne aggiornata e concordata a metà del 2002, in sede di redazione del IV Atto Aggiuntivo, l'iter autorizzativo di molte tratte 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).

Con riferimento agli investimenti assentiti nella Convenzione 1997, si segnala che dal 2002 a oggi, tutti gli iter autorizzativi per la costruzione del Potenziamento dell'A1 tra Bologna e Firenze e per gli altri investimenti di potenziamento della rete, sono stati completati, anche se con molto ritardo rispetto alle previsioni del 2002, ad eccezione della tratta Firenze Sud-Incisa per la quale non si è ancora chiusa la Conferenza di Servizi.

I ritardi approvativi hanno comportato dal 2002 al 2010 minori investimenti rispetto alle previsioni accolte nel piano redatto nel 2002. Al 31 dicembre 2010 tali ritardi sono quantificati in circa 741 milioni di euro. I benefici finanziari maturati sui ritardati investimenti, calcolati anno per anno, ammontano (al netto del carico fiscale), a circa 401 milioni di euro, di cui 352 milioni di euro risultano già vincolati da Autostrade per l'Italia, in base a quanto previsto dalla Convenzione Unica in una apposita riserva di patrimonio netto; per i residui 49 milioni di euro, si propone all'Assemblea degli Azionisti di integrare come richiesto dagli obblighi convenzionali l'importo della riserva vincolata.

Alla fine del 2010 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 6,2 miliardi di euro. Di questi sono stati eseguiti circa 3,8 miliardi di euro, cifra superiore alla previsione di spesa iniziale.

Peraltro, la realizzazione dei lavori previsti nella Convenzione 1997, in particolare per la Variante di Valico e la Firenze Nord-Firenze Sud, si sta rilevando molto più complessa rispetto alle previsioni fatte in fase progettuale.

I motivi risiedono in una geologia dei terreni che, tenuto conto dell'ampiezza delle sezioni di scavo delle gallerie, sta determinando maggiori tempi di realizzazione e maggiori costi, nella costante attenzione alla sicurezza dei lavori ed all'introduzione di nuove norme in materia di tutela e rispetto dell'ambiente (in particolare relative alla gestione delle terre e rocce da scavo).

Sulla base di quanto sopra si stima che il costo a finire delle opere della Convenzione 1997 possa raggiungere i 6,5 miliardi di euro con apertura al traffico dell'intera Variante di Valico prevista alla fine del 2013.

Rispetto alla stima iniziale di 3,5 miliardi di euro sulla base della quale la società fu privatizzata, gli extra-costi a carico della concessionaria sono pertanto quantificabili in 3,0 miliardi di euro.

Lo stato di avanzamento dei lavori per le principali tratte oggetto di intervento è il seguente:

- **Variante di Valico**

Proseguono i lavori la cui apertura al traffico è prevista nel 2013, anche grazie al ricorso allo scavo meccanizzato con fresa EPB (Earth Pressure Balance) per la Galleria Sparvo (2,5 km) che permette la meccanizzazione completa sia dello scavo che del rivestimento delle gallerie prevedendo, in particolare, la stabilizzazione del fronte attraverso il mantenimento in pressione dello stesso materiale scavato, accelerando notevolmente i tempi di realizzazione.

Il 21 dicembre 2010 è stato ultimato lo scavo della Galleria di Base, il tunnel a carreggiate separate lungo circa 8,6 km che unisce le regioni Emilia Romagna e Toscana e che rappresenta l'opera simbolo di tutta la Variante di Valico sull'A1 Milano-Napoli.

- **Firenze Nord - Firenze Sud**

Proseguono i lavori sulle tratte B e C. In data 22 giugno è stato completato lo scavo della galleria Melarancio (1,1 km). Relativamente al lotto 1 della Firenze Nord - Firenze Sud, in data 28 luglio 2010 è avvenuta l'apertura al traffico a tre corsie della piattaforma; successivamente sono state effettuate alcune operazioni di riqualifica e di realizzazione dello strato di usura drenante. In data 10 dicembre è stato completato lo scavo della galleria Pozzolatico (2,4 km), che dovrebbe consentire per l'esodo estivo 2011 l'apertura al traffico della carreggiata sud degli oltre 13 km da Firenze Scandicci a Firenze Sud, decongestionando una delle tratte più critiche dell'A1.

- **Barberino - Firenze Nord**

In data 27 aprile 2010 ANAS ha approvato il progetto definitivo del lotto 0, comprendente cantierizzazione, viabilità di servizio ed alcune opere d'arte propedeutiche ai lavori principali; in



data 10 giugno 2010 Autostrade per l'Italia ha trasmesso all'ANAS il progetto esecutivo approvato da quest'ultima in data 17 dicembre 2010 e in data 26 gennaio 2011 i lavori sono stati affidati alla controllata Pavimental. Per il progetto di completamento, si è invece in attesa che ANAS approvi il progetto definitivo dei lavori.

Nel frattempo Autostrade per l'Italia ha proposto di utilizzare una fresa EPB (Earth Pressure Balance) per la realizzazione dello scavo di una unica lunga galleria in luogo di nove gallerie più corte previste da scavare con metodo tradizionale, per ottenere un sensibile risparmio dei tempi di ultimazione dei lavori, una maggiore garanzia di sicurezza per i lavoratori, un minore impatto ambientale, oltre che un minor costo.

A seguito di una riunione plenaria della Commissione Valutazione Impatto Ambientale, tenutasi il 3 dicembre 2010 presso il Ministero dell'Ambiente, è giunto ad Autostrade per l'Italia in data 18 gennaio 2011 il parere definitivo, con prescrizioni, di esclusione dalla procedura di VIA dei lavori della Galleria S.Lucia. Autostrade per l'Italia sta attentamente valutando se le prescrizioni siano compatibili con la realizzazione dell'opera prevista con il metodo di scavo meccanizzato.

- **Firenze Sud – Incisa**

In data 1° febbraio 2010 Autostrade per l'Italia ha trasmesso a tutti gli Enti interessati il progetto definitivo aggiornato con le prescrizioni esplicitate nella prima seduta della Conferenza dei Servizi tenutasi il 5 novembre 2009.

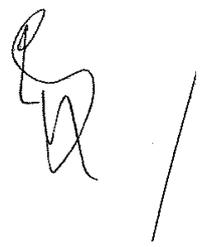
In data 7 aprile 2010 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha prima fissato per il 13 maggio 2010 la nuova seduta di Conferenza dei Servizi e ha poi aggiornato la data al 21 giugno 2010 sulla base della richiesta dei sindaci dei Comuni di Bagno a Ripoli, Rignano e Incisa per la valutazione degli aspetti legati alla localizzazione urbanistica dell'opera. In tale data si è constatata la necessità di rinviare la chiusura del procedimento in attesa di effettuare ulteriori approfondimenti progettuali. In considerazione delle difficoltà ad avviare i lavori Autostrade per l'Italia ha studiato soluzioni alternative che sta presentando alla Regione ed ai Comuni interessati.

### **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, con la comunicazione da parte ANAS dell'avvenuta registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto interministeriale di approvazione dell'atto stesso. 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 2010 oltre il 66% dei lavori ha superato la fase autorizzativa, oltre il 65% è stato affidato e oltre il 23% è stato eseguito.

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.



Interventi inseriti nel IV Atto Aggiuntivo del 2002 (*)						
	km oggetto di intervento (km)	Valore intervento (a) Milioni di euro	Km aperti al traffico (km)	Avanz. lavori al 31/12/10 (b) Milioni di euro	Status al 31/12/2010	
A1	3a corsia Fiano R. - G.R.A. e Sv. di Castelnuovo di Porto	15,9	146	-	72	Lavori in corso
A4	4a corsia Milano Est - Bergamo	33,6	513	33,6	497	Lavori ultimati
A9	3a corsia Lainate - Como Grandate	23,2	426	-	89	Lavori in corso
A14	3a corsia Rimini Nord - Porto S. Elpidio	154,7	2.401	33,0	424	Lavori in corso
	Rimini Nord-Cattolica - Lotto 1A	1,2	81			Lavori in corso
	Rimini Nord-Cattolica - Lotto 1B	27,8	420			Lavori in corso
	Castellina Fano - Lotto 2	28,3	525			Lavori in corso
	Fano-Settebagni - Lotto 3	21,0	353			Lavori in corso
	Sansepolcro - Ancona Nord e Sv. di Marina di M. Marziano - Lotto 4	18,9	373			Lavori in corso
	Ancona Nord-Ancona Sud - Lotto 5	17,2	350			In corso progetto esecutivo per appalto integrato
	Ancona Sud-Porto S. Elpidio - Lotto 6A	37,0	145	33,0		Lavori ultimati
	Ancona Sud-Porto S. Elpidio e Sv. di Porto S. Elpidio - Lotto 6B	3,3	148			Lavori in corso
	Porto S. Elpidio - Paderno - Lotti 7A - 7B		6			Intervento non più previsto nella Convenzione Unica 2007 (16,6 km)
A8	Collegamento Nuova Fiera di Milano	3,8	85	3,8	86	Lavori ultimati
A7/A10	Passante di Genova (c)	34,8	1.800	-	18	Progetto definitivo in corso
	Altri interventi	-	248	n.a.	145	(1)
<b>Totale Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002</b>		<b>266,0</b>	<b>5.619</b>	<b>76,4</b>	<b>1.331</b>	

(\*) Approvato definitivamente nel 2004.

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2010, comprendendo lavori a base d'asta (al netto del ribasso di gara o del ribasso convenzionale) somme a disposizione, riserve riconosciute e premi di accelerazione.

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

(c) In data 8 febbraio 2010 è stato sottoscritto da tutti gli enti territoriali, con la sola eccezione della Regione Liguria, il Protocollo di Intesa per l'avvio delle attività.

Una prima stima, formulata sul progetto preliminare, indica in 3,1 miliardi di euro il valore complessivo degli investimenti per la realizzazione del Nodo di Genova.

(1) Piano Sicurezza Gallerie in corso; lavori ultimati su svincolo di Villa Marzana e su svincolo di Ferentino; lavori in corso svincolo di Guidonia e Rubicone, progetto esecutivo dello svincolo di Meddeloni e dello svincolo di Padova Zona Industriale in approvazione ANAS.

Lo stato di avanzamento dei lavori per le principali tratte oggetto di intervento è il seguente:

- A9 Lainate - Como**

Nei primi sei mesi del 2010 si è proceduto al completamento della consegna di tutte le aree di cantiere alla controllata Pavimental, nonostante i numerosi problemi avuti con alcuni gestori di reti interferenti con l'autostrada (in particolare acquedotti, gasdotti e fognature) ed alcuni ricorsi al TAR da parte degli espropriati. Ad oggi si registrano ancora problemi circa la risoluzione di alcune interferenze.

Grazie all'affidamento alla controllata Pavimental, si prevede di poter ultimare i lavori in anticipo, rispetto alla data contrattuale prevista, di circa 6 mesi.

- A14 Rimini Nord - Porto Sant'Elpidio**

Ad oggi sono in via di ultimazione i lavori, avviati nel marzo 2007, del tratto di 37 km compreso tra Ancona Sud e Porto Sant'Elpidio (Lotto 6 A). Di questi, in data 30 luglio 2010, prima dell'esodo estivo, è avvenuta l'apertura al traffico del tratto di circa 33 km compreso tra lo svincolo di Ancona Sud e l'area di servizio Chienti.

Sul restante tratto in ampliamento i lavori sono attualmente in corso, ad eccezione dei 17,2 km compresi tra Ancona Nord e Ancona Sud (Lotto 5), per i quali solo in data 1 ottobre 2010 è avvenuta l'aggiudicazione definitiva ed in data 26 novembre 2010 è iniziata la progettazione esecutiva a carico dell'impresa aggiudicataria.

Sui lotti 1A e 3 Autostrade per l'Italia ha contrattualizzato con Pavimental l'apertura al traffico, rispettivamente a novembre 2012 e a luglio 2011, in anticipo di circa 6 mesi rispetto alla prevista ultimazione contrattuale dei lavori. Analogamente sul lotto 1B si prevede di poter aprire al traffico i lavori in anticipo, rispetto alla data contrattuale prevista, di circa 6 mesi.

- Fiano - Settebagni di Roma e Svincolo di Castelnuovo di Porto**

Proseguono i lavori consegnati alla controllata Pavimental il 30 aprile 2009. In data 27 luglio 2010 è avvenuta l'apertura al traffico dello Svincolo di Castelnuovo di Porto. Autostrade per l'Italia ha contrattualizzato con Pavimental l'apertura al traffico a luglio 2011, anticipando di circa 9 mesi l'ultimazione contrattuale dei lavori.



• **Passante di Genova**

A conclusione del "Dibattito Pubblico" in data 8 febbraio 2010, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Provincia di Genova, il Comune di Genova, l' Autorità Portuale di Genova, l'ANAS e Autostrade per l'Italia, dopo l'emissione delle precedenti deliberazioni favorevoli, hanno sottoscritto il nuovo protocollo di intesa per la condivisione della soluzione individuata e l'indicazione dei passi successivi per lo sviluppo dell'opera.

Attualmente Autostrade per l'Italia sta predisponendo il progetto definitivo da inviare all'ANAS per la validazione tecnica preliminare da sottoporre ad una Conferenza dei Servizi nazionale.

Una prima stima formulata sul progetto preliminare, che sarà definita nel corso della progettazione definitiva ed esecutiva, indica in 3,1 miliardi di euro il valore complessivo degli investimenti per la realizzazione del Nodo di Genova.

• **Piano di Sicurezza Gallerie**

Nel corso del 2010 sono proseguiti i lavori di adeguamento degli impianti in galleria.

A dicembre 2010 risultano terminati 312 interventi, mentre sono in corso i lavori relativi ai 236 interventi residui; due interventi sono stati ricompresi in opere di ampliamento strutturale.

**Piano investimenti in Grandi Opere delle altre società concessionarie controllate italiane**

Per quanto riguarda gli investimenti in nuove opere delle concessionarie controllate da Autostrade per l'Italia (Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Strada dei Parchi, Autostrade Meridionali e Società Autostrada Tirrenica) al 31 dicembre 2010 il 100% dei lavori ha superato la fase autorizzativa; oltre l'80% risulta in corso di esecuzione o affidato; il 77% è stato realizzato.

SOCIETA' CONTROLLATE					
	km oggetto di intervento (km)	Valore intervento (a) Milioni di euro	Km aperti al traffico (km)	Avanz. lavori al 31/12/10 (b) Milioni di euro	Status al 31/12/2010
A5 RAV AO-Trafofo Monte Bianco Morgex- Entreves	12,4	430	12,4	413	Lavori ultimati
A24/A25 Strada dei Parchi RM-AQ-TE e Torano - Pescara	19,9	384	5,7	140	Lavori in affidamento/ultimati
A3 Autostrade Meridionali NA-Pompei-SA Napoli - Pompei (c)	20,0	448	15,0	399	Lavori in corso/ultimati
A12 Società Autostrada Tirrenica - Livorno Civitavecchia (d)	4,0	45	-	11	Lavori in corso
<b>Totale Interventi Controllate</b>	<b>56,3</b>	<b>1.307</b>	<b>33,1</b>	<b>963</b>	

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2010, comprendendo lavori a base d'asta (al netto del ribasso di gara o del ribasso convenzionale) somme a disposizione, riserve riconosciute e premi di accelerazione.

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

(c) 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.

(d) Importo relativo al primo stralcio funzionale Rosignano - S. Pietro in Palazzi i cui lavori sono iniziati il 15.12.2009.

In data 11/03/2009 è stata sottoscritta la Convenzione Unica tra Società Autostrade Tirrenica e ANAS che prevede l'impegno a realizzare il completamento dell'A12 Livorno - Civitavecchia per oltre 200 km subordinatamente alla approvazione del relativo Piano Finanziario e definizione dei termini per la remunerazione economica dell'investimento.

Con riferimento ai lavori relativi alle tratte di competenza di Autostrade Meridionali, in data 21 marzo 2010 sono stati aperti al traffico 1,3 km di 3<sup>a</sup> corsia a ridosso degli svincoli di Torre Annunziata e di Torre del Greco nonché 1,6 km in corrispondenza dei lotti 5-17. Complessivamente al 31 dicembre 2010 risultano aperti al traffico 15 km di nuove terze corsie della A3 Napoli-Salerno.

Per quanto riguarda Strada dei Parchi, nel tratto di potenziamento tra Lunghezza (Roma Est) e Via Palmiro Togliatti, il 29 marzo 2010 è stato consegnato ad ANAS il Progetto Esecutivo per la relativa approvazione, intervenuta a gennaio 2011.

Relativamente alla Società Autostrada Tirrenica, concessionaria dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, oggi è in esercizio il tratto Livorno-Cecina (37 Km).

Procedono i lavori sui 4 km tra Rosignano e San Pietro in Palazzi, consegnati alla Società Pavimental lo scorso 15 dicembre 2009.

E' stata inoltre avviata la progettazione definitiva della tratta di potenziamento tra San Pietro in

Palazzi e Tarquinia (187 km) la cui conclusione è prevista per i primi mesi del 2011. E' invece in fase di approvazione il progetto definitivo per la realizzazione della tratta autostradale di circa 15 km tra lo Svincolo per il porto di Civitavecchia e Tarquinia.

#### **Riserve sui lavori iscritte dagli appaltatori**

Al 31 dicembre 2010 le concessionarie rilevano riserve sui lavori iscritte dagli appaltatori per 725 milioni di euro di cui 200 milioni di euro relativi ad interventi previsti dalla Convenzione del 1997 di Autostrade per l'Italia per i quali non è previsto il recupero in tariffa dei maggiori oneri.

#### **Nuove iniziative autostradali di società' partecipate**

Autostrade per l'Italia partecipa ad alcuni progetti per lo sviluppo della rete autostradale italiana.

**Società Infrastrutture Toscane S.p.A.** (già A.T.I. Prato – Signa 46,0% del capitale Autostrade per l'Italia e 0,6% di SPEA).

Società Infrastrutture Toscane è la società di progetto costituita il 28 giugno 2006, subentrata all'A.T.I. aggiudicataria della gara di concessione regionale per la costruzione e gestione in project financing della bretella autostradale a pedaggio Prato-Signa di circa 10 Km.

In data 17 luglio 2006 la Società Infrastrutture Toscane ha firmato la Convenzione di concessione con la Regione Toscana.

Il Progetto definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale sono stati consegnati agli enti competenti per il rilascio del parere di legge. L'iter approvativo avviato in data 10 ottobre 2007 è in corso.

**Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.** (Quota Autostrade per l'Italia: 32%)

In data 27 marzo 2009, è stata sottoscritta tra la Società di Progetto Tangenziale Esterna S.p.A. (TE S.p.A.) e Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (CAL) la bozza di convenzione relativa alla progettazione, la costruzione ed esercizio della nuova tangenziale esterna di Milano, opera di uno sviluppo complessivo di circa 33 km. TE S.p.A. è controllata per il 57% da Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. nella quale Autostrade per l'Italia ha una partecipazione al 32% del capitale.

In data 8 ottobre 2010 è stato emesso il Decreto Interministeriale, a firma del Ministro dell'Economia e delle Finanze e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di approvazione della Convenzione Unica, così come integrata e modificata per recepire le prescrizioni del NARS, del CIPE, del Ministero dell'Economia e delle competenti commissioni parlamentari.

Il Decreto Interministeriale è stato registrato in data 22 novembre 2010 dalla Corte dei Conti. Con quest'atto la Convenzione, è divenuta vigente e sono iniziati a decorrere i tempi previsti dal Cronoprogramma convenzionale per la presentazione del Progetto Definitivo a CAL.

Il progetto definitivo è stato presentato alla stessa CAL in data 20 dicembre 2010 con riserva di far seguito con la trasmissione del relativo quadro economico, non appena definito, d'intesa con la Concedente e con tutte le realtà istituzionali e territoriali interessate, il perimetro delle opere connesse previste dall'Accordo di Programma.

La società, per addivenire ad una riduzione dell'investimento complessivo a vantaggio della sostenibilità del piano economico-finanziario, ha avviato tavoli di confronto a livello istituzionale, con la Regione Lombardia e la Provincia di Milano. Nel frattempo CAL, con nota 23 dicembre 2010 ha approvato gli elaborati del Progetto Definitivo presentati dalla Società con alcune prescrizioni riguardanti il limite di spesa e la riduzione dei tempi per l'esecuzione dell'Arco TEM (sezione della Tangenziale Esterna sulla quale si innesterà la Bre.Be.Mi.).



In data 7 febbraio 2011 la società ha proceduto alla pubblicazione del progetto definitivo per l'avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità e di richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, con successiva apertura della Conferenza dei Servizi a termini di legge.

La società Tangenziali Esterne di Milano S.p.A. ha deliberato un aumento di capitale finalizzato anche alla sottoscrizione degli aumenti di capitale della partecipata TE S.p.A., o comunque provvedere al suo finanziamento per le attività legate al progetto definitivo e all'avvio dei lavori.

### 3.2.4 GESTIONE OPERATIVA DELLA RETE

Gli interventi effettuati da Autostrade per l'Italia e dalle altre concessionarie controllate nel corso del 2010 per la manutenzione, sicurezza, viabilità della rete in concessione (esclusi gli interventi su aree di servizio) ammontano a 576 milioni di euro (escludendo Strada dei Parchi, società oggetto di accordo di cessione) in linea con l'anno precedente.

L'importo complessivamente speso nel 2010 (che non comprende il costo del personale dedicato all'attività di manutenzione) risulta così suddiviso:

- costi di manutenzione per 338 milioni di euro;
- investimenti per la sicurezza e la viabilità per 238 milioni di euro (incluse le manutenzioni capitalizzate).

In particolare dei 576 milioni di euro di interventi, circa 477 milioni di euro sono stati realizzati da Autostrade per l'Italia.

#### Sicurezza e manutenzione

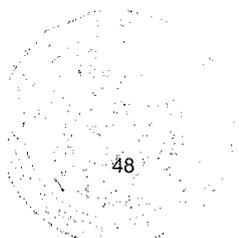
Sulla rete di Autostrade per l'Italia, da gennaio a dicembre 2010, si sono registrati 17.614 incidenti (-0,92 % rispetto al 2009), con un tasso di incidentalità globale in calo dello 0,96% rispetto al 2009 e con un tasso di mortalità (calcolato come numero di decessi ogni 100 milioni di chilometri percorsi) pari a 0,33 rispetto allo 0,32 del 2009.

Sull'intera rete italiana gestita da Autostrade per l'Italia e le sue concessionarie controllate italiane, sono stati registrati complessivamente 19.472 incidenti (-2,4% rispetto al 2009), con un tasso di incidentalità globale in calo del 2,2% rispetto al 2009 e con un tasso di mortalità (calcolato come numero di decessi ogni 100 milioni di chilometri percorsi) pari a 0,33 rispetto allo 0,32 del 2009.

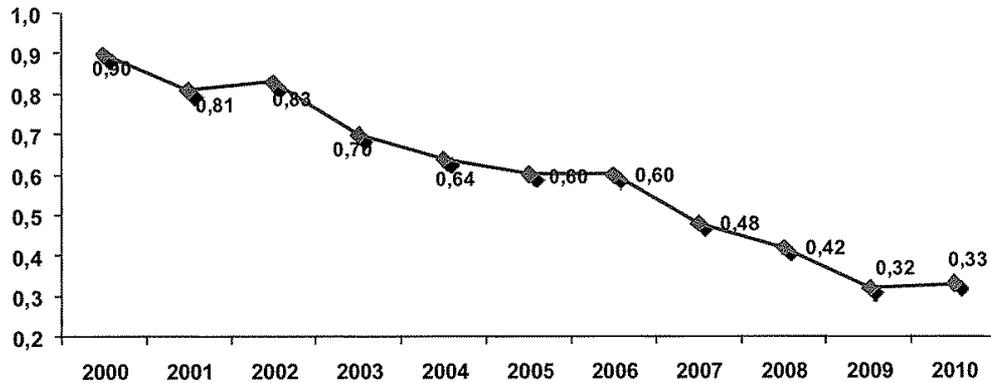
Tassi di incidentalità sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle società concessionarie controllate italiane

	2000	2008	2009	2010
Tasso di incidentalità globale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	60,6	37,6	36,3	36,1
tasso di incidentalità in carreggiata	-	31	30	30
Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	15,8	10,4	10,6	9,9
Tasso di incidentalità mortale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	0,71	0,37	0,30	0,31
Tasso di mortalità (n. decessi/100 mln Km percorsi)	0,90	0,42	0,32	0,33

Nota: i dati 2010 sono da intendersi provvisori



**Tasso di mortalità sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle società concessionarie controllate italiane**



Nell'ambito di un piano di interventi finalizzato alla sicurezza e sulla base dei risultati positivi già riscontrati negli anni passati, nel 2010 si è registrata una riduzione dell'incidentalità pari a -6,8% nei Punti ad Incidentalità Superiore alla Media dove, negli anni passati, sono già stati eseguiti interventi specifici per la sicurezza (ad es. inserimento di segnaletica, modifica geometrica delle carreggiate, illuminazione, ecc.).

Ai risultati evidenziati hanno contribuito l'ulteriore estensione del sistema di rilevamento della velocità media, denominato "Tutor" (che al 31 dicembre 2010 risulta attivo su oltre 2.500 km, pari a circa il 37% 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 2010 sono stati effettuati oltre 80 interventi significativi di manutenzione strutturale. Tali interventi hanno riguardato, principalmente, il ripristino di ponti e viadotti sui tratti dell'area ligure, dell'Adriatica e sui tratti appenninici della A1 e della A16 e il risanamento di alcune gallerie dell'area ligure.

Altri interventi finalizzati a migliorare la sicurezza hanno riguardato:

- la riqualifica di ulteriori tratti di barriere laterali con la sostituzione delle barriere di primo impianto esistenti per una estensione di circa 220 km;
- la riqualifica di ulteriori tratti di spartitraffico con la sostituzione delle barriere di primo impianto esistenti per una estensione di circa 130 km.

L'asfalto drenante è stato esteso a tutta la rete con esclusione delle zone soggette a criticità per le operazioni invernali, delle gallerie o delle tratte dove sono presenti pavimentazioni ad alta aderenza.

Già nel 2008 è stato raggiunto il 100% di copertura delle tratte in cui è possibile installare il drenante (corrispondente all'81,8% dell'estensione totale della rete). Nel 2010 si è dunque attuata una strategia di mantenimento del drenante esistente.



#### Superfici ripavimentate sulla rete Autostrade per l'Italia

	2000	2008	2009	2010
metri quadrati (x 1.000)	11.256	10.624	6.884	7.230
di cui metri quadrati drenanti (x 1.000)	2.319	5.629	3.584	4.095
metri cubi totali (x 1.000)	586	783	531	433
Copertura complessiva della rete Autostrade per l'Italia con asfalto drenante	18,9%	81,8%	81,6%	81,9%

Per quanto concerne le campagne di sensibilizzazione dell'utenza alla maggior prudenza nella guida per la sicurezza di chi viaggia e di chi opera su strada, sono state realizzate le seguenti iniziative:

- campagna istituzionale per la sicurezza, con enfasi sui risultati conseguiti in termini di riduzione del tasso di mortalità in seguito alle iniziative intraprese sull'infrastruttura;
- "Caffè gratis" che intende favorire l'utilizzo della sosta per chi guida durante le ore notturne, attraverso la distribuzione gratuita di caffè in tutte le Aree di Servizio con il marchio "Sosta Amica", tutti i giorni dell'anno, dalla mezzanotte alle cinque del mattino;
- "Obiettivo Sicurezza", una brochure informativa finalizzata alla divulgazione di utili suggerimenti per una guida prudente e sicura in autostrada, oltre alla descrizione del sistema tutor con evidenza delle installazioni presenti sulla rete autostradale del Gruppo;
- piano per la gestione dell'Esodo 2010 tramite il potenziamento dell'informazione, la rimozione di tutti i cantieri, una maggiore fluidità ai caselli;
- "Previsioni di Traffico e Decalogo", leaflet contenente le previsioni di traffico estive e il decalogo per viaggiare sicuri in autostrada, distribuito attraverso i principali periodici e quotidiani in 6.000.000 di copie;
- "Piano Antineve di Autostrade per l'Italia", un leaflet dedicato alle operazioni invernali, volto ad enfatizzare l'impegno di Autostrade per l'Italia in termini di uomini e mezzi messi in campo per la gestione delle emergenze, oltre a fornire una serie di consigli utili quando si viaggia in autostrada in presenza di neve. Il leaflet è stato inserito sul portale web di Autostrade per l'Italia oltre ad essere distribuito al comparto dell'autotrasporto;
- aumento, sui Pannelli a messaggio variabile, del numero dei messaggi di cortesia sulla prudenza alla guida esortando i clienti a rispettare i limiti di velocità, a fare una sosta per evitare il colpo di sonno, ad allacciare le cinture di sicurezza anteriori e posteriori, a non utilizzare alcool prima di mettersi alla guida, a rispettare il divieto di sosta in corsia di emergenza.

#### Viabilità

Il Total Delay<sup>1</sup> complessivo sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia nel 2010 è stato pari a circa 5.399 migliaia di ore, in leggero aumento rispetto al 2009 (+1,1%). Tale risultato è stato determinato anche dal fatto che il 2010 è stato il più nevoso degli ultimi anni.

Sulla rete di Autostrade per l'Italia, nel 2010, sono stati attivi mediamente circa 240 cantieri al giorno (circa 10% in più rispetto al 2009) con una pianificazione annua funzionale a minimizzare l'impatto sulla viabilità. Il tasso di fluidità in cantiere (rapporto tra la durata delle code dovute ai lavori in corso e la durata dei lavori stessi) è aumentata del 2% rispetto al 2009, passando da 2,28 nel 2009 a 2,33 nel 2010. L'incremento maggiore si è registrato sull'A14 Bologna-Taranto dove, nel 2010, hanno impattato i cantieri per la costruzione della terza corsia tra Rimini Nord e Loreto.

<sup>1</sup> Total Delay: sommatoria dei  $\Delta$  tra il tempo medio di percorrenza rilevato su ogni tratta dell'intera rete nel periodo in esame ed il tempo equivalente ad una velocità media caratteristica della tratta, moltiplicati per il numero dei transiti.

Nel corso del 2010 sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia la fluidità alle stazioni è migliorata grazie alla maggiore incidenza dei pagamenti tramite Telepass (58,1%, pari al +2,5% delle relative operazioni rispetto al 2009). Ciò ha consentito una riduzione delle ore di coda ai caselli nel 2010 dell'8,4% rispetto al 2009.

Negli anni è stato costante lo sforzo di 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 2010:

- è stato raggiunto un 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 ed 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 2010 i pannelli presenti sulla rete di Autostrade per l'Italia sono 1.173;
- le chiamate pervenute al Call Center Viabilità sono state complessivamente 528.729, con una percentuale di risposta globale pari al 99,6%. La percentuale di quanti hanno scelto di parlare con un operatore è stata del 33,2% e di questi il 93,8% ha avuto risposta entro i 20 secondi.

#### Indicatori di qualità dei servizi di viabilità sulla rete di Autostrade per l'Italia INDICATORI DI QUALITÀ OFFERTI

	2000	2008	2009	2010
Numero pannelli a messaggio variabile	384	1.106	1.144	1.173
% traffico in entrata coperto da servizio	n.d.	98	98	98
% traffico in autostrada coperto da servizio	n.d.	98	99	99
% rete dove è possibile ascoltare ISORADIO e RTL	n.d.	73	73	73
% chiamate risposte dal call center viabilità	n.d.	99	99	99

#### Esazione e sistemi di pagamento

Il progressivo incremento dell'automazione dei pagamenti del pedaggio, oltre a incrementare l'efficienza operativa, migliora l'accessibilità alla rete, riducendo le code alle stazioni, con positivo impatto sulla fluidità del traffico, nonché sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Nel 2010 le operazioni di pagamento effettuate con modalità automatiche hanno registrato sulla rete di Autostrade per l'Italia, rispetto all'anno precedente, un incremento pari al 2,3% raggiungendo il 78,8% del totale delle transazioni (77,6% nel 2009) e consentendo di ridurre le operazioni manuali del 5,2%.

Analoghi risultati sono stati conseguiti nelle società controllate, per cui sulla intera rete italiana di Autostrade per l'Italia e delle altre società controllate le operazioni di pagamento effettuate con modalità automatiche sono aumentate del 2,3% raggiungendo il 76,0% del totale delle transazioni (74,6% nel 2009).

L'esazione dinamica con Telepass ha raggiunto il 58,1% (55,8% compresa la rete delle concessionarie controllate) contro il 57,0% dell'anno precedente (54,6% compresa la rete delle concessionarie controllate).

Nell'anno 2010 Telepass S.p.A., la società del Gruppo che gestisce il sistema di pagamento Telepass e Viacard di conto corrente, ed operativa da ottobre 2008, ha registrato ricavi, al netto delle partite infragruppo, per 116,9 milioni di euro, prevalentemente per canoni Telepass Family.



(58,4 milioni di euro), Telepass Business (25,1 milioni di euro), quote associative Viacard (21,8 milioni di euro) e ricavi delle Opzioni Premium (8,8 milioni di euro).

Il Margine operativo lordo (EBITDA) di Telepass è risultato pari a 65,2 milioni di euro (+4,9 milioni di euro sul 2009).

#### Operazioni di pagamento per modalità sulla rete di Autostrade per l'Italia

Modalità di pagamento	Numero operazioni 2009		Numero operazioni 2010		Variazione in % 2010/2009
		%		%	
<b>CONTANTI IN PORTA MANUALE</b>	<b>168.658.185</b>	<b>21,9%</b>	<b>159.836.956</b>	<b>20,6%</b>	<b>-5,2%</b>
Cassa automatica (contanti)	68.112.331	8,8%	69.709.693	9,0%	2,3%
Viacard C/C e Plus	27.128.355	3,5%	26.745.776	3,5%	-1,4%
Telepass	439.137.406	57,0%	450.137.843	58,1%	2,5%
Tessera a scalare	17.471.002	2,3%	16.326.107	2,1%	-6,6%
Carte di credito	24.589.314	3,2%	25.677.785	3,3%	4,4%
FASTpay	20.883.183	2,7%	22.226.999	2,9%	6,4%
<b>TOTALE PAGAMENTI AUTOMATIZZATI</b>	<b>597.321.591</b>	<b>77,6%</b>	<b>610.824.203</b>	<b>78,9%</b>	<b>2,5%</b>
Altro (RMPP*, scioperi, violazioni)	3.799.766	0,5%	4.042.089	0,5%	6,4%
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>769.779.542</b>	<b>100,0%</b>	<b>774.703.248</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,6%</b>

\* Rapporti mancato pagamento pedaggi.

#### Operazioni di pagamento per modalità sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie controllate\*

Modalità di pagamento	Numero operazioni 2009		Numero operazioni 2010		Variazione in % 2010/2009
		%		%	
<b>CONTANTI IN PORTA MANUALE</b>	<b>245.269.134</b>	<b>24,7%</b>	<b>232.207.445</b>	<b>23,3%</b>	<b>-5,3%</b>
Cassa automatica (contanti)	90.726.799	9,1%	93.688.388	9,4%	-3,3%
Viacard C/C e Plus	33.467.930	3,4%	32.833.463	3,3%	-1,9%
Telepass	543.276.274	54,6%	557.127.828	55,8%	2,5%
Tessera a scalare	22.209.669	2,2%	20.394.045	2,0%	-8,2%
Carte di credito	28.159.368	2,8%	29.325.181	2,9%	4,1%
FASTpay	24.516.883	2,5%	25.958.304	2,6%	5,9%
<b>TOTALE PAGAMENTI AUTOMATIZZATI</b>	<b>742.356.923</b>	<b>74,6%</b>	<b>759.327.209</b>	<b>76,0%</b>	<b>2,3%</b>
Altro (RMPP**, scioperi, violazioni)	7.152.199	0,7%	7.103.008	0,7%	-0,7%
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>994.778.256</b>	<b>100,0%</b>	<b>998.637.662</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,4%</b>

\* Escluso Traforo del Monte Bianco.

\*\* Rapporti mancato pagamento pedaggi.

Al 31.12.2010, nelle 292 stazioni di esazione del Gruppo ( inclusa Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco) vi sono 576 porte dedicate Telepass (di cui 187 in entrata e 389 in uscita)

### 3.2.5 AREE DI SERVIZIO E PUBBLICITÀ

Sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle altre società concessionarie controllate (inclusa Stalexport Autostrada Malopolska) sono attualmente presenti 258 aree di servizio (246 escludendo Strada dei Parchi), di cui 216 si trovano sulla rete di Autostrade per l'Italia. Prosegue il piano di riqualificazione delle aree di servizio che vede coinvolti sia Autostrade per l'Italia sia i sub-concessionari. A fine 2010 risultano avviati o conclusi interventi di importo pari a circa il 95,3% degli oltre 800 milioni di euro previsti a carico di Autostrade per l'Italia e dei sub-concessionari. In 188 aree di servizio sono già stati completati gli interventi previsti. Inoltre, in ulteriori 11 aree di servizio sono in corso cantieri di ampliamento o ristrutturazione da parte di Autostrade per l'Italia. Dal 2000 al 2010 la ricettività in termini di posti auto e autoveicoli pesanti è aumentata rispettivamente del 105% e 158%.

#### Parcheggi veicoli sulla rete di Autostrade per l'Italia

	2000	2007	2008	2009	2010
n° posti veicoli pesanti	2.350	4.360	5.060	5.660	6.060
n° posti veicoli leggeri	8.350	14.836	16.463	16.923	17.100

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, obiettivo sul quale Autostrade per l'Italia è fortemente impegnata, anche attraverso un costante monitoraggio, che viene effettuato direttamente da una società esterna specializzata. A queste attività si aggiungono le verifiche periodiche eseguite da parte dell'ANAS congiuntamente alle principali associazioni dei consumatori.

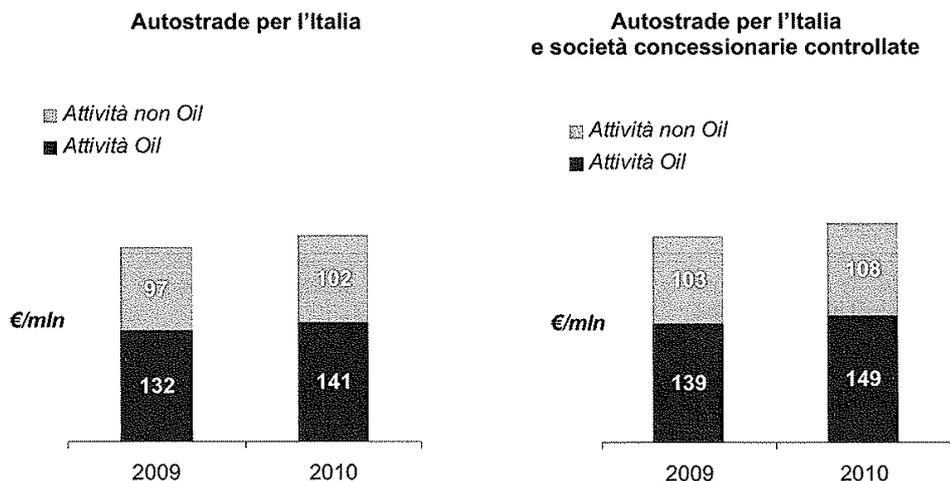
Nei primi mesi del 2010 sono entrati in vigore i nuovi contratti di servizi di distribuzione carburanti e ristoro scaduti nel 2009 e nuovamente affidati con procedure competitive espletate mediante *advisor* terzo nel corso del 2008. Tali contratti recepiscono, tra l'altro, impegni in materia di prezzi, sia per un paniere di prodotti ristoro, sia per i principali carburanti erogati in modalità *self-service*.

Autostrade per l'Italia, unitamente ai sub-concessionari, sviluppa, inoltre, campagne volte a promuovere la convenienza degli acquisti nelle aree di servizio con l'obiettivo di garantire alla clientela prezzi competitivi. Le campagne promozionali sui carburanti, hanno di fatto reso la rete di Autostrade per l'Italia tra le più competitive del Paese in materia di prezzi *self-service*. Tali informazioni, sono veicolate anche dai 53 pannelli - a copertura della quasi totalità della rete di Autostrade per l'Italia - volti a comunicare alla clientela in viaggio i prezzi praticati sulla vendita di carburanti, in modalità *self-service*, nelle quattro aree di servizio successive.

Nel 2010, le royalty di competenza di Autostrade per l'Italia, ricevute da parte dei sub-concessionari, ammontano a 242,8 milioni di euro, con un incremento delle royalty correnti, rispetto al 2009 del 6,2% principalmente per effetto del rinnovo di contratti scaduti a fine 2009. Includendo le royalty percepite anche dalle altre concessionarie controllate, gli introiti nelle aree di servizio ammontano a 257,2 milioni di euro, con un incremento delle correnti, rispetto al 2009 del 6,0% (escludendo Strada dei Parchi società oggetto di accordo di cessione le royalty ammontano a 251,9 milioni di euro, con un incremento delle correnti, rispetto al 2009 del 6,1%).



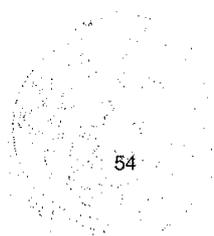
**Royalty correnti per servizi in sub-concessione sulla rete**



Per effetto del rinnovo dei contratti scaduti a fine 2009, nonché a seguito della risoluzione anticipata di alcuni contratti, nell'anno 2010 i fabbricati realizzati dai sub-concessionari su sedime della società sono divenuti di proprietà di Autostrade per l'Italia, a titolo originario, in virtù della devoluzione prevista nelle convenzioni.

L'ammontare complessivo del valore degli immobili acquisiti (asseverato da perito indipendente) è pari a 8,6 milioni di euro.

Nell'ambito della gestione e commercializzazione degli spazi pubblicitari informativi nelle aree di servizio, sulla rete autostradale (cartelli per affissione periodica o permanente, circuito TV "Infomoving" e spazi espositivi, segnaletica di servizio in itinere), nonché su altri canali (porti, aeroporti), la società controllata AD Moving ha registrato nel 2010 ricavi per circa 15,7 milioni di euro (-0,4 milioni di euro rispetto al 2009).



### 3.2.6 RISORSE UMANE

Al 31 dicembre 2010 Autostrade per l'Italia impiega 5.835 risorse a tempo indeterminato e 165 risorse a tempo determinato, per un organico complessivo pari a 6.000 risorse (in diminuzione di 76 unità rispetto alle 6.076 del 2009).

Per l'organico con contratto a tempo indeterminato, al netto del passaggio in Autostrade Tech di 62 unità a seguito del fitto ramo d'azienda a partire da gennaio 2010, si evidenziano le seguenti variazioni:

- il completamento del piano di potenziamento degli organici nei comparti manutenzione, assistenza alla viabilità e impianti delle Direzioni di Tronco (+4) in applicazione del piano industriale che ha dato luogo all'intesa sindacale nazionale del 2007;
- la riduzione del comparto di esazione (-54);
- l'inserimento di risorse qualificate presso le Direzioni di Tronco (per complessive +8 unità);
- l'inserimento di risorse qualificate per il potenziamento di alcune strutture tecniche di sede (+14).

Si evidenzia inoltre l'incremento di 15 unità con contratto a tempo determinato (di cui +14 risorse nel corpo esattoriale per il maggior impiego di personale stagionale durante il periodo natalizio).

La forza media retribuita passa dalle 5.845 unità del 2009 alle 5.734 del 2010, evidenziando un decremento di 111 unità medie (-1.9%). A parità di perimetro, considerando quindi il trasferimento di 62 unità medie da Autostrade per l'Italia alla Società Autostrade Tech (avvenuti il 1° gennaio 2010), la forza media presenterebbe un decremento di 49 unità (-0,8%).

Tale decremento è relativo principalmente alla mancata copertura del turn over nel comparto esazione (-78 unità), derivante dall'incremento del tasso di automazione e al progressivo miglioramento della produttività, parzialmente compensato dagli inserimenti di operai (+28 unità) nei comparti di manutenzione, viabilità e impianti delle Direzioni di Tronco, e dal citato potenziamento di alcune strutture di sede.

Nel 2010 il costo del lavoro, al netto dei costi capitalizzati, è pari a 379,0 milioni di euro (380,6 milioni di euro nel 2009) con un decremento di 1,6 milioni di euro pari al -0,4%.

A parità di perimetro 2010 (ovvero escludendo dal costo 2009 la quota di costo del personale passato in Autostrade Tech al 1° gennaio 2010), il costo del personale netto risulta in crescita di 3,5 milioni (+0,9%).

Al lordo della quota capitalizzata, che si decrementa nel periodo di 0,8 milioni di euro, il costo del personale è pari a 390,2 milioni di euro (+0,7% pari a +2,8 milioni di euro rispetto ai 387,4 del 2009).

Tale variazione è determinata:

- dall'incremento del costo unitario al netto delle capitalizzazioni (+1,0%);
- da altri accantonamenti per oneri di competenze del 2010 (+0,5%);
- dal citato decremento di 49 unità medie (-0,8%).



**Organico a tempo indeterminato**

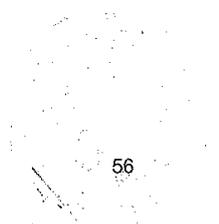
	31.12.2010	31.12.2009	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	115	117	-2	-1,7
Quadri	345	387	-42	-10,9
Impiegati	1.906	1.903	3	0,2
Operai	1.070	1.066	4	0,4
Corpo esattoriale	2.399	2.453	-54	-2,2
<b>Totale</b>	<b>5.835</b>	<b>5.926</b>	<b>-91</b>	<b>-1,5</b>

**Organico a tempo determinato**

	31.12.2010	31.12.2009	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	-	-	-	n.a
Quadri	-	-	-	n.a
Impiegati	42	43	-1	-2,3
Operai	7	5	2	40,0
Corpo esattoriale	116	102	14	13,7
<b>Totale</b>	<b>165</b>	<b>150</b>	<b>15</b>	<b>10,0</b>

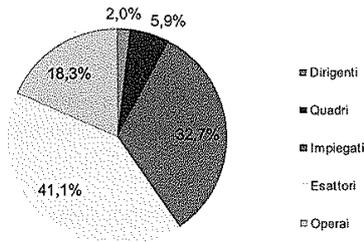
**Organico medio**

	1.1.2010	1.1.2009	Variazione	
	31.12.2010	31.12.2009	assoluta	%
Dirigenti	113	117	-4	-3,4
Quadri	348	389	-41	-10,5
Impiegati	1.865	1.881	-16	-0,9
Operai	1.074	1.046	28	2,7
Corpo esattoriale	2.334	2.412	-78	-3,2
<b>Totale</b>	<b>5.734</b>	<b>5.845</b>	<b>-111</b>	<b>-1,9</b>

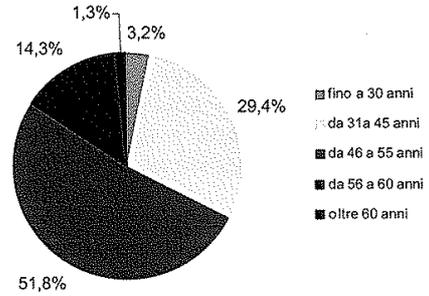


### Ripartizione organico Autostrade per l'Italia

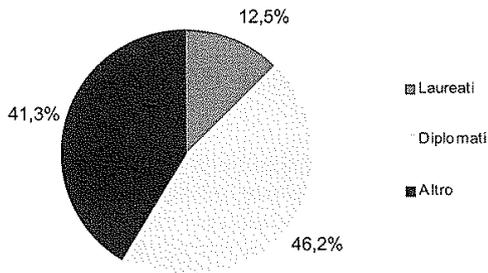
Ripartizione organico a tempo indeterminato per livello/qualifica



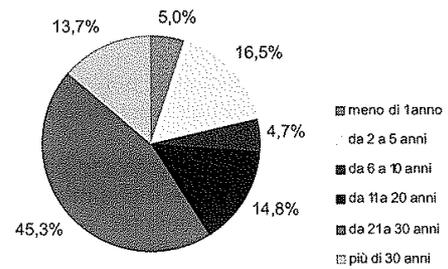
Ripartizione organico a tempo indeterminato per età



Ripartizione organico a tempo indeterminato per titolo di studio



Ripartizione organico a tempo indeterminato per anzianità aziendale



## **Sistemi di sviluppo e formazione del personale**

Autostrade per l'Italia è costantemente impegnata nello sviluppo e nella valorizzazione delle risorse umane, con l'obiettivo di:

- motivare le risorse a migliorare le prestazioni;
- sviluppare le capacità professionali e conseguire gli obiettivi assegnati nei tempi previsti;
- fornire sistemi e strumenti efficaci per mettere a disposizione dell'organizzazione risorse umane adeguate ad affrontare le nuove sfide del business.

Al fine di orientare più efficacemente gli investimenti di sviluppo e valorizzazione delle risorse si è provveduto ad individuare e monitorare le risorse di valore, attraverso sistemi di valutazione delle prestazioni (Performance Management), sistemi di valutazione del potenziale, processi di valorizzazione del contributo individuale al raggiungimento dei risultati aziendali (MBO), interviste e momenti di incontro strutturati all'interno dei processi di gestione delle Risorse Umane.

Nel 2010 Autostrade per l'Italia ha avviato per il terzo anno consecutivo il processo di Performance Management, che ha coinvolto una popolazione di 1.300 risorse, Quadri, Professional e Junior Professional (laureati in crescita), segmentati per target professionali di riferimento.

E' stata inoltre avviata una prima edizione del sistema di Performance Management dedicato ai Dirigenti.

I programmi di sviluppo per il 2010 hanno coinvolto complessivamente 160 risorse a vari livelli (Quadri, Professional, Giovani laureati).

Nel corso del 2010 Autostrade per l'Italia ha avviato l'iniziativa Bilancio delle Competenze che ha interessato 100 risorse e che mira a tracciare un profilo delle conoscenze, esperienze professionali maturate, abilità, capacità e attitudini nonché i "desiderata" individuali delle persone che coglieranno l'opportunità di aderire all'iniziativa. Il progetto ha ricevuto nel corso del 2010 il premio "Etica ed Impresa" destinato agli accordi tra le parti sociali che si contraddistinguono per approccio partecipativo e progettuale orientato al dialogo.

Al 31 dicembre 2010 Autostrade per l'Italia ha consuntivato un totale di oltre 42.000 ore di formazione fruita (in aggiunta alla formazione sulla Sicurezza), con un impegno economico di circa 1,3 milioni di euro, oltre alle risorse direttamente impiegate nell'attività formativa.

Le attività formative hanno coinvolto un totale di 2.942 dipendenti pari al 50% del totale dei dipendenti.

In linea con il piano di progressiva internalizzazione delle attività formative, nel corso del 2010, è stato implementato un percorso "Train the Trainer", che ha coinvolto 30 risorse, volto a formare futuri docenti interni sulle tematiche della progettazione ed erogazione dei percorsi formativi e sulle metodologie di gestione d'aula. I formatori interni hanno gestito iniziative per un totale di oltre 200 giornate erogate, oltre 10.300 ore di formazione fruita, e oltre 1.600 partecipazioni.

Le altre principali iniziative caratterizzanti l'offerta formativa del 2010 sono state:

- Riqualficazione professionale: prosecuzione del programma formativo di riqualficazione professionale destinato al personale riorientato nell'ambito del Progetto di Internalizzazione Attività, avviato a valle dell'accordo con le Organizzazioni Sindacali del luglio 2009;
- Trainingpass: sono state completate altre due edizioni del percorso di "induction" rivolto ai giovani neo-assunti in azienda (operativo già dal 2008);
- Progetto Widening: iniziativa formativa volta a sviluppare competenze manageriali attraverso la gestione di team interfunzionali;
- Workshop Emergenze;
- Tecniche di vendita per operatori Punto Blu;



- Stile di comunicazione per responsabili Informazione e Comunicazione Traffico delle Direzioni di Tronco;
- Progetto "SFIDA" (Soluzioni Formative Integrate di Autostrade) finanziato attraverso il conto Formazione di Fondimpresa di Autostrade per l'Italia S.p.A., Telepass S.p.A., ed Essediesse S.p.A., con l'attivazione di corsi su un ampio ventaglio di temi ed il coinvolgimento di circa 100 risorse.

Dal 2010 è inoltre proseguita l'attività di collaborazione con le primarie Università e Business School italiane ed europee, all'interno di un framework di riferimento denominato "Autostrade per la Conoscenza", con l'obiettivo di valorizzare e incrementare il know-how professionale distintivo di Autostrade per l'Italia.

Insieme al MIP – Politecnico di Milano è stata inoltre progettata una Talent Academy sul Project Management, che vede coinvolte circa 50 risorse del Gruppo in un percorso di alta formazione sulla gestione integrata dei progetti.

### **Sistema retributivo**

L'Assemblea degli Azionisti di Atlantia del 23 aprile 2009 ha approvato i seguenti piani di incentivazione mediante strumenti finanziari conformi alle Raccomandazioni della Commissione Europea del 30 aprile 2009.

- **Piano di Stock Option 2009**

In data 8 maggio 2009 e in data 16 luglio 2009 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha individuato 9 fra Dirigenti e Amministratori di Autostrade per l'Italia come destinatari del Piano.

In seguito, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia, il 15 luglio 2010 ha individuato un ulteriore destinatario del Piano nella persona del Presidente dr. Fabio Cerchiai. Il Consiglio ha altresì deliberato di concedere al prof. Gian Maria Gros-Pietro, già Presidente della Società, la facoltà di mantenere il proprio diritto ad esercitare – alle medesime condizioni degli altri beneficiari – le opzioni assegnate nel 2009. Lo schema di regolamento del Piano di Stock Option prevede l'assegnazione di un determinato numero di diritti di opzione a dipendenti e/o amministratori con particolari cariche nella Società o in sue Controllate, avuto riguardo alla rilevanza della rispettiva posizione ricoperta in relazione alla valorizzazione della Società.

Per maggiori informazioni circa i contenuti del Piano di Stock Option e le condizioni di esercizio si rinvia a quanto riportato nella nota n. 6.12 - Patrimonio netto delle Note illustrative.

- **Piano di Incentivazione Triennale (PIT) 2008-2010**

In data 11 giugno 2009 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha dato attuazione al Piano di Incentivazione Triennale finalizzato alla fidelizzazione del management e a premiare il conseguimento di obiettivi collegati alla performance operativa e di business. Beneficiano del Piano 90 dirigenti di Autostrade per l'Italia e delle società controllate.

Il Piano prevede l'erogazione di un incentivo collegato al livello di raggiungimento di risultati legati a specifici indicatori.

Il regolamento del PIT prevede, tra l'altro, la sospensione del piano qualora sia in atto una procedura di contestazione con il Concedente ai sensi dell'art. 7 della L.241/90.

A seguito della delibera del 14 aprile 2010 dell'Assemblea straordinaria di Atlantia, che ha stabilito un aumento di capitale a titolo gratuito ai sensi dell'art. 2442 c.c. per un importo pari a euro 28.585.578,00 con conseguente emissione di n. 28.585.578 azioni ordinarie aventi le medesime caratteristiche di quelle in circolazione, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia del 15 luglio 2010 ha apportato delle correzioni tecniche al Piano di Stock Option 2009 e al Piano di Incentivazione Triennale (PIT) 2008-2010 allo scopo di mantenere invariati per i beneficiari i contenuti sostanziali.



così come previsto dai rispettivi Regolamenti, prevedendo inoltre che ulteriori rettifiche al Piano di Stock Option siano sottoposte all'approvazione da parte dell'Assemblea degli azionisti della Società.

L'azienda ha inoltre in applicazione un sistema di incentivazione MBO, che prevede l'erogazione ai beneficiari di un premio monetario annuo in funzione degli obiettivi assegnati e raggiunti nell'esercizio precedente. Nel 2010 il sistema MBO ha interessato 153 Dirigenti e 453 tra Quadri e Impiegati con ruoli di responsabilità in Autostrade per l'Italia e nelle Società controllate.

### **Modello Organizzativo**

In data 1° gennaio 2010, è stato conferito nella Società Autostrade Tech il ramo d'azienda per la progettazione e realizzazione, in ambito nazionale ed estero, di impianti e sistemi informatici per il controllo e l'automazione dei trasporti, il pagamento dei pedaggi, la sicurezza e la gestione dell'informazione delle infrastrutture attinenti la mobilità di persone e merci.

Con decorrenza 11 marzo 2010, sono state costituite la Condirezione Generale Servizio al Cliente, la Condirezione Generale Sviluppo Rete e la Condirezione Generale Servizi Tecnici.

Con riferimento all'Assemblea degli Azionisti del 13 aprile 2010 ed alla seduta del Consiglio di Amministrazione di pari data, sono stati nominati Presidente il dott. Fabio Cerchiai e Amministratore Delegato l'ing. Giovanni Castellucci.

Nel corso del 2010 sono state emesse o aggiornate n. 52 procedure organizzative in ragione delle variazioni normative ed organizzative intervenute.

In particolare, i principali aggiornamenti hanno riguardato le seguenti tematiche:

- salute e sicurezza nei luoghi di lavoro a supporto del sistema di gestione ai sensi dell'art. 30 del citato decreto;
- sistemi di gestione per il rinnovo delle certificazioni secondo gli standard ISO 9001;
- processi amministrativo – contabili ai sensi del Testo Unico della Finanza.

### **Relazioni industriali**

Con accordo del 4 febbraio 2010 è stato definito, sulla base dei risultati raggiunti nel 2009, il Premio di Produttività da erogare nell'anno 2010.

Da giugno è inoltre stato avviato il confronto per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro (Federreti – OOSL), scaduto il 31 dicembre 2009, che, nell'ottica di una semplificazione del sistema contrattuale generale, prevede la definizione di un unico contratto che disciplini i settori oggi regolati dai contratti Anas e Società Concessionarie Autostradali.

Sono state inoltre definite le ulteriori coperture sanitarie che, a decorrere dal 1° Luglio 2010, sono state estese a tutto il personale ed ai familiari iscritti alla Polizza Sanitaria.

### **Salute e sicurezza**

Nel corso del 2010 Autostrade per l'Italia ha attuato in tutta l'organizzazione il Sistema Gestione Salute e Sicurezza sul Lavoro secondo lo standard OHSAS 18001:2007. Come previsto dalla norma OHSAS, è stata verificata l'efficace attuazione del modello attraverso Audit condotti da personale interno e professionisti esterni qualificati.



È stato avviato in parallelo il percorso di Certificazione OHSAS 18001:2007 di tutte le attività e sedi di lavoro di Autostrade per l'Italia. Tale iter ha previsto una prima fase di Audit da parte dell'Ente di Certificazione TUV che è terminata positivamente a novembre 2010 e si concluderà con la seconda fase entro marzo 2011.

È proseguito il piano di formazione in materia di Salute e Sicurezza sul Lavoro e Ambiente; nel corso dell'anno sono state registrate 1.800 partecipazioni per un totale di circa 18.000 ore di formazione fruite; di queste, 11.300 ore per 1.270 risorse sono state finanziate da Fondimpresa, nell'ambito del piano "Autostrade in Sicurezza", concordato con le Organizzazioni Sindacali. È stato inoltre realizzato il corso multimediale di formazione degli esattori, che ottimizza le modalità di erogazione della formazione sulla salute e sicurezza di tutti i lavoratori sulla rete.

Nel corso dell'anno sono stati aggiornati gli oltre 430 Documenti di Valutazione dei Rischi aziendali, introducendo anche la valutazione del rischio "stress lavoro correlato" in conformità alle indicazioni metodologiche della norma.

Come previsto nei Piani di Monitoraggio Salute e Sicurezza, anche nel 2010 sono state svolte le indagini ambientali per verificare l'adeguatezza dei luoghi di lavoro.

Autostrade per l'Italia ha inoltre promosso, in collaborazione con INAIL (ex ISPESL), la diffusione del metodo "Sbagliando s'impara" per la raccolta, la gestione, l'analisi e la diffusione delle informazioni relative a incidenti, infortuni e Near Misses (mancati infortuni). Il progetto, finalizzato alla realizzazione di una campagna di sensibilizzazione e di informazione dei dipendenti sul tema dei mancati infortuni, è stato promosso dallo Steering Committee Salute e Sicurezza dei Luoghi di Lavoro e sviluppato nell'ambito delle attività della Consulta per la Salute e Sicurezza dei Luoghi di Lavoro.

All'interno dei n. 6 incontri della "Consulta per la Salute e Sicurezza dei Luoghi di Lavoro", composta da un rappresentante per ognuna delle Organizzazioni Sindacali firmatarie del C.C.N.L. e da rappresentanti di diverse strutture di Autostrade per l'Italia, sono stati trattati diversi temi in materia di salute e sicurezza.

Per quanto concerne gli aspetti connessi all'ambiente, è stata avviata la progettazione del Sistema di Gestione Ambientale con la gap analysis delle attività dell'esercizio. Per quanto riguarda invece gli aspetti riguardanti la compliance normativa, è stata perfezionata l'iscrizione di tutte le sedi di Autostrade per l'Italia al SISTRI - Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti - , emanato con D.M. del 17 dicembre 2009, ed è stato fornito il relativo supporto formativo per i previsti adempimenti.



### 3.2.7 RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE

Le attività di ricerca e sviluppo svolte da Autostrade per l'Italia, sono finalizzate alla messa a punto di soluzioni innovative, volte a:

- elevare la qualità del servizio, in termini di sicurezza e fluidità, anche attraverso nuove tecnologie per la manutenzione ed il monitoraggio della rete;
- migliorare la gestione operativa della infrastruttura, con lo 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 efficienza ambientale.

Le attività di ricerca e sviluppo aziendali, con durata in alcuni casi pluriennale, sono svolte dalle strutture aziendali interessate di Autostrade per l'Italia, avvalendosi anche di laboratori interni di ricerca, in sinergia con le società controllate, in collaborazione con centri di ricerca e istituti universitari ed, in alcuni casi, anche in partnership con altre aziende.

Nel corso del 2010 fra i diversi progetti passati alla fase applicativa si segnalano i seguenti:

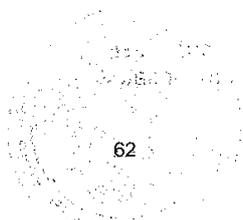
- "Carbon Neutral Building": relativo alla messa in esercizio del sistema di gestione automatizzata del confort termico per l'edificio della Direzione Generale di Roma di Autostrade per l'Italia;
- sistema per l'esazione del pedaggio di tipo free-flow multilane basato su apparati veicolari Telepass e sull'identificazione automatica della targa;
- nuovi apparati veicolari DSRC (Dedicated Short Range Communication) basati su avanzate tecnologie di componenti con ottimizzazione di costi e durata.

Fra i principali progetti di ricerca in corso, si evidenziano quelli per:

- lo sviluppo di sistemi informatici per il monitoraggio del traffico e degli incidenti finalizzati ad una migliore gestione della mobilità e programmazione dei cantieri;
- l'adeguamento dell'attuale sistema di pedaggio ai requisiti del Servizio Europeo di Telepedaggio per l'interoperabilità dei sistemi a rete;
- un nuovo apparato di bordo satellitare per l'esazione del pedaggio;
- implementazione di un sistema di controllo per l'ottimizzazione della gestione degli impianti in galleria in funzione delle condizioni di traffico e dei comportamenti dell'utenza;
- realizzazione di miscele di conglomerato bituminoso realizzato con riciclaggio "a tiepido" del fresato.

Ricadono in questo ambito anche le attività svolte, attraverso la partecipazione ad organismi ed associazioni, nazionali e comunitarie, per la definizione delle normative in tema di trasporto, quali la sicurezza, l'implementazione di sistemi intelligenti di trasporto e di telepedaggio o di input per la stesura dei programmi europei e nazionali in tema di ricerca, sviluppo e innovazione.

Nel 2010 il totale degli investimenti e dei costi sostenuti da Autostrade per l'Italia per le attività di innovazione, ricerca e sviluppo ammonta a 6,1 milioni di euro in linea con l'obiettivo europeo di una "crescita intelligente che promuova la ricerca e l'innovazione".



### 3.3 ANDAMENTO ECONOMICO-FINANZIARIO DELLE PRINCIPALI SOCIETA' CONTROLLATE

Sono di seguito presentati alcuni dati economico-finanziari significativi delle principali controllate della società. Tali dati risultano elaborati in base ai principi contabili internazionali (IFRS) e sono stati estratti dagli specifici reporting package preparati da ciascuna controllata ai fini della predisposizione del bilancio consolidato della capogruppo Atlantia.

Per le società concessionarie autostradali italiane, a partire dal mese di agosto 2009, in conseguenza dell'entrata in vigore del Decreto Legge n. 78/2009, convertito con Legge n. 102/2009, è rilevata tra i costi operativi l'integrazione del canone di concessione da corrispondere ad ANAS (calcolata sulla percorrenza chilometrica pari a 3 millesimi di euro a km per le classi A e B ed a 9 millesimi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5) e, corrispondentemente, tra i ricavi da pedaggio la maggiorazione tariffaria, senza incidere sul risultato della Società. A partire dal 1° luglio 2010, al fine di dare applicazione al Decreto Legge n. 78/2010, convertito con Legge n. 122/2010, è stata inoltre introdotta un'ulteriore maggiorazione tariffaria in misura corrispondente all'integrazione del canone di concessione dovuto ad ANAS (1 millesimo di euro per le classi da pedaggio A e B e 3 millesimi di euro per le classi da pedaggio 3, 4 e 5).

#### Autostrade Meridionali

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 58,98%.

Tratte autostradali in concessione: A3 Napoli-Pompei-Salerno per 51,6 km.

Scadenza della concessione: 31 dicembre 2012.

(milioni di euro)	2010	2009	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	89,6	83,5	6,1	7,3
Ebitda	41,8	39,7	2,1	5,3
Ebitda margin	46,7%	47,5%		
Totale investimenti	73,3	53,1	20,2	38,0
Posizione finanziaria netta (*)	163,6	135,7	27,9	20,6
Organico medio (unità)	380	386	-6	-1,6
Milioni di km percorsi	1.539	1.565	-26	-1,6

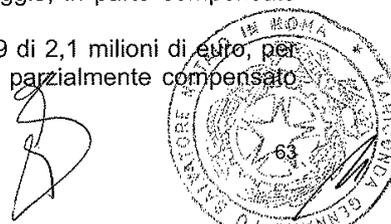
(\*) Dati al 31 dicembre

Il totale ricavi dell'esercizio 2010 risulta pari a 89,6 milioni di euro ed evidenzia un incremento di 6,1 milioni di euro (+7,3%) rispetto al 2009.

Nel valore dei ricavi è inclusa la citata integrazione del canone di concessione, da corrispondere ad ANAS per 5,5 milioni di euro nel 2010 e 1,9 milioni di euro nel 2009 (rilevata per pari importo tra i costi operativi).

A partire dal 2009, inoltre, la Convenzione Unica di SAM prevede, come strumenti aggiuntivi utilizzati per il riequilibrio della concessione, sia l'acquisizione completa dei ricavi da pedaggio, senza quindi accantonamenti al Fondo "Variabile X", sia l'assorbimento del fondo risultante a fine 2008 durante il periodo 2009-2012, ultimo periodo regolatorio. Pertanto, i ricavi nel 2010 aumentano, al netto dell'integrazione chilometrica, di 2,5 milioni di euro per effetto dell'assorbimento di quanto accantonato in precedenza nel Fondo "Variabile X" (+3,0 milioni di euro) e dell'adeguamento tariffario 2009 applicato a partire dal 1° Maggio, in parte compensato dalla riduzione del traffico (-1,6%).

L'Ebitda, pari a 41,8 milioni di euro, risulta in aumento rispetto al 2009 di 2,1 milioni di euro, per effetto dell'incremento dei ricavi al netto dell'integrazione chilometrica, parzialmente compensato



dall'aumento delle attività di manutenzione (+0,3 milioni di euro) e del costo del lavoro netto (+0,1 milioni di euro).

Gli investimenti nel 2010 ammontano a 73,3 milioni di euro contro i 53,1 milioni di euro del 2009. Per quanto riguarda i lavori di ammodernamento e ampliamento dell'autostrada, previsti nella Convenzione con l'Anas, nel corso del 2010 si è proceduto all'apertura funzionale di circa 1 km di tratto a 3 corsie; sono proseguiti i lavori sui lotti di ampliamento a tre corsie e sono riprese le lavorazioni attinenti al nuovo svincolo di Anagni, in seguito alla rescissione del precedente contratto ed all'affidamento dei lavori a nuovo appaltatore.

A fine 2010 la posizione finanziaria netta aumenta di 27,9 milioni di euro (+20,6%) per effetto principalmente dai maggiori investimenti realizzati.

### Strada dei Parchi

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 60%.

Tratte autostradali in concessione: A24 Roma-Teramo di 166,5 km e A25 Torano-Pescara di 114,9 km per un totale di 281,4 km.

Scadenza della concessione: 31 dicembre 2030.

(milioni di euro)	2010	2009	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	153,0	140,7	12,3	8,7%
Ebitda	69,4	70,7	-1,3	-1,8%
Ebitda margin	45,4%	50,2%		
Totale investimenti	62,8	52,4	10,4	19,8
Indebitamento finanziario netto (*)	947,2	934,2	13	1,4%
Organico medio (unità)	491	493	-2	-0,4%
Milioni di km percorsi	2.310	2.346	-36	-1,5%

(\*) Dati al 31 dicembre

I ricavi totali, pari a 153,0 milioni di euro, presentano una crescita dell'8,7% rispetto al 2009 (+12,3 milioni di euro).

Nel valore dei ricavi è inclusa la citata integrazione del canone di concessione da corrispondere ad ANAS per 8,9 milioni di euro nel 2010 e 3,3 milioni di euro nel 2009 (rilevata per pari importo tra i costi operativi).

La crescita dei ricavi totali, al netto dell'integrazione chilometrica, pari a 6,6 milioni di euro è relativo per 4,3 milioni di euro all'incremento dei ricavi da pedaggio, dovuto all'effetto combinato dell'adeguamento tariffario per l'anno 2010, pari a +4,78%, e alla riduzione traffico (-1,6%), determinata prevalentemente dalle maggiori percorrenze rilevate nel 2009 (di cui solo una parte esente da pedaggio) in seguito al sisma del 6 aprile 2009.

I costi di manutenzione crescono di 6,3 milioni di euro per maggiori lavori di pavimentazione (+2,8 milioni di euro) ed interventi di manutenzione non ricorrente su ponti e viadotti (+3,5 milioni di euro).

L'Ebitda registra un decremento di 1,3 milioni di euro rispetto al 2009 sostanzialmente per l'effetto dei maggiori costi di manutenzione (+6,3 milioni di euro), dell'incremento degli altri costi operativi (+0,6 milioni di euro), relativi principalmente agli oneri per la sicurezza gallerie ex D.L. 624/06 e a sopravvenienze passive e dell'incremento del costo del personale (+0,9 milioni di euro), da attribuire all'incremento delle unità medie ed alla minore quota del personale capitalizzato; le su citate variazioni risultano parzialmente compensate da maggiori ricavi.

Gli investimenti realizzati sulle infrastrutture in concessione sono pari a 60,4 milioni di euro con un incremento di 10,4 milioni di euro (+19,8%) rispetto al 2009, ed hanno riguardato essenzialmente gli interventi propedeutici alla realizzazione delle complanari di Roma (bonifica ordigni bellici, ricerche archeologiche, spostamento interferenze), gli interventi volti a migliorare la sicurezza

(sostituzione barriere centrali e realizzazione piazzole di sosta), gli interventi su alcuni viadotti nonché la progettazione relativa all'adeguamento sismico di 15 viadotti.

A seguito dell'efficacia della Convenzione Unica a far data dal 29 novembre 2010, tra gli investimenti figura anche l'importo dei mutui pagati dal Fondo Centrale di Garanzia per 38,9 milioni di euro, che saranno rimborsati all'ANAS in 12 rate annuali.

L'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2010 è pari a 947,2 milioni di euro e registra un incremento pari a 13 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2009, principalmente per effetto dell'accollo dei citati mutui pagati dal Fondo Centrale di Garanzia per 38,9 milioni di euro, parzialmente compensato dai minori scoperti su c/c e dalle maggiori disponibilità liquide.

### Tangenziale di Napoli

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 100%.

Tratte autostradali in concessione: asse di scorrimento metropolitano est-ovest per 20,2 km.

Scadenza della concessione: 31 dicembre 2037.

(milioni di euro)	2010	2009	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	68,1	60,9	7,2	11,8
Ebitda	21,2	16,2	5,0	30,9
Ebitda margin	31,1%	26,6%		
Totale investimenti	10,8	10,3	0,5	4,9
Indebitamento finanziario netto (*)	53,2	57,4	-4,2	-7,3
Organico medio (unità)	412	420	-8	-1,9
Milioni di km percorsi	1.026	1.018	8	+0,7

(\*) Dati al 31 dicembre

I ricavi totali, pari a 68,1 milioni di euro, presentano un incremento di 7,2 milioni di euro (+11,8%) rispetto al 2009.

Nel valore dei ricavi è inclusa la citata integrazione del canone di concessione da corrispondere ad ANAS per 3,2 milioni di euro nel 2010 e 1,1 milioni di euro nel 2009 (rilevata per pari importo tra i costi operativi).

L'incremento dei ricavi totali, al netto dell'integrazione chilometrica, è pari a 5,1 milioni di euro, ed è determinato dall'aumento dei ricavi da pedaggio (+5,3 milioni di euro) dovuto all'effetto del maggior traffico registrato rispetto all'anno precedente (+0,7%) e dell'adeguamento tariffario riconosciuto a partire dal primo gennaio pari al 2,17% (6,67% post arrotondamento, con un impatto complessivo pari a +9,07% rispetto al 2009, anno in cui l'incremento tariffario era stato applicato dal 1° maggio), nonché dalla riduzione degli altri ricavi operativi (-0,2 milioni di euro).

L'Ebitda registra un incremento di 5,0 milioni di euro rispetto al 2009 connesso al suddetto incremento dei ricavi, ai minori interventi di manutenzione (-1,0 milioni di euro), parzialmente compensati da un incremento dei costi operativi (+0,3 milioni di euro), relativi principalmente alle attività di raccolta e conta denaro ed alle spese di illuminazione, e da un incremento del costo del lavoro netto (+0,8 milioni di euro) dovuto prevalentemente ai maggiori incentivi all'esodo.

Nel corso del 2010 sono proseguiti i lavori di ammodernamento e adeguamento previsti dalla nuova convenzione vigente; gli interventi, in aumento rispetto al 2009 di 0,5 milioni di euro, hanno riguardato principalmente, l'ampliamento della stazione di Corso Malta, la nuova stazione di Zona ospedaliera, l'inserimento delle barriere fonoassorbenti nel tratto Corso Malta e Pozzuoli-Fuorigrotta, e degli impianti di illuminazione e ventilazione gallerie.

L'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2010 registra un decremento di 4,2 milioni di euro rispetto al 2009 derivante principalmente dal minor assorbimento di capitale circolante a causa dei maggiori debiti commerciali ed altri debiti (incremento dei canoni di concessione).



### Autostrada Torino-Savona

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 99,98%.  
Tratte autostradali in concessione: A6 Torino-Savona di 130,9 km.  
Scadenza della concessione: 31 dicembre 2038.

(milioni di euro)	2010	2009	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	71,7	69,5	2,2	3,2
Ebitda	30,7	32,5	-1,8	-5,5
Ebitda margin	42,8%	46,8%		
Totale investimenti	22,7	14,0	8,7	62,1
Posizione finanziaria netta	19,2	35,9	-16,7	-46,5
Organico medio (unità)	198	201	-3	-1,5
Milioni di km percorsi	972	985	-13	-1,3

I ricavi totali, pari a 71,7 milioni di euro, presentano una crescita di 2,2 milioni di euro (+3,2%) rispetto al 2009.

Nel valore dei ricavi è inclusa la citata integrazione del canone di concessione da corrispondere ad ANAS per 4,0 milioni di euro nel 2010 e 1,3 milioni di euro nel 2009 (rilevata per pari importo tra i costi operativi).

La crescita dei ricavi da pedaggio, al netto della integrazione chilometrica, pari a 0,6 milioni di euro, è dovuta all'effetto combinato dell'adeguamento tariffario (+1,47%), dell'incremento del traffico pesante (+2,8%) e del decremento del traffico leggero pari a -2,3%, corrispondente ad una diminuzione del traffico totale pari a -1,4%.

Gli altri ricavi operativi registrano una variazione negativa pari a 0,9 milioni di euro connessa ai minori rimborsi rispetto all'esercizio precedente per l'alluvione di aprile 2009 e per ripristino danni da incidenti autostradali.

L'Ebitda evidenzia un decremento di 1,8 milioni di euro rispetto al 2009, per effetto dei maggiori costi per operazioni invernali (+0,6 milioni di euro), dei maggiori costi operativi (+0,7 milioni di euro) relativi principalmente a costi per assistenza al traffico e a sopravvenienze passive. Gli investimenti nel corso del 2010 risultano pari a 22,7 milioni di euro, con un incremento di 9,3 milioni di euro relativo ai maggiori interventi di sicurezza.

La gestione finanziaria evidenzia una sostanziale linearità del flusso per attività d'esercizio, con una diminuzione di utile anche per l'aumento degli ammortamenti per maggiori investimenti in attività autostradali. L'indebitamento finanziario netto passa da 35,9 milioni di euro agli attuali 19,2 milioni di euro.

## Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 51%.

SITMB è concessionaria della parte italiana del tunnel per 5,8 km, mentre la gestione operativa dell'intero tunnel (11,6 km) è affidata al GEIE.

Scadenza della concessione: 31 dicembre 2050.

(milioni di euro)	2010	2009	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	54,0	51,5	+2,5	+4,9
Ebitda	34,9	33,5	+1,4	+4,2
Ebitda margin	64,6%	65,0%		
Totale investimenti	1,4	1,7	-0,3	-17,6
Posiz. fin. netta/(Indeb. fin. netto)	26,4	-3,3	+29,7	-
Organico medio (unità)	100	101	-1	-1,0
Milioni di km percorsi (**)	11	10	+1	+10,0

(\*) Dati al 31 dicembre

(\*\*) Traffico totale

I ricavi totali, pari a 54,0 milioni di euro, mostrano un incremento del 4,9% rispetto al 2009 (+2,5 milioni di euro) derivante dall'aumento dei ricavi da pedaggio (+5,0 milioni di euro), a seguito della variazione positiva prevalentemente del traffico pesante (+10%), parzialmente compensato dalla diminuzione degli ricavi operativi (2,5 milioni di euro), derivante dall'adeguamento nel 2009 del Fondo per vertenze in corso al valore delle possibili cause per danni che la Società dovrà affrontare nei prossimi anni. A far data dal 1° gennaio 2010 la Commissione intergovernativa ha autorizzato un aumento tariffario complessivo del 5,55%, comprensivo del recupero dell'inflazione media maturata nel periodo 1° marzo 2008 - 31 agosto 2009 (+2,05%) e di un aumento straordinario del 3,5% applicabile ai trafori del Fréjus e del Monte Bianco in forza della dichiarazione congiunta dei Ministri italiano e francese delle infrastrutture firmata a Roma il 24 febbraio 2009. Il gettito generato da tale secondo fattore, che per la Società francese concessionaria ATMB è stato autorizzato dalle autorità transalpine quale fonte di finanziamento per la presa in carico da parte della stessa Società dei costi relativi all'ammodernamento, gestione e manutenzione del tratto di strada statale tra la fine dell'autostrada A40 e l'inizio della rampa di accesso al traforo, 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 del 3,5%, nella misura di pertinenza della Società italiana, è stato temporaneamente rilevato tra le passività, non confluendo, quindi, tra i ricavi da pedaggio.

L'Ebitda registra un incremento di 1,4 milioni di euro, in relazione alla citata variazione positiva dei ricavi, parzialmente compensata dai maggiori costi per servizi (+0,7 milioni di euro) legati alla gestione del GEIE e dall'incremento del costo del lavoro netto (+0,3 milioni di euro) in conseguenza delle dinamiche salariali.

Gli investimenti del 2010 sono pari a 1,4 milioni di euro, in lieve riduzione rispetto allo stesso periodo del 2009 per effetto dei minori lavori su corpo autostradale

La società chiude il 2010 con una posizione finanziaria netta positiva di 26,4 milioni di euro azzerando l'indebitamento presente al 31 dicembre 2009, a causa della maggior cassa prodotta dalle attività operative (+15,2 euro mln).

## Raccordo Autostradale Valle d'Aosta

Azioni ordinarie detenute da Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco: 58<sup>2</sup>%.

Tratte autostradali in concessione: tratta Aosta-Vai Veny di 32,3 km;

<sup>2</sup> Percentuale di voti spettanti in assemblea ordinaria.



Scadenza della concessione: 31 dicembre 2032

(milioni di euro)	2010	2009	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	13,8	12,0	+1,8	+15
Ebitda	2,2	0,8	+1,4	-
Ebitda margin	15,9%	6,7%		
Totale investimenti	6,3	6,5	-0,2	3,1
Posizione finanziaria netta (*)	67,5	72,7	-5,2	-7,2
Organico medio (unità)	56	58	-2	-3,4
Milioni di km percorsi	116	108	+7	+7,6

(\*) Dati al 31 dicembre

I ricavi totali, pari a 13,8 milioni di euro, si incrementano del 15% rispetto al 2009 (+1,8 milioni di euro).

Nel valore dei ricavi è inclusa la citata integrazione del canone di concessione da corrispondere ad ANAS per 0,5 milioni di euro nel 2010 e 0,2 milioni di euro nel 2009 (rilevata per pari importo tra i costi operativi).

L'aumento dei ricavi da pedaggio, al netto dell'integrazione chilometrica, pari a 1,0 milioni di euro, è dovuto all'incremento sia del traffico dei mezzi pesanti del +10,8% che dei leggeri del +6,5% (complessivamente i chilometri percorsi sono in aumento del 7,6%). Gli altri ricavi operativi registrano una variazione positiva pari a 0,5 milioni di euro per effetto di sopravvenienze attive relative a conguagli di energia elettrica.

L'Ebitda si incrementa di 1,4 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente per effetto dei maggiori ricavi, al netto dei maggiori oneri per la sicurezza delle gallerie relativi al DL 264/06 (+0,2 milioni di euro).

Gli investimenti del 2010 sono in riduzione di 0,2 milioni di euro rispetto al 2009 per minori lavori su opere complementari.

La posizione finanziaria netta è positiva per 67,5 milioni di euro, con un decremento di 5,2 milioni di euro, in riduzione rispetto al pari flusso dell'esercizio precedente per 4,2 milioni di euro, prevalentemente riconducibili alla variazione del risultato d'esercizio al netto delle poste rettificative non finanziarie (+3.1 milioni di euro)

### Società Autostrada Tirrenica

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 94%.

Tratte autostradali in concessione: Autostrada Livorno-Civitavecchia; attualmente in gestione la prima tratta Livorno-Rosignano Marittima di 36,6 km.

Scadenza della concessione: 31 dicembre 2046.

(milioni di euro)	2010	2009	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	28,4	27,4	+1,0	+3,6
Ebitda	15,6	14,0	+1,6	+11,4
Ebitda margin	54,9%	51,1%		
Totale investimenti	31,2	7,6	+23,6	-
Indebitamento finanziario netto (*)	73,8	55,9	+17,9	+32,0
Organico medio (unità)	66	67	-1	-1,5
Milioni di km percorsi	240	244	-4	-1,7

(\*) Dati al 31 dicembre

I ricavi totali, pari a 28,4 milioni di euro, si incrementano rispetto al 2009 di 1 milione di euro (+3,6%). Nel valore dei ricavi è inclusa la citata integrazione del canone di concessione da corrispondere ad ANAS per 1,0 milioni di euro nel 2010 e 0,3 milioni di euro nel 2009 (rilevata per pari importo tra i costi operativi).

La crescita dei ricavi totali, al netto dell'integrazione chilometrica, pari a +0,3 milioni di euro, è determinata dall'aumento dei ricavi da pedaggio per 0,6 milioni di euro, come effetto combinato dell'adeguamento tariffario del 2,11% a partire dal 1° gennaio 2010 e della diminuzione del traffico (-1,6%), parzialmente compensato dalla riduzione degli altri ricavi operativi, pari a -0,2 milioni di euro, riconducibile essenzialmente ai proventi straordinari contabilizzati nel 2009 per devoluzioni gratuite delle aree di servizio (0,4 milioni di euro).

L'Ebitda si incrementa di 1,4 milioni di euro rispetto al 2009, per effetto principalmente dell'aumento dei ricavi, e dei minori costi di manutenzione (1,4 milioni di euro) da ricondurre al piano di recupero delle mancate manutenzioni degli anni precedenti realizzato nel 2009.

Gli investimenti registrano un forte incremento rispetto al 2009 (+23,6 milioni di euro) sia per l'attività di progettazione definitiva relativa alla Rosignano – Civitavecchia, sia per i lavori di realizzazione del Lotto 1 della stessa autostrada.

L'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2010 è pari a 73,8 milioni di euro, con un incremento di 17,9 milioni di euro, correlato ai maggiori investimenti effettuati nel 2010 (con un maggior esborso di 23,5 milioni di euro) parzialmente compensati dalla miglior gestione del circolante nel corso dell'esercizio, che ha prodotto disponibilità per 11,3 milioni di euro, contro i 3,0 milioni di euro generati nel corso del 2009 (+8,3 milioni di euro)

## Spea - Ingegneria Europea

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 100%.

La società fornisce, prevalentemente al Gruppo, servizi di ingegneria per le attività di progettazione, direzione lavori e monitoraggio, funzionali al potenziamento ed alla manutenzione straordinaria della rete.

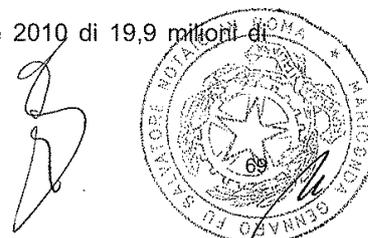
(milioni di euro)			VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	2010	2009		
	149,9	105,0	44,9	42,8
Ebitda	50,2	31,9	18,3	57,4
Ebitda margin	33,5%	30,4%		
Investimenti materiali	1,8	0,6	1,2	-
Posizione finanziaria netta (*)	19,9	4,8	15,1	-
Organico medio (unità)	659	568	91	16,0

(\*) Dati al 31 dicembre

I ricavi del 2010 sono pari a 149,9 milioni di euro, con un incremento del 42,8% (44,9 milioni di euro), rispetto allo stesso periodo del 2009, riconducibile prevalentemente alle maggiori attività di progettazione delle opere infrastrutturali (in particolare, il progetto definitivo per il Nodo di Genova per Autostrade per l'Italia e il completamento della A12 Livorno Civitavecchia per la Società Autostrada Tirrenica). La quota di produzione dell'anno relativa a servizi forniti al Gruppo è pari al 97% del totale.

L'Ebitda del 2010, pari a 50,2 milioni di euro, aumenta di 18,3 milioni di euro prevalentemente per effetto dell'incremento dei ricavi (+44,9 milioni di euro) al quale si contrappone l'aumento del costo del lavoro (+7,7 milioni di euro, dovuto all'incremento del costo medio e all'inserimento in organico di 91 unità medie) ed un maggior ricorso a professionisti esterni (+17,8 milioni di euro).

La posizione finanziaria netta presenta un saldo positivo al 31 dicembre 2010 di 19,9 milioni di euro (4,8 milioni di euro a fine 2009).



## Pavimental

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 71,67%.

La società, tradizionalmente operante nel settore della manutenzione autostradale, oltre ai programmi relativi alla pavimentazione per Autostrade per l'Italia e altre concessionarie, è impegnata, ormai dal 2004, nell'esecuzione di alcune importanti opere infrastrutturali per il Gruppo.

(milioni di euro)	2010	2009	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	467,1	274,5	192,6	70,2
Ebitda	15,0	8,5	6,5	76,5
Ebitda margin	3,2%	3,1%	-	-
Investimenti materiali	13,9	10,8	3,1	28,7
Indebitamento finanziario netto (*)	162,8	106,5	56,3	52,9
Organico medio (unità)	663	541	122	22,6

(\*) Dati al 31 dicembre

L'esercizio 2010 è stato caratterizzato da un incremento dei volumi di attività realizzati dalla Società rispetto al 2009. I ricavi del 2010 (467,1 milioni di euro) si incrementano di 192,6 milioni di euro (+70,2%) rispetto al 2009 per effetto della maggiore produzione per infrastrutture affidate da Autostrade per l'Italia (177,3 milioni di euro) e dalla Società Autostrada Tirrenica (9,1 milioni di euro), per altri lavori da Autostrade per l'Italia (25,9 milioni di euro per barriere e risanamenti acustici), per lavori da altri committenti (8,8 milioni di euro) ed è parzialmente compensata dalla riduzione delle attività di manutenzione in pavimentazioni e aree di servizio dei lavori di manutenzione verso società del Gruppo, rispettivamente per 21,7 milioni di euro e per 5,0 milioni di euro, e dalla riduzione degli altri ricavi operativi per 1,8 milioni di euro.

L'Ebitda margin (3,2%) risulta sostanzialmente in linea con il precedente esercizio.

L'incremento dell'organico medio (aumentato di 122 unità, pari a +22,6%) è prevalentemente determinato dalle nuove assunzioni per le attività infrastrutturali.

Gli investimenti effettuati nel 2010 registrano un incremento del 28,7% per i beni materiali (soprattutto impianti e attrezzature per le infrastrutture).

L'indebitamento finanziario netto a fine 2010 è pari a 162,8 milioni di euro, in crescita di 56,3 milioni di euro rispetto alla situazione al 31 dicembre 2009.

L'incremento del debito è principalmente dovuto alla maggior produzione dell'anno ed ai riflessi di questo incremento sul capitale circolante netto che, a causa dello sfasamento fra i tempi di incasso dai committenti ed i tempi di liquidazione del debito commerciale, assorbe cassa per 52,2 milioni di euro.

## Telepass

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 96,15%.

(milioni di euro)	2010	2009	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	124,5	115,0	9,5	8,3
Ebitda	65,2	60,3	4,9	8,1
Ebitda Margin	52,4%	52,4%		
Investimenti materiali	13,9	14,2	-0,3	-2,1
Indebitamento finanziario netto (*)	195,3	218,3	-23,0	-10,5
Organico medio (unità)	142	141	1	0,7

(\*) Dati al 31 dicembre

La Società, costituita il 28 dicembre 2007, è operativa dal 7 ottobre 2008, data in cui è avvenuto, da parte di Autostrade per l'Italia, il conferimento del ramo di azienda relativo alla gestione di sistemi di pagamento del pedaggio autostradale alternativi al denaro contante, mediante le Viacard di conto corrente, l'apparato Telepass e l'apparato Telepass Family.

Nel 2010 Telepass ha conseguito il raggiungimento di 7,5 milioni di Apparati Telepass circolanti (+447.200 unità rispetto al 2009) e 1,2 milioni di Opzioni Premium (+256.200 unità rispetto al 2009). Nell'esercizio 2010 sono stati conseguiti ricavi per 124,5 milioni di euro, prevalentemente rappresentati da quote associative Viacard per 21,8 milioni di euro (in linea con il precedente esercizio), da canoni Telepass per 84,0 milioni di euro (+5,8 milioni di euro rispetto al 2009) e Telepass Premium per 8,8 milioni di euro (+2,3 milioni di euro rispetto al 2009). I costi operativi del periodo sono stati complessivamente pari a 48,8 milioni di euro, in aumento rispetto al precedente esercizio di 4,5 milioni di euro (+10,2%). L'incremento complessivo dei ricavi (+8,3%) così come quello dei costi operativi (postalizzazione e commissioni di prodotto alle banche) è riconducibile all'aumento della base clienti.

Il costo del personale ammonta a 10,5 milioni di euro, ed è relativo ad un organico puntuale che al 31 dicembre risulta pari a 146 unità, medio pari invece a 142.

L'Ebitda è pari a 65,2 milioni di euro, e rappresenta un margine del 52,4% sui ricavi.

Gli investimenti totali risultano pari a 15,9 milioni di euro e riguardano prevalentemente l'approvvigionamento di apparati Telepass (13,9 milioni di euro).

## Autostrade Tech

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 100%.

La società si occupa della progettazione, costruzione e sviluppo di sistemi integrati di tolling, viabilità e sicurezza del traffico per la gestione delle infrastrutture di grande viabilità; è inoltre fornitore e gestore di sistemi di *charging*, controllo e monitoraggio di aree urbane, parcheggi ed interporti.



(milioni di euro)	2010	2009	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	41,5	3,0	38,5	-
Ebitda	12,3	0,4	11,9	-
Ebitda margin	29,6%	13,3%		
Investimenti	2,2	1,7	0,5	29,41
Posiz. fin. netta/(Indeb. fin. netto) (*)	7,5	-0,2	+7,7	-
Organico medio (unità)	69	-	69	

(\*) Dati al 31 dicembre

I ricavi totali, pari a 41,5 milioni di euro, derivano principalmente dalle attività di sviluppo e vendita di tecnologie e sistemi di pagamento, viabilità e sicurezza a Società interne ed esterne al Gruppo. Le variazioni rispetto al 2009 non sono significative in quanto la Società è divenuta totalmente operativa dal 1° gennaio 2010.

Gli investimenti al 31 dicembre 2010 ammontano a 2,2 milioni di euro e risultano composti principalmente da beni immateriali, in particolare per sviluppo-software.

La Società al 31 dicembre 2010 rileva una posizione finanziaria netta di 7,5 milioni di euro contro un indebitamento finanziario netto di 0,2 milioni di euro al 31 dicembre 2009, registrando un miglioramento pari a 7,7 milioni di euro, direttamente ascrivibile all'avvio della normale attività, oltre che all'incasso di versamenti da parte degli azionisti per 2 milioni di euro.

#### **Autostrade International US Holdings Inc.**

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 75%.

La società controlla il 100% del capitale di Autostrade International of Virginia O&M e il 45% del capitale di Electronic Transaction Consultants (ETC). I dati riportati nella tabella seguente sono relativi ai valori consolidati di Autostrade International US Holdings e delle proprie controllate.

(milioni di euro)	2010	2009	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	39,5	38,6	0,9	2,3
Ebitda	1,9	1,1	0,8	72,7
Ebitda Margin	4,8%	2,8%		
Investimenti	2,4	3,9	-1,5	-38,5
Indebitamento finanziario netto	7,6	3,9	3,7	94,9
Organico medio (unità)	426	419	7	1,7

Per quanto riguarda le controllate Electronic Transaction Consultants Corporation (ETC) e Autostrade International of Virginia O & M si rinvia ai paragrafi a queste dedicati.

### Stalexport Autostrady

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 56,24%.  
 Tratte autostradali in concessione: 61 km da Cracovia a Katowice  
 Scadenza della concessione: 15/03/2027.

(milioni di euro)	2010	2009	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	43,3	35,4	7,9	22,3
Ebitda	29,8	10,6	19,2	181,1
Ebitda Margin	68,8%	29,9%		
Investimenti	11,4	15,7	-4,3	-27,4
Indebitamento finanziario netto (*)	22,1	28,2	-6,1	-21,6
Organico medio (unità)	269	277	-8,0	-2,9
Milioni di km percorsi	668	637	31	5,0

(\*) Dati al 31 dicembre

Confrontando i risultati del gruppo Stalexport, rispetto all'esercizio 2009, si registra un aumento medio del traffico pari a +5,0%, determinato da un incremento dei transiti dei veicoli leggeri pari a +3,3% e dei veicoli pesanti pari a +10,9%.

A partire dal 1° dicembre 2009, la concessionaria Stalexport Autostrada Malopolska ha adeguato le tariffe sia per i veicoli leggeri, il cui incremento è stato del 23%, sia per i veicoli pesanti con peso inferiore alle 12 tonnellate, il cui incremento è stato dell'8%. Gli adeguamenti tariffari introdotti dalla concessionaria polacca sono stati fissati entro i limiti previsti nel contratto di concessione. Con decorrenza 1° luglio 2010 il valore dello shadow toll riconosciuto dall'Autorità alla Concessionaria e relativo al transito dei veicoli pesanti con peso superiore alle 12 tonnellate ha subito un adeguamento pari al 5,4%.

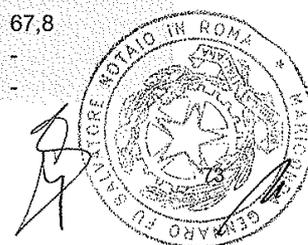
L'Ebitda 2010 è pari a 29,8 milioni di euro, in aumento di +19,2 milioni di euro rispetto al 2009 (+181,1%), da ricondurre principalmente ai maggiori costi di manutenzione sostenuti nell'esercizio 2009 per il ciclo di pavimentazione superficiale di circa 37 km di carreggiata (+12,1 milioni di euro come effetto positivo sull'Ebitda 2010) e ai maggiori ricavi da pedaggio (+9,0 milioni di euro), parzialmente compensati dai minori ricavi derivanti da rilascio fondi eccedenti (-0,9 milioni di euro). In merito al potenziamento ed all'ammodernamento della rete, nel 2010 sono stati eseguiti lavori sulla tratta autostradale che hanno riguardato la ristrutturazione di parte dei 22 ponti, commissionata a Pavimental per un importo pari a 8,7 milioni di euro.

### Gruppo Autostrade dell'Atlantico (\*)

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 100%  
 Tratte autostradali in concessione: 135 km da Rio Bueno a Puerto Montt  
 Scadenza della concessione: 20/09/2023.

(milioni di euro)	2010	2009 (**)	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	13,7	6,8	6,9	-
Ebitda	4,2	4,1	0,1	2,4
Ebitda margin	30,7%	60,3%		
Investimenti	1,1	0,0	1,1	-
Posizione Finanziaria Netta (***)	185,4	110,5	74,9	67,8
Organico medio (unità)	40 (****)	6	34	-
Milioni di km percorsi	421	196 (*****)	225	-

(\*) Include la concessionaria cilena Los Lagos



(\*\*) Gruppo consolidato a partire dal 1° luglio 2009

(\*\*\*) Dati al 31 dicembre

(\*\*\*\*) Nel corso del 2010, sono state internalizzate le attività di O&M precedentemente affidate a Gesvial

(\*\*\*\*\*) Dati relativi al solo II semestre

Sulla tratta della concessionaria Los Lagos si è registrato nel 2010 un traffico medio giornaliero (tra leggeri e pesanti) di 8.626 veicoli, per un totale di circa 421 milioni di km percorsi, in aumento del 1,2% rispetto ai dati di traffico rilevati nel medesimo periodo dell'anno precedente (traffico medio giornaliero pari a 8.527 veicoli per un totale di 416 milioni di km percorsi).

La concessionaria cilena Los Lagos, in base al contratto di concessione, ha applicato a partire dal 1° gennaio 2010 una riduzione delle tariffe pari al 3,4%.

Nell'esercizio 2010 sono stati conseguiti ricavi per 13,7 milioni di euro, prevalentemente rappresentati da ricavi da pedaggio (13,1 milioni di euro).

I costi operativi esterni sono stati complessivamente pari a 8,2 milioni di euro, con una incidenza di costi legati alla manutenzione pari a 5,7 milioni di euro.

Il costo del personale ammonta a 1,3 milioni di euro, ed è relativo a un organico che al 31 dicembre risulta pari a 76 unità.

I dati riferibili all'equivalente periodo del 2009 non sono comparabili poiché l'acquisizione della società da parte di Autostrade per l'Italia si è perfezionata il 26 giugno 2009.

### **Autostrade Portugal**

Autostrade Portugal S.A. (già Somague Itinere S.A., società interamente controllata dal Gruppo e acquisita nel giugno 2009 nell'ambito dell'operazione di acquisizione dal gruppo Itinere di alcune partecipazioni in società concessionarie di Cile e Brasile) nel corso del 2010 ha completato la cessione delle seguenti partecipazioni:

- 25% del capitale sociale di Autoestradas do Oeste S.A. per un controvalore complessivo di 26,1 milioni di euro,
- 12% di Vialitoral - Concessões Rodoviaras de Madeira S.A. per un controvalore complessivo di 7,5 milioni di euro,
- 19% di SMLN – Concessões Rodoviárias de Portugal per un controvalore complessivo di 8,7 milioni di euro.

Autostrade Portugal detiene attualmente il 17,21% del capitale di Lusoponte - Concessionaria para a Travessia do Tejo S.A., la società concessionaria dei due ponti a pedaggio sul fiume Tago nelle città di Lisbona; la stessa inoltre detiene indirettamente, attraverso la controllata Autostrade Brasil, il 50% del capitale sociale di Triangulo do Sol, società titolare della concessione di 442 Km di autostrade a pedaggio nello stato di San Paolo in Brasile con scadenza nel 2021.

### **Autostrade International of Virginia O&M**

In data 26 aprile 2010 Toll Road Investors Partnership II (TRIP II), società concessionaria dell'autostrada a pedaggio Duelles Greenway in Virginia, ha comunicato ad Autostrade International of Virginia O&M (AIV) la risoluzione del contratto di "operations and maintenance" con decorrenza 30 aprile 2010.

A fronte della risoluzione, AIV ha depositato un ricorso giudiziale, ancora in fase di analisi preliminare da parte del giudice competente, volto ad ottenere il riconoscimento dell'illegittimità della risoluzione contrattuale e l'eventuale conseguente risarcimento danni.

La suddetta risoluzione del contratto ha comportato per la controllata Autostrade International of Virginia O&M il raggiungimento nel 2010 di un Ebitda pari a -0.5 milioni di euro con conseguente termine delle attività (-64 risorse).

### **Electronic Transaction Consultants**

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, attraverso la controllata Autostrade International US Holdings, ha una partecipazione pari al 45% del capitale della società e, in virtù dei diritti di voto potenziali (call option) su un ulteriore 16% del capitale sociale, risulta controllata in base ai principi contabili applicati.

Le attività di gestione di ETC nel corso del 2010 hanno generato ricavi per 36,9 milioni di euro, con un incremento del 14,2% (incremento del 8,6% a parità di cambi) rispetto al 2009 (32,3 milioni di euro).

In data 26 marzo 2010, ETC è stata selezionata dall'autorità dello stato della Georgia "Georgia's State Road and Tollway Authority" (SRTA) per l'implementazione e la manutenzione di un sistema di gestione delle congestioni stradali del tipo "High Occupancy Toll (HOT) lanes" su una sezione della strada interstatale n. 85. Il valore complessivo del contratto ammonta a circa 17 milioni di dollari.

### **Autostrade Indian Infrastructure Development**

Il 4 settembre 2009 è stata costituita la società Autostrade Indian Infrastructure Development Private Limited (AIID), con sede a Mumbai in India, partecipata al 99,99% da Autostrade per l'Italia ed allo 0,01% da Spea Ingegneria Europea. La società si occuperà delle future attività di Operation & Maintenance sulla tratta Pune – Solapur, aggiudicata nel febbraio 2009 al consorzio formato da Atlantia (50%) e Tril Roads Private Limited (TRPL) (50%), società posseduta dal Gruppo Tata.

In base alla delibera assunta dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia del 10 giugno 2010, è AIID a partecipare ad iniziative selezionate nell'ambito del programma di privatizzazione federale e statale delle autostrade indiane con il partner locale.

Sono state già presentate numerose prequalifiche in consorzio con Tata.



### **3.4 ANDAMENTO ECONOMICO-FINANZIARIO DELLE PRINCIPALI SOCIETA' PARTECIPATE**

#### **Autostrade Sud America**

In data 30 agosto 2010 si è perfezionata la fusione per incorporazione di Autostrade per il Cile (di cui Autostrade per l'Italia deteneva il 50% del capitale) in Autostrade Sud America (di cui Autostrade per l'Italia deteneva il 45% del capitale).

Per effetto di tale fusione, Autostrade Sud America, partecipata al 45,76% da Autostrade per l'Italia, detiene direttamente e indirettamente tutte le seguenti quote di controllo o di partecipazione in società che gestiscono, in regime di concessione, tratti autostradali localizzati nell'area metropolitana di Santiago.

- 100% di Costanera Norte S.A., titolare della concessione (con scadenza 2033) di un'arteria di 43 km nella città di Santiago in Cile;
- il 50% di Autopista Vespucio Sur S.A., titolare della concessione (con scadenza nel 2032) del tratto sud del raccordo anulare a pedaggio della città di Santiago del Cile, per complessivi 23,5 Km;
- il 50% di Litoral Central S.A., titolare della concessione (con scadenza nel 2031) della rete autostradale a pedaggio di 80 Km tra le città di Algarrobo, Casablanca e Cartagena in Cile;
- il 100% di Autopista Nororiente S.A., titolare della concessione (con scadenza nel 2044) del passante nordorientale della città di Santiago del Cile per complessivi 21,5 Km;
- il 100% di Acceso Vial Aeropuerto S.A., titolare della concessione della autostrada urbana di collegamento all'aeroporto internazionale di Santiago del Cile Arturo Merino Benitez;
- il 100% di Gestion Vial S.A., incaricata di servizi di gestione operativa, manutenzione e lavori di tratte autostradali in Cile, parte dei quali svolti a favore delle società Autopista Nororiente, Autopista Vespucio Sur e Litoral Central;
- il 50% di Sociedad de Operacion Y Logistica de Infraestructura S.A., incaricata di talune attività di manutenzione e lavori per la tratta in concessione a Autopista Vespucio Sur.

Sulla base delle verifiche e riscontri effettuati a seguito dell'evento sismico che ha colpito le zone centrali del Cile il 27 febbraio 2010, si segnala che le concessionarie non hanno subito danni significativi, comunque coperti da polizze assicurative.

#### **Costanera Norte**

Nel corso del 2010 il traffico della concessionaria Costanera Norte (controllata al 100% da Autostrade Sud America) è aumentato del 6,6% (in termini di transiti), mentre i ricavi da pedaggio hanno registrato un incremento del 7,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (a parità di cambio). A partire da gennaio 2010, la società ha inoltre applicato l'incremento tariffario dell'1,1% (determinato contrattualmente sulla base dell'inflazione dei prezzi al consumo del 2009, negativa del 2,3%, e una maggiorazione del 3,5%).

I ricavi dell'esercizio, pari a 53,8 milioni di euro (inclusivi dei proventi derivanti dall'accordo integrativo n.7) si incrementano del 41,6% (23,7% a parità di cambio) rispetto al 2009 (38,0 milioni di euro, inclusivi degli impatti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12). Il margine operativo lordo (EBITDA) è pari a 38,2 milioni di euro, con un aumento del 50,7% (31,8% a parità di cambi) rispetto al 2009 (25,4 milioni di euro, inclusivi degli impatti derivanti dall'applicazione dell'IFRIC 12).

#### **Autopista Nororiente**

Sulla tratta della concessionaria cilena Nororiente (società indirettamente controllata al 100% da Autostrade Sud America) titolare della concessione della tratta autostradale a pedaggio di 21,5 Km



nell'area urbana di Santiago, si è registrato nel corso del 2010 un traffico medio giornaliero (tra leggeri e pesanti) di 4.946 veicoli, per un totale di circa 39 milioni di chilometri percorsi. Nell'equivalente periodo dell'anno precedente, che ha visto l'apertura al traffico dell'intera infrastruttura nel mese di marzo, la società aveva registrato un traffico medio giornaliero (tra leggeri e pesanti) di 3.077 veicoli, per un totale di 24 milioni di chilometri percorsi. Autopista Nororiente nel 2010 ha registrato ricavi per 5,4 milioni di euro e un margine operativo lordo (EBITDA) negativo per 0,7 milioni di euro.

### **Triangolo do Sol**

In data 11 giugno 2010 è stato raggiunto con Leão & Leão Ltda l'accordo per l'acquisto di una quota del 10% del capitale di Triangolo do Sol, società titolare della concessione di 442 Km di autostrade a pedaggio nello stato di San Paolo in Brasile con scadenza nel 2021. Il Gruppo già detiene una partecipazione del 50% nel capitale della società entrata a fine giugno 2009 nell'ambito dell'operazione di acquisizione da Itinere di alcune partecipazioni. Il controvalore per l'acquisto del 10% del capitale della società ammonta a 70 milioni di reais brasiliani (pari a circa 32 milioni di euro). Il perfezionamento dell'operazione è subordinata alle autorizzazioni delle competenti autorità e delle banche finanziatrici.

Sulle tratte autostradali della concessionaria brasiliana Triangolo do Sol si è registrato nel corso del 2010 un traffico in crescita dell'8,1% (in transiti) rispetto ai dati di traffico rilevati nel medesimo periodo dell'anno precedente.

Triangolo do Sol nel corso del 2010 ha registrato ricavi per 114,3 milioni di euro ed un margine operativo lordo (EBITDA) pari a 67,5 milioni di euro.

### **IGLI**

In data 12 giugno 2010 Autostrade per l'Italia, Argo Finanziaria, Immobiliare Fondiaria-SAI e Immobiliare Milano Assicurazioni (le "Parti") hanno stipulato un accordo (sottoscritto anche da Immobiliare Lombarda, per quanto di sua rispettiva competenza) avente ad oggetto alcune limitate modifiche e il rinnovo, sino al 31 luglio 2012, del precedente patto parasociale, relativo alle partecipazioni detenute dalle Parti in IGLI S.p.A., società titolare di una partecipazione pari al 29,96% del capitale sociale ordinario di Impregilo S.p.A., società quotata sul Mercato Telematico Azionario.

Il patto disciplina la governance di IGLI S.p.A., nonché i diritti nascenti dalla partecipazione detenuta da IGLI S.p.A. medesima nel capitale sociale di Impregilo S.p.A.

La valutazione della partecipazione al 31 dicembre 2010 ha comportato l'iscrizione di un onere a conto economico pari a 15,2 milioni di euro, con un effetto decrementativo del valore della partecipazione di pari importo dovuto essenzialmente all'andamento negativo del valore di mercato (quotazione di borsa) delle azioni Impregilo detenute da IGLI.



### 3.5 SOSTENIBILITA'

Autostrade per l'Italia considera la sostenibilità parte integrante della propria cultura e motore di un processo di miglioramento continuo al proprio interno. L'azione aziendale è orientata a valorizzare le persone, contribuire allo sviluppo e al benessere delle comunità nelle quali opera, migliorare costantemente la sicurezza e la qualità dei servizi erogati al cliente, tutelare l'ambiente, investire nell'innovazione tecnologica, perseguire l'efficienza energetica.

Come risultato dell'impegno per la Sostenibilità nel 2010, con la riconferma del Gruppo nel prestigioso indice Dow Jones Sustainability World Index, che seleziona a livello mondiale le migliori imprese secondo criteri economici, ambientali e sociali. Atlantia si è collocata tra le best performer del settore dei trasporti e delle infrastrutture, ottenendo il massimo punteggio nelle aree di: gestione delle relazioni con il cliente, codici di condotta e lotta alla corruzione, efficienza energetica, sviluppo delle risorse umane, reporting sociale e ambientale.

Quest'anno la Società è entrata a far parte anche del Dow Jones Sustainability Europe, che valuta le performance delle principali aziende europee.

I risultati dell'impegno di Autostrade per l'Italia nel campo della "Sostenibilità" nell'esercizio 2010, di seguito riportati in versione sintetica e declinati nelle tre dimensioni della "Sostenibilità" (economica, sociale, ambientale), sono contenuti nel Bilancio di Sostenibilità 2010 pubblicato anche sul sito internet aziendale [www.autostrade.it/sostenibilita](http://www.autostrade.it/sostenibilita)

#### Responsabilità economica

Per Autostrade per l'Italia la responsabilità economica unisce il tradizionale obiettivo imprenditoriale, rappresentato dalla massimizzazione del valore e dei risultati per gli investitori, con la creazione di valore per le diverse categorie di stakeholder. L'attenzione alle logiche di distribuzione del valore ricavato dall'attività tra gli stakeholder (Stato, azienda, dipendenti, finanziatori e azionisti) è misurabile dal Valore Aggiunto Integrato Distribuibile (VAID) che sintetizza la ricchezza (valore aggiunto) prodotta dall'attività di impresa e le modalità con cui è ridistribuita tra gli stakeholder sotto forma di imposte, retribuzioni, dividendi e interessi.

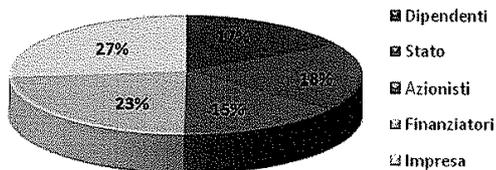
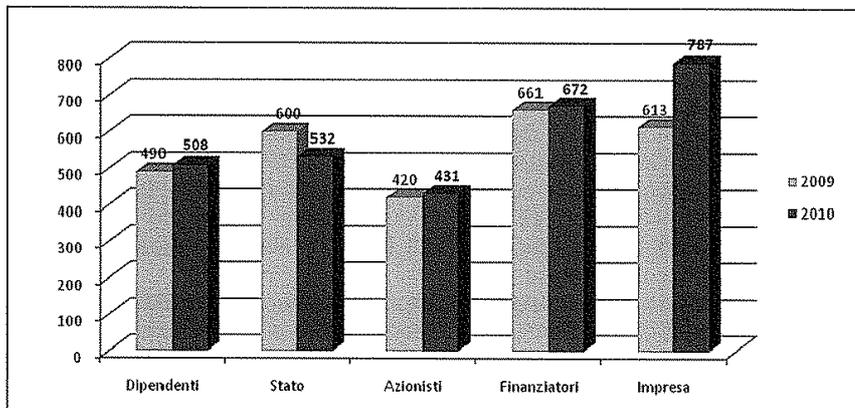
In dettaglio, il valore aggiunto da ridistribuire è determinato sottraendo dal valore lordo della produzione (comprensivo dei ricavi da pedaggio, della quota di competenza dell'ANAS e degli altri ricavi addizionali), i costi operativi e gli altri oneri di gestione.

Per l'esercizio 2010, il VAID (che fa riferimento al perimetro di consolidamento della controllante Atlantia) è stato calcolato sulla base della nuova interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione" e, a scopo comparativo è stato rideterminato il valore 2009.

Prospetto di determinazione del VAID (milioni di euro)			
	2009	2010	Var % 09/10
Ricavi da pedaggio	2.766	2.891	4,5
Quota di competenza di enti terzi	183	228	24,2
Altri ricavi	643	631	-1,9
<b>Valore lordo della produzione</b>	<b>3.593</b>	<b>3.750</b>	<b>4,4</b>
Costi operativi	-765	-884	15,6
<b>Valore aggiunto integrato</b>	<b>2.828</b>	<b>2.866</b>	<b>1,3</b>
Rettifiche	-44	64	-
<b>Valore aggiunto integrato distribuibile</b>	<b>2.784</b>	<b>2.930</b>	<b>5,3</b>

I 2.930 milioni di euro di valore aggiunto generato nel 2010, si incrementano del 5,3% rispetto al 2009, risultano così distribuiti agli stakeholder del Gruppo:

- la quota prevalente, 27% del totale, corrispondente a 787 milioni di euro, è stata trattenuta nell'Impresa. Si tratta principalmente di ammortamenti, accantonamenti e autofinanziamento generato;
- ai finanziatori, a titolo di remunerazione dei prestiti contratti al netto dei proventi finanziari, è stato distribuito il 23% pari a circa 672 milioni di euro;
- ai dipendenti è stata destinata una quota del 17% (508 milioni di euro) per salari, stipendi, trattamento di fine rapporto e accantonamenti per incentivi;
- circa 532 milioni di euro (18% del totale) sono andati allo Stato come imposte dirette, indirette, oneri sociali. Lo stakeholder Stato ha percepito, inoltre, 82 milioni di euro nel 2010 a titolo di canoni di concessione e sub concessioni e 227 milioni per integrazione del canone di concessione per introiti da pedaggio (novità normativa introdotta dal D.L. 78/2009) per un totale di 309 milioni di euro;
- a favore degli azionisti sono stati corrisposti dividendi per circa 431 milioni di euro (15%);



## Responsabilità sociale

La responsabilità sociale è parte integrante della strategia dell'Azienda e si concretizza nel presidio delle attività che interessano tutti i livelli della sfera sociale e nel dialogo con gli stakeholder interessati e coinvolti dall'agire d'impresa.

## Risorse umane

Autostrade per l'Italia gestisce le risorse umane in ambito nazionale e internazionale nel pieno rispetto dei diritti sanciti dalle norme di legge e dai contratti di lavoro, senza alcuna preclusione o discriminazione di razza, nazionalità, credenza religiosa e sesso. Tutte i dipendenti sono tenuti a conoscere e rispettare i principi contenuti nel Codice Etico di Atlantia. A tutto il personale viene



dedicata la massima attenzione in tutte le fasi del percorso lavorativo, creando occasioni di crescita e di sviluppo professionale a tutti i livelli, realizzando attività formative e migliorando le condizioni e l'ambiente di lavoro.

Con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita dei suoi collaboratori, l'azienda affianca alle misure tradizionali già attive (tra le quali, per esempio, l'orario flessibile, le assicurazioni sanitarie e previdenziali, i servizi a sostegno del pendolarismo e della mobilità sostenibile) una serie di iniziative indirizzate a tutti i dipendenti e alle loro famiglie, per il supporto alla conciliazione vita-lavoro e per il miglioramento del welfare aziendale. Nel 2010 il costo complessivo di tali iniziative ha superato il mezzo milione di euro e ha riguardato principalmente campagne di prevenzione sanitaria, campus estivi per i figli dei dipendenti, consulenze gratuite di natura legale, fiscale e previdenziale.

## **Clienti**

Rispetto agli utenti della rete autostradale, l'attività di Autostrade per l'Italia è focalizzata al continuo miglioramento degli standard di servizio offerto, soprattutto nell'ottica di garantire sempre più elevati livelli di sicurezza e fluidità del traffico, sia attraverso interventi sulle arterie autostradali, sia attraverso iniziative di informazione e sensibilizzazione dell'utenza.

Nel 2010, sulla rete di Autostrade per l'Italia, il tasso di incidentalità globale si attesta, in linea con il 2009, sul valore di 36,1, mentre per l'incidentalità mortale si registra un lieve incremento passando dallo 0,32 del 2009 allo 0,33 del 2010. L'indice di fluidità della rete o Total Delay (ore perse a causa di fenomeni di congestionamento del traffico), si incrementa dell'1,15% rispetto al 2009 attestandosi nel 2010 a 5,399 milioni di ore (in diminuzione dell'11% con riferimento al triennio 2008/2010). L'incremento è legato ai lavori di grandi opere, specie sull'A1 Milano – Napoli in area fiorentina e sull'A14 Bologna – Taranto e al fattore meteorologico.

In termini di qualità percepita del servizio, dalle indagini di customer satisfaction, condotte attraverso interviste telefoniche su un campione di 3.600 clienti, l'indice complessivo di soddisfazione per ASPI nel 2010 risulta allineato ai valori sia del 2008 che del 2009 (6,92 in una scala da 1 a 10), a conferma di una valutazione che resta comunque relativamente superiore alla sufficienza.

Stampa illeggibile

<b>Customer Satisfaction</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>SICUREZZA</b> % dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	<b>67,8</b>	<b>61,6</b>
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,08	7,04
<b>INFORMAZIONI DI VIABILITÀ</b> % dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	<b>70,0</b>	<b>67,6</b>
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	6,99	6,96
<b>CASELLI</b> % dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	<b>68,7</b>	<b>63,5</b>
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	6,91	6,75
<b>SISTEMI DI PAGAMENTO</b> % dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	<b>77,8</b>	<b>71,4</b>
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	7,55	7,15
<b>VIABILITÀ</b> % dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	<b>45,5</b>	<b>42,8</b>
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	6,22	6,28
<b>AREE DI SERVIZIO</b> % dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7-scala 1:10)	<b>65,2</b>	<b>68,4</b>
Giudizio complessivo (voto medio scala 1:10)	6,81	6,89
<b>CSI TOTALE CLIENTELA</b>	<b>6,92</b>	<b>6,92</b>

## Istituzioni e Comunità

Il dialogo con le Istituzioni e la Comunità è una parte rilevante dei rapporti del Gruppo con gli stakeholder di riferimento e rappresenta un aspetto fondamentale delle fasi di progettazione costruzione e gestione delle grandi opere infrastrutturali.

La peculiarità di questo dialogo è data dalla varietà e molteplicità dei soggetti coinvolti sia a livello nazionale, sia a livello locale, che rappresenta la garanzia del reale coinvolgimento di tutti i portatori di interesse.

A livello istituzionale i principali interlocutori di Autostrade per l'Italia sono i Ministeri, l'ANAS, gli organi parlamentari, le Autorità di vigilanza e controllo e più in generale i decisori politici nazionali e locali.

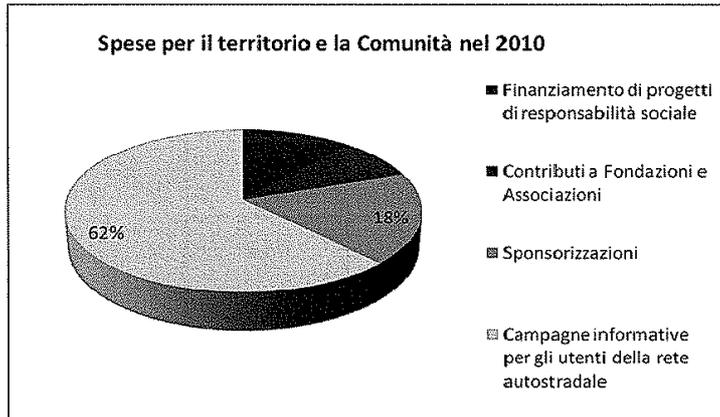
Autostrade per l'Italia ricopre un ruolo di primo piano nelle principali associazioni nazionali e internazionali di settore: Confindustria, AISCAT (Associazione Italiana delle Società Concessionarie di Autostrade e Trafori), ASECAP (Associazione Europea delle Concessionarie di Autostrade a Pedaggio), AIPCR (Associazione Mondiale della Strada) e IBTTA (International Bridge Tunnels and Turnpike Association).

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 collegate al business autostradale.

Il dialogo con la Comunità è uno dei principali strumenti che la società ha a disposizione per implementare le politiche di sostenibilità legate al proprio business: la gestione della rete autostradale in armonia con i territori circostanti, l'esecuzione di opere infrastrutturali e 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



queste hanno assunto connotazioni diverse dalla mera erogazione liberale, configurandosi sempre più come iniziative in cui si punta anche ad una crescita "culturale" dei soggetti e delle comunità interessate nonché alla diffusione di comportamenti sostenibili. Nel 2010 sono stati impiegati per queste iniziative circa 3,7 milioni di euro.



#### **Fornitori**

La catena di fornitura di Autostrade per l'Italia è costituita da imprese per la fornitura di prodotti e servizi e imprese per la realizzazione delle nuove opere e la manutenzione della rete in esercizio. Rispetto a questa categoria di stakeholder, l'approccio di Autostrade per l'Italia va oltre la dimensione "commerciale" del rapporto, traducendosi in precisi standard di selezione e gestione coerenti con la sostenibilità. Tra questi, la condizione preliminare della conoscenza e adesione esplicita ai Principi del Codice Etico dell'azienda per l'attivazione del rapporto, e inoltre un impegno sancito contrattualmente da clausole in cui si richiede al fornitore l'adozione di pratiche di responsabilità ambientale e sociale.

#### **Responsabilità ambientale**

Autostrade per l'Italia è pienamente consapevole dell'impatto della sua attività sull'ambiente. La responsabilità ambientale è integrata sinergicamente in tutte le fasi in cui si articola il core business: le possibili ripercussioni sull'ecosistema sono considerate e valutate in fase di progettazione, monitorate e presidiate in fase di costruzione, gestione ed esercizio delle arterie autostradali. Nel 2010 è proseguito l'impegno aziendale in una serie d'iniziative, in linea con gli obiettivi italiani e comunitari in tema di energia ed ambiente, indirizzate all'utilizzo di fonti rinnovabili per la produzione d'energia elettrica ed al miglioramento dell'efficienza energetica dei propri fabbricati e delle infrastrutture in gestione.

#### **Utilizzo di risorse**

L'ottimizzazione nell'utilizzo dei materiali impiegati è criterio costante nella gestione delle attività di Autostrade per l'Italia. Uno dei materiali il cui utilizzo è indispensabile per garantire sicurezza e percorribilità della rete nei periodi invernali è costituito dai sali fondenti (cloruro di sodio e cloruro di calcio) usati nelle operazioni volte alla prevenzione della formazione di ghiaccio sulla sede stradale. L'utilizzo di queste sostanze dipende dalle condizioni atmosferiche, che variano notevolmente da un anno all'altro. Nel 2010 Autostrade per l'Italia ha utilizzato 216.449 tonnellate di sali fondenti.

Riguardo ai consumi di acqua, non si tratta di un fattore cruciale di impatto ambientale per l'azienda, le cui attività appartengono al settore dei servizi e non comprendono, pertanto, processi produttivi. Il consumo di acqua per il 2010 è stato pari a 549.240 mc (-7 % rispetto al 2009).

Il conglomerato bituminoso impiegato nel 2010 per il rifacimento delle pavimentazioni e in alcuni interventi di potenziamento della rete è stato pari a 858.003 tonnellate (-10% rispetto al 2009), prodotte e utilizzate nell'ambito delle attività della società controllata Pavimental S.p.A.

Nel 2010 il totale dei rifiuti censiti da Autostrade per l'Italia ammonta a circa 94.549 tonnellate in incremento del 4,8% rispetto al quantitativo prodotto nel 2009. Di questi, circa il 22% è stato prodotto da Pavimental e il 75% dalle Direzioni di Tronco di Autostrade per l'Italia. La percentuale di riciclaggio sul totale dei rifiuti prodotti nel 2010 è stata del 42% e ha riguardato, prevalentemente, rifiuti misti da attività di costruzione e demolizione, carta, ferro e acciaio, terre e rocce da scavo, imballaggi, miscele bituminose, apparecchiature fuori uso.

Si evidenzia, inoltre, che al fine di ridurre al massimo l'approvvigionamento di inerti da cava e il ricorso a discarica per smaltire i materiali da scavo non utilizzati, tutti i progetti autostradali hanno come obiettivo il riutilizzo completo delle terre derivanti dagli scavi, sia per la realizzazione delle opere stesse (per rilevati, modellamenti morfologici, dune antirumore ecc.) sia per riqualificare aree degradate indicate dal Territorio (es. cave abbandonate). Nel 2010 sono stati riutilizzati circa 3,5 milioni di metri cubi di materiali da scavo in diversi lotti della Variante di Valico e della A14, nel tratto fiorentino dell'Autostrada A1 e per i lavori sull'autostrada A9. (Complessivamente al 31 dicembre 2010 il riutilizzo di materiale da scavo ammonta a circa 15 milioni di metri cubi).

Utilizzo di risorse	2009	2010
Sali fondenti (tonnellate)	187.34	216.449
Acqua (mc)	588.29	549.240
Consumo di conglomerato (tonnellate)	948.70	858.003
Rifiuti (tonnellate)	90.182	94.549
Riutilizzo materiali da scavo (milioni di mc)	2,7	3,5

I consumi energetici del Gruppo sono determinati 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 2010 il Gruppo ha consumato un totale di 498.025 MWh, fra energia elettrica, gas naturale, GPL, gasolio, benzina e olio combustibile (-2% rispetto al 2009).



<b>Consumi di energia per Fonte Energetica</b>	<b>2009 (MWh)</b>	<b>2010 (MWh)*</b>	<b>Var % 2009/2010</b>
Gasolio	148.812	147.425	-1%
Gpl	12.089	14.540	+20%
Metano	33.380	28.578	-14%
Benzina	6.558	3.053	-53%
Energia elettrica	246.300	249.994	+1%
Olio combustibile	58.705	53.986	-8%
Etanolo	-	450	-
<b>Totale</b>	<b>505.844</b>	<b>498.026</b>	<b>-2%</b>

\*Il dato 2010 include i consumi di Triangolo do Sol. Non comprende, invece, i consumi di Autostrade International US Holdings.

#### **Cambiamenti climatici e emissioni**

Il Piano di azione di Autostrade per l'Italia finalizzato alla mitigazione dei cambiamenti climatici comprende:

- produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili;
- interventi per il miglioramento dell'efficienza energetica degli edifici e delle gallerie;
- realizzazione di iniziative volte a migliorare la fluidità e la sicurezza del traffico;
- gestione delle Aree a verde autostradali.

Nel 2010 Autostrade per l'Italia ha emesso 194.199 tonnellate di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) con un lieve incremento dello 0,3% rispetto al 2009 relativo principalmente all'aumento dei consumi di energia elettrica (+1,5%) e delle emissioni del parco automezzi (+5,4%), bilanciate in parte dalla diminuzione delle emissioni da lavori stradali (-8,9% rispetto al 2009).

	<b>Emissione di CO<sub>2</sub> anno 2009 (t)</b>	<b>Emissione di CO<sub>2</sub> anno 2010 (t)</b>
Emissioni dirette del parco automezzi	22.133	23.323
Emissioni dirette da riscaldamento/condizionamento	13.998	13.833
Emissioni dirette da lavori stradali	26.673	24.296
Emissioni indirette per consumo di energia elettrica	130.785	132.747
<b>TOTALE</b>	<b>193.589</b>	<b>194.199</b>

Autostrade per l'Italia neutralizza parte delle proprie emissioni di CO<sub>2</sub> attraverso numerose iniziative. A fine dicembre 2010 è stato portato a completamento il piano fotovoltaico 2008-2010 nelle Area di Servizio (AdS) di Autostrade per l'Italia, riguardante l'installazione di pensiline fotovoltaiche ombreggianti nelle aree di sosta per le autovetture. Le pensiline fotovoltaiche sono state installate in 88 AdS della rete autostradale con una potenza fotovoltaica installata pari a 3,94 MW.

Sempre a fine 2010 sono stati completati i lavori di ulteriori 10 impianti fotovoltaici localizzati presso gli edifici direzionali di Firenze, Fiano Romano, Cassino e Pescara, per una potenza installata complessiva di 2,68 MW. Complessivamente, considerando anche gli impianti fotovoltaici entrati in produzione negli anni precedenti, a fine 2010 l'Azienda ha di fatto installato una "centrale fotovoltaica" distribuita sul territorio di potenza complessiva pari a circa 7 megawatt che eviterà a regime circa 4.800 tonnellate di CO<sub>2</sub> per anno.

Nell'ambito del risparmio di energia elettrica è proseguita, per l'illuminazione di tipo permanente delle gallerie autostradali, la sostituzione delle lampade tradizionali di sodio ad alta pressione con lampade a LED. Nel 2010 sono state eseguite un totale di 10.179 installazioni (complessivamente risultano installati circa 17.000 corpi illuminanti al 2010).



Il programma 2011 prevede circa 10.858 nuovi corpi illuminanti, che porteranno un risparmio energetico complessivo equivalente stimato in 6.692 MWh/anno (3.553 tonnellate di CO2/anno). Per quanto riguarda le iniziative volte a migliorare la fluidità e la sicurezza del traffico, dal 2009, ai fini di una più efficace e costruttiva politica di riduzione delle emissioni in atmosfera, si include una stima delle emissioni derivanti dai fenomeni di congestionamento del traffico lungo la rete, che causano durante l'anno condizioni di rallentamento, coda e frequenti "stop & go". Tali fenomeni sono rappresentati sinteticamente per la rete di Autostrade per l'Italia dall'indicatore "indice di fluidità" o "Total Delay" (TD) ottenuto dalla somma del tempo perso annualmente da tutti i veicoli. Gli investimenti finalizzati al miglioramento dei livelli di servizio e degli standard di sicurezza, hanno contribuito negli anni a ridurre sensibilmente il Total Delay (-11% nel triennio 2008/2010) quindi a determinare una significativa diminuzione dei livelli di emissione di CO2 ed altri inquinanti atmosferici dovuti alla circolazione veicolare autostradale. La stima delle emissioni di CO2 risparmiate con la diminuzione dei tempi di congestionamento rispetto al 2005 è stata di circa 12.780 t. Tale indicatore è però cresciuto nel 2010 dell'1,15% rispetto al 2009 in funzione dell'alta concentrazione dei lavori di grandi opere in corso per il piano di potenziamento della rete autostradale e per influenza del fattore meteorologico.

Emissioni CO2 (tonnellate)	2009	2010
Congestioni (total delay)	22.306	22.931
Emissioni Evitate ( $\Delta$ total delay anno precedente)	4.341	-625

Come negli anni precedenti, inoltre, è stato calcolato il risparmio emissivo annuale conseguente l'introduzione e il potenziamento del sistema di esazione pedaggio automatico Telepass ai caselli della rete autostradale gestita da Autostrade per l'Italia (25.000 tonnellate nel 2010, +0,6% rispetto al 2009) nonché del sistema di controllo della velocità media Safety Tutor (66.900 tonnellate nel 2009, +19%). Tali sistemi, oltre a determinare indiscusse esternalità positive quali la riduzione delle code e del tempo perso alle stazioni di esazione, l'incremento della fluidità del traffico e riduzione del fenomeno dell'incidentalità, producono effetti positivi per l'ambiente in termini di minori consumi di carburante e minori emissioni inquinanti in atmosfera.

Anche le superfici a verde - aiuole centrali spartitraffico, aree laterali e zone a verde delle stazioni di esazione, delle aree di servizio e delle aree di parcheggio - che coprono 29% (6.300 ettari) del territorio complessivamente occupato dalla rete autostradale del Gruppo in Italia, contribuiscono all'assorbimento di circa 3.000 tonnellate/anno di CO2. In tale ambito il Gruppo, ha proseguito anche nel 2010 la sperimentazione di impianti vegetazionali per il contenimento delle emissioni di CO2 in atmosfera, mediante impiego di piante erbacee C4 perenni, autoctone, non OGM con radici profonde e resistenti (assorbimento stimato 20 T/anno per ettaro). Le finalità principali della sperimentazione di questa tecnologia sono: la stabilizzazione dei versanti, la conservazione del suolo, la protezione di opere infrastrutturali, il ripristino di zone degradate e inquinate.

In linea con la strategia di Gruppo di salvaguardia ambientale e tutela della biodiversità, nel corso dell'anno la Società controllata Autostrada Tirrenica ha avviato l'iniziativa "Un albero per il tuo giardino", in collaborazione con i Comuni di Rosignano e Cecina. Il progetto ha previsto l'affidamento diretto alla comunità e a privati cittadini di oltre 1300 alberi espantati nell'ambito dei lavori di realizzazione del tratto autostradale Rosignano - San Pietro in Palazzi, attraverso l'organizzazione di una campagna di prenotazione degli alberi. La campagna ha riscosso un grande successo, con un numero di richieste che ha superato di gran lunga quello degli alberi a disposizione.



### 3.6 EVENTI SIGNIFICATIVI IN AMBITO REGOLATORIO

#### Convenzione unica delle società concessionarie italiane

In data 13 maggio e 22 luglio 2010, il CIPE si è espresso, con parere favorevole con prescrizioni, sugli schemi di convenzione unica sottoscritti nel 2009 da ANAS con alcune Società autostradali, tra le quali Società Autostrada Tirrenica, Strada dei Parchi, Autostrada Torino-Savona, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Tangenziale di Napoli e Autostrade Meridionali ed ha altresì riformulato il parere con prescrizioni sugli schemi di convenzione unica di Tangenziale di Napoli e Autostrade Meridionali.

Ad ottobre 2010, sono state pubblicate in Gazzetta Ufficiale le delibere CIPE contenenti le prescrizioni relative alla convenzioni uniche del Gruppo. Con la sottoscrizione dell'atto di recepimento di dette prescrizioni CIPE, si è concluso il procedimento di cui alla legge n. 191 del 2009. Conseguentemente gli schemi di convenzione unica di cui al decreto legge n. 262 del 2006 s.m.i. sottoscritti nel corso del 2009 dalle concessionarie italiane controllate da Autostrade per l'Italia (ad eccezione della Società Italiana Traforo del Monte Bianco che ha un diverso regime convenzionale) hanno assunto efficacia. In particolare, le società RAV, SAT e Tangenziale di Napoli hanno sottoscritto l'atto di recepimento in data 24 novembre 2010, le società Strada dei Parchi e Autostrade Meridionali in data 29 novembre 2010 e la società Autostrada Torino- Savona in data 22 dicembre 2010.

#### Adeguamenti tariffari per l'anno 2011

A decorrere dal 1° gennaio 2011, sono stati riconosciuti ad Autostrade per l'Italia ed alle concessionarie autostradali italiane del Gruppo i seguenti adeguamenti tariffari annuali:

#### Adeguamenti tariffari 2011 (esclusi gli incrementi ex lege n. 122/2010)

<u>Concessionaria</u>	<u>Incremento 2011</u>
Autostrade per l'Italia	1,92%
Autostrada Torino-Savona	0,63%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	14,15%
Società Autostrada Tirrenica	4,08%
Tangenziale di Napoli	3,80%
Autostrade Meridionali	-6,56% <sup>(*)</sup>
Strada dei Parchi	8,14%
Società Traforo del Monte Bianco	4,96%

*(\*) In funzione del meccanismo degli arrotondamenti, l'effetto sulle tariffe finali all'utenza è limitato alla sola classe B.*

L'adeguamento tariffario di competenza di Autostrade per l'Italia per l'anno 2011, in conformità a quanto stabilito nella vigente Convenzione Unica sottoscritta con ANAS il 12 ottobre 2007, è pari all'1,92% ed è il risultato di due componenti:

- 0,63%, pari al 70% dell'inflazione registrata nel periodo 1° luglio 2009 – 30 giugno 2010;
- 1,29%, relativo alla X investimenti della formula tariffaria, a copertura degli investimenti addizionali inseriti nel IV Atto Aggiuntivo del 2002.

La componente risultante dall'inflazione (+0,63%) è stata calcolata sulla base della variazione dell'indice dei prezzi al consumo per l'intera Collettività Nazionale elaborato dall'ISTAT (indice

NIC) del periodo 1° luglio 2009 – 30 giugno 2010 pari a + 0,90%, rispetto al periodo 1° luglio 2008 – 30 giugno 2009.

La componente tariffaria relativa agli investimenti inseriti nel IV Atto Aggiuntivo (+1,29%) è determinata in funzione dello stato di avanzamento dei lavori dei singoli interventi quali risultanti dalla situazione patrimoniale al 30 settembre 2010.

Le concessionarie controllate Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Società Autostrada Tirrenica, Tangenziale di Napoli, Autostrade Meridionali e Strada dei Parchi - le cui convenzioni uniche con riequilibrio dei rispettivi piani finanziari sono divenute efficaci nel 2010 come sopra già specificato - hanno applicato per la prima volta la nuova formula di adeguamento tariffario che include l'inflazione programmata, la componente di riequilibrio e il fattore di remunerazione degli investimenti oltre al fattore qualità.

Gli incrementi riconosciuti a partire dal 1° gennaio 2011 assommano gli incrementi riconosciuti in conformità alle nuove convenzioni per gli anni 2010 e 2011 al netto di quanto già applicato a partire dal 1° gennaio 2010 in base alle rispettive convenzioni all'epoca vigenti.

Per Autostrada Torino-Savona l'incremento tariffario dello 0,63% riconosciuto in base alla vigente convenzione unica - a seguito della sottoscrizione con ANAS del relativo atto di recepimento delle prescrizioni CIPE - è pari al 70% dell'inflazione registrata nel periodo 1° luglio 2009 – 30 giugno 2010.

La società Traforo del Monte Bianco, che ha un diverso regime convenzionale in base ad accordi bilaterali Italia-Francia, ha applicato dal 1° gennaio 2011, in ottemperanza a quanto deliberato il 22 ottobre 2010 dalla Commissione Intergovernativa del Traforo del Monte Bianco, un aumento pari al 4,96% complessivo, risultante dalla combinazione di due elementi:

- 1,46% corrispondente alla media dei tassi di inflazione registrati in Francia ed in Italia nel periodo 1° settembre 2009 - 31 agosto 2010;
- 3,50% in conformità all'Accordo dei Governi italiano e francese del 24 febbraio 2009, la cui destinazione è ancora da individuare a livello governativo.

### **Maggiorazioni tariffarie a beneficio di ANAS**

Il D.L. n. 78 del 31 maggio 2010, convertito dalla Legge n. 122/2010, ha disposto all'art. 15, c. 4, un'integrazione del canone di concessione, dovuto dai concessionari autostradali italiani ad ANAS, di un importo pari a (i) 1 millesimo di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B ed a 3 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5, a decorrere dal 1° luglio 2010; (ii) 2 millesimi di euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 6 millesimi di euro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5, a decorrere dal 1° gennaio 2011.

Contestualmente le tariffe di pedaggio autostradali sono state incrementate in egual misura, a fronte dell'aumento del canone di concessione disposto dalla norma in argomento.

### **Maggiorazioni tariffarie per conto di ANAS**

Il D.L. n. 78 del 31 maggio 2010, ai sensi dell'art. 15, c. 2, ha altresì autorizzato ANAS ad applicare, in via transitoria, dal 1° luglio 2010 presso le stazioni di esazione delle autostrade che si interconnettono con le autostrade ed i raccordi in gestione diretta ANAS, una maggiorazione tariffaria forfettaria di 1 euro per le classi di pedaggio A e B e di 2 euro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 giugno 2010 sono state individuate le predette stazioni cui applicare le maggiorazioni a partire dal 1° luglio 2010. Conseguentemente, Autostrade per l'Italia e le concessionarie autostradali italiane hanno



applicato, con decorrenza 1° luglio 2010, le maggiorazioni disposte dalla norma, contestualmente alle maggiorazioni conseguenti all'integrazione del canone di concessione.

A seguito delle ordinanze del TAR Lazio e del TAR Piemonte - poi confermate dal Consiglio di Stato - che hanno sospeso, in sede cautelare, l'applicazione delle predette maggiorazioni tariffarie, ANAS, con nota del 4 agosto 2010, ha invitato i concessionari autostradali "a provvedere, nei tempi tecnici minimi indispensabili, alla sospensione dell'applicazione della maggiorazione tariffaria" di cui sopra. Le concessionarie hanno di conseguenza provveduto ad applicare la sospensione delle maggiorazioni tariffarie di cui all'art. 15, c. 2 del D.L. n. 78/2010.

Il TAR del Lazio, con sentenze del 21 febbraio 2011, ha riconosciuto la fondatezza del ricorso annullando il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 giugno 2010.

### **Eventi nevosi del dicembre 2010**

In data 14 dicembre 2010 ANAS ha avviato una procedura di verifica ispettiva finalizzata a riscontrare l'ottemperanza, da parte di Autostrade per l'Italia, alle procedure previste per la gestione dell'emergenza neve con riferimento agli eventi verificatisi sulla A14 Bologna-Bari-Taranto nei giorni 14 e 16 dicembre 2010.

In data 20 dicembre 2010, ANAS ha avviato un'analoga verifica ispettiva con riferimento agli eventi nevosi verificatisi sulla A1 Milano-Napoli e A11 Firenze-Pisa, nell'area fiorentina, nelle giornate del 17 e 18 dicembre 2010. In relazione ai medesimi eventi verificatisi in data 17 dicembre 2010, l'Autorità Antitrust ha avviato un procedimento per verificare se Autostrade per l'Italia (i) possa aver omesso o fornito in modo incompleto o intempestivo ai consumatori (utilizzatori dell'autostrada) notizie circa le effettive condizioni di viabilità del tratto durante l'emergenza neve e (ii) abbia predisposto adeguate misure emergenziali atte a consentire agli utenti di evitare o attenuare i disagi conseguenti al blocco della viabilità.

In data 20 dicembre 2010, ANAS ha avviato analoghe procedure di verifica ispettiva finalizzate a riscontrare l'ottemperanza, da parte delle concessionarie controllate Società Autostrada Tirrenica e Strada dei Parchi, alle procedure previste per la gestione dell'emergenza neve con riferimento agli eventi verificatisi, rispettivamente, sulla A12 Livorno-Rosignano Marittimo e sulla A24 Roma-L'Aquila-Teramo, nel tratto Tivoli-Carsoli nelle giornate del 17 e 18 dicembre 2010.

Le istruttorie sono in corso e allo stato attuale non sono state contestate inadempienze o omissioni.

Sui medesimi eventi sono pervenuti ad Autostrade per l'Italia atti di citazione di singoli utenti autostradali e di associazioni di consumatori.

La Procura della Repubblica di Firenze, relativamente all'evento nevoso del 17 dicembre 2010, ha aperto un'indagine per verificare se, in relazione ai disagi patiti dagli utenti per effetto dell'evento nevoso, sia sulle autostrade che nella viabilità ordinaria, oltre che sulle linee ferroviarie, possano configurarsi eventuali ipotesi di reato. Autostrade per l'Italia ha fornito alla Procura tutto il supporto richiesto per accertare le comunicazioni di preallerta ricevute e le modalità di svolgimento delle azioni di presidio dell'evento in linea con i piani neve approvati da parte della concedente ANAS.

In relazione all'evento nevoso anzidetto ha attivato un'azione conoscitiva anche l'Autorità di Vigilanza sui contratti pubblici al fine di accertare se il contratto di concessione in essere con ANAS sia stato puntualmente osservato sia dalla concessionaria sia da parte di ANAS che su tale contratto deve esercitare il suo controllo.

A tale riguardo si è svolta una audizione presso l'AVCP cui hanno preso parte sia rappresentanti di ANAS che di Autostrade per l'Italia al fine di illustrare i contenuti del contratto di concessione ed in particolare le previsioni del medesimo contratto in merito alla gestione di eventi che hanno impatto sull'esercizio autostradale quale un intenso evento atmosferico quale quello verificatosi.

In tale sede si è evidenziato che ANAS, per il tramite della propria struttura di Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali, come sopra evidenziato, ha avviato una verifica ispettiva sull'evento.

Autostrade per l'Italia a seguito dell'evento neve anzidetto, ha ritenuto di attivare un confronto con la "Consulta per la Sicurezza", cui prendono parte quali Associazioni dei Consumatori, la ADOC,



ADUSBEF, ADICONSUM, CODACONS, FEDERCONSUMATORI per individuare possibili interventi da adottare per testimoniare ai propri clienti un gesto di attenzione per i disagi subiti. Autostrade per l'Italia si è determinata in tal senso, pur valutando come non alla stessa ascrivibili i disagi e gli eventuali danni occorsi agli utenti in tale occasione, avuto riguardo al fatto che l'evento è stato presidiato secondo i piani neve approvati ed intendendo con ciò soltanto manifestare agli utenti medesimi la propria solidarietà per i disagi patiti sulle tratte autostradali direttamente gestite. Per l'attivazione delle procedure di conciliazione è stato predisposto un modulo sulla base dell'intesa raggiunta con le associazioni dei consumatori e pubblicato sui siti di Autostrade per l'Italia e delle stesse associazioni.

La definizione di dette procedure di conciliazione è stata accertata da Autostrade per l'Italia tra gli oneri di competenza del 2010.

### **Contenziosi tariffe Strada dei Parchi**

In data 1° marzo 2010, il Codacons ha impugnato al TAR Lazio contro ANAS, il Ministero delle Infrastrutture, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, nonché le regioni Abruzzo e Lazio, gli atti con i quali si è proceduto, a decorrere dal 1° gennaio 2010, all'aggiornamento tariffario per l'anno 2010 dei pedaggi autostradali della società Strada dei Parchi. Il Codacons, in sintesi, contesta i) la violazione della Direttiva CIPE n. 319 del 20 dicembre 1996, in quanto l'incremento 2010 disposto sarebbe svincolato da ogni investimento realizzato; (ii) una presunta omissione dell'attività di vigilanza dell'ANAS in ordine alla verifica del rispetto degli obblighi convenzionali da parte di Strada dei Parchi.

All'udienza in camera di consiglio del 31 marzo 2010 non è stata discussa l'istanza di sospensiva stante le ulteriori richieste documentali del Codacons.

Il TAR Lazio ha poi rinviato la discussione del merito a data successiva ancora da fissare. Il TAR Lazio, con sentenze depositate in data 30 marzo 2010, ha accolto i ricorsi promossi nel 2006 dalla Regione Abruzzo, dalla Provincia di Teramo e dalla Comunità Montana del Gran Sasso nei confronti di ANAS e la società Strada dei Parchi, disponendo l'annullamento dell'aumento delle tariffe disposto nel 2006, nonché l'aggiornamento dell'estensione chilometrica nel tratto Basciano-Teramo disposta nel 2008.

Successivamente, Strada dei Parchi ha presentato appello al Consiglio di Stato avverso le suddette sentenze del TAR Lazio, chiedendone la sospensiva e facendo istanza di decreto presidenziale al fine di consentire l'immediata sospensione da parte del giudice amministrativo nelle more della discussione dell'istanza cautelare.

Il giudice, in data 20 aprile 2010, ha accolto la richiesta della società Strada dei Parchi sospendendo l'esecutività della sentenza e fissando la discussione del merito per il successivo 15 giugno 2010, poi ulteriormente rinviato al 26 ottobre 2010 a seguito di una richiesta di revocazione presentata dalla Regione Abruzzo.

Il Consiglio di Stato - Sezione Quarta, in sede giurisdizionale, con sentenze pubblicate in data 9 dicembre 2010, ha accolto gli appelli proposti dalla Società e per l'effetto ha integralmente riformato le sentenze impuginate riconoscendo legittimo l'aggiornamento tariffario praticato e l'estensione chilometrica nel tratto Basciano-Teramo disposta nel 2008.

### **Sentenza del Consiglio di Stato per l'aggiudicazione della concessione a Pedemontana Veneta**

In esito dell'accoglimento da parte del Consiglio di Stato dell'appello presentato dal Consorzio stabile con mandataria SIS S.c.p.a. e la conseguente delibera della Regione Veneto di affidamento della gara alla predetta SIS S.c.p.a., l'ATI di cui fa parte Pedemontana Veneta S.p.A. (al cui capitale Autostrade per l'Italia partecipa direttamente nella misura del 28%), ha presentato ricorso peraltro



respinto, per revocazione della predetta sentenza del Consiglio di Stato e ricorso al TAR Veneto avverso la predetta aggiudicazione a SIS S.c.p.a.

Inoltre l'ATI Pedemontana Veneta ha presentato una richiesta di provvedimento cautelare ante causam al TAR Lazio, che in data 21 ottobre 2009 ha emesso il Decreto di inibizione alla stipulazione del contratto, tuttavia sottoscritto nella medesima data dal Commissario Straordinario del Governo nel frattempo subentrato alla Regione Veneto per la realizzazione dell'infrastruttura.

In data 16 dicembre 2009 è stato presentato un ulteriore ricorso al TAR Lazio, competente per gli atti del Commissario, riproponendo anche in questa sede la richiesta di esclusione di SIS S.c.p.a. per carenza di requisiti di partecipazione alla gara, richiesta già avanzata al TAR Veneto e alla quale si è però rinunciato in attesa dell'esame del ricorso principale presentato al TAR Lazio.

In data 30 luglio 2010 il TAR Veneto ha emesso la sentenza prendendo atto della rinuncia al ricorso presentato dai ricorrenti. Tale sentenza è stata quindi depositata al TAR Lazio. L'udienza di merito presso detto TAR del Lazio è stata fissata per l'8 giugno 2011.

La società in data 28 settembre 2010 ha richiesto al Commissario Straordinario l'accesso agli atti relativi al progetto definitivo, avendo appreso la notizia dagli organi di stampa che il 20 settembre 2010 è stato sottoscritto il relativo decreto di approvazione.

Il Commissario Straordinario con lettera del 4 ottobre 2010 ha rilasciato a Pedemontana Veneta copia del Decreto di approvazione del progetto definitivo e ha negato l'accesso agli atti progettuali.

Di recente Pedemontana Veneta ha deciso di impugnare presso il TAR Lazio la lettera di diniego alla richiesta di accesso agli atti relativi al progetto definitivo.

Il ricorso contro il diniego e l'accesso agli atti relativi al progetto definitivo della superstrada è stato discusso al TAR Lazio nell'udienza del 26 gennaio 2011. Al momento si è in attesa della sentenza.

### **Altri contenziosi pendenti**

In materia tariffaria Autostrade per l'Italia è parte di due giudizi, tutt'ora pendenti, promossi, avanti il TAR del Lazio, dal Codacons e da altre associazioni di consumatori che hanno contestato, in particolare, gli aumenti relativi agli anni 1999 e 2003.

In materia di progetto preliminare dell'autostrada A12, tratta "Rosignano Marittima - Civitavecchia" approvato dal CIPE il 18 dicembre 2008 (pubblicata in G.U. del 14 maggio 2009), Società Autostrada Tirrenica è parte, insieme ad ANAS, CIPE, Ministero per le Infrastrutture e Trasporti nonché altri soggetti pubblici, di giudizi tutt'ora pendenti presso il TAR del Lazio, nonché nell'ambito di ricorsi straordinari al Capo dello Stato avverso la medesima delibera CIPE del 18 dicembre 2008.

E' tutt'ora pendente il ricorso al Consiglio di Stato presentato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per l'annullamento delle sentenze del TAR del Lazio n. 4994/09 e 5005/09 con cui il giudice di primo grado ha accolto, seppur in parte, i ricorsi proposti da ACI GLOBAL S.p.A. e EUROP ASSISTANCE VAI S.p.A. per l'annullamento del provvedimento 23 ottobre 2008 n. 19021 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in materia di soccorso meccanico. Autostrade per l'Italia si è costituita nei giudizi di appello rubricati con R.G. nn. 8813/09 e 8814/09 depositando un atto di formale costituzione.

In data 21 ottobre 2010, la Provincia di Varese ha proposto ricorso al TAR Lombardia per l'annullamento, previa sospensiva dell'efficacia, della lettera di Autostrade per l'Italia del 28 settembre 2010 con cui la concessionaria comunicava l'impossibilità di aderire alla richiesta della Provincia di eliminare il pedaggio sulla tratta Varese-Gallarate, nonché di ogni atto presupposto che disciplina il pedaggiamento della suddetta tratta autostradale.

Autostrade per l'Italia si è costituita in giudizio con memoria del 1° dicembre 2010. Il TAR Lombardia, con ordinanza del 2 dicembre 2010, ha rigettato la sospensiva fissando la trattazione del merito della causa all'udienza del 26 maggio 2011.



Autostrade per l'Italia è infine parte convenuta in vari giudizi in materia di espropriazioni, appalti e risarcimento danni derivanti da circolazione autostradale.  
Allo stato attuale non si ritiene che dalla definizione dei contenziosi in essere possano emergere oneri significativi a carico della società, oltre a quanto già stanziato nei fondi per accantonamenti al 31 dicembre 2010.



### **3.7 RAPPORTI CON PARTI CORRELATE**

Nel seguito si descrivono i principali rapporti intrattenuti dalla Società con parti correlate e regolati a condizioni di mercato, che producono, pertanto, i medesimi effetti che si sarebbero avuti se gli stessi fossero stati intrattenuti con parti indipendenti. Si evidenzia che le transazioni con parti correlate non includono operazioni atipiche o inusuali.

Si segnala inoltre che, nel corso dell'esercizio 2010, in attuazione di quanto previsto dall'art. 2391 bis c.c. e dal Regolamento adottato dalla Commissione Nazionale per le Società e la Borsa con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010, successivamente modificato e precisato nella Comunicazione Consob n. DEM/10078683 del 24 settembre 2010, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha approvato una nuova procedura per le operazioni con parti correlate realizzate dalla Società direttamente e/o per il tramite di società da essa controllate in cui sono delineati i principi di comportamento per l'effettuazione di operazioni con parti correlate ed i criteri per l'identificazione delle stesse.

#### ***Rapporti con la società controllante***

La Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte della controllante diretta Atlantia, come previsto anche dal Codice di Autodisciplina della Capogruppo. Nella nota n. 10 del bilancio 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 la controllante Atlantia e per alcune società controllate.

Con riferimento ai rapporti di natura finanziaria si evidenzia che, al 31 dicembre 2010, i finanziamenti a medio-lungo termine accordati da Atlantia alla Società ammontano a nominali complessivi 9.649,2 milioni di euro, con un incremento rispetto al 31 dicembre 2009 di 1.500,0 milioni di euro. Tali finanziamenti sono regolati alle stesse condizioni dei prestiti contratti dalla stessa Atlantia nei confronti del sistema creditizio e degli obbligazionisti, maggiorate di uno spread per tener conto degli oneri gestionali. Parte di tali finanziamenti è oggetto di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse tramite la definizione di specifici contratti finanziari derivati stipulati anch'essi con Atlantia, che al 31 dicembre 2010 hanno un valore di mercato (fair value) negativo per 150,4 milioni di euro.

Si segnala inoltre che nel mese di settembre 2010, Atlantia e Autostrade per l'Italia hanno chiuso i derivati – in precedenza classificati di fair value hedge – a copertura del rischio di tasso di interesse del finanziamento di nominali 1.500 milioni di euro concesso alla Società nel maggio 2009, con scadenza maggio 2016. La chiusura di tali derivati ha riportato l'esposizione del detto finanziamento infragruppo a tasso fisso.

Per effetto dell'attività di tesoreria centralizzata di Gruppo esercitata da Autostrade per l'Italia, questa intrattiene un conto corrente di corrispondenza con Atlantia, il cui saldo debitore al 31 dicembre 2010 è pari a 196,7 milioni di euro.

Si rileva inoltre che la Società ha rilasciato alcune garanzie personali in favore della Capogruppo, come indicato nella nota n. 9.1 del bilancio, cui si rinvia.

Infine, per effetto della partecipazione al consolidamento fiscale, si evidenzia che al 31 dicembre 2010 la Società espone attività per imposte correnti verso Atlantia pari a 4,8 milioni di euro.

#### ***Rapporti con le società controllate***

Autostrade per l'Italia svolge attività di service per alcune delle proprie società controllate regolamentate da appositi contratti. I criteri adottati per la determinazione dei corrispettivi si basano sull'impegno di risorse stimato, per ciascuna società, suddiviso per aree di attività.

Nel corso del 2010, i contratti di service tra la Società e le controllate hanno riguardato in prevalenza le seguenti linee di servizio:

- a) locazione dei fabbricati di proprietà o di locali attrezzati ad uso uffici;
- b) tesoreria, servizi finanziari ed assicurativi e di gestione dei rischi connessi;
- c) supporto nelle attività amministrativo-contabili, di pianificazione operativa e di controllo di gestione;
- d) supporto nelle attività di organizzazione, gestione e sviluppo del personale, ivi incluse prestazioni di personale a favore delle suddette Società;
- e) prestazioni professionali per l'attività di segreteria del Consiglio di Amministrazione e degli altri Organi Collegiali (Comitato per il Controllo Interno, Collegio Sindacale);
- f) affari societari, consulenza e assistenza legale, ivi inclusa la gestione del contenzioso;
- g) acquisti e gestione amministrativo-contabile dei contratti;
- h) risk management per la mappatura delle aree a rischio, ivi inclusa l'attività di analisi ai sensi del D. Lgs. 231/01;
- i) internal auditing ed attività di monitoraggio, verifica ed adeguamento del modello organizzativo di gestione e di controllo ai sensi del D. Lgs. 231/01.

Nell'esercizio 2010, così come negli anni precedenti, la Società ha inoltre intrattenuto rapporti prevalentemente di natura commerciale con le proprie controllate.

In particolare, con riferimento agli investimenti nell'infrastruttura autostradale ed alla relativa manutenzione sono stati acquisiti da SPEA servizi di progettazione, direzione lavori e controllo e monitoraggio delle opere d'arte e da Pavimental servizi relativi alla realizzazione delle opere d'arte a questa commissionate e attività di manutenzione e pavimentazione.

Sulla base di apposite convenzioni stipulate con le concessionarie autostradali controllate dalla Società, è continuata inoltre l'attività di service relativa alla rilevazione dei dati di traffico e alla regolazione dei rapporti di interconnessione.

Tra le altre prestazioni di natura commerciale erogate o ricevute dalle controllate, si segnalano inoltre per rilevanza:

- a) l'affitto dei mezzi pubblicitari dislocati lungo la rete autostradale alla società AD Moving;
- b) le prestazioni da parte di EssediEsse di servizi amministrativi, di amministrazione del personale, di servizi generali e immobiliari, in forza dell'affitto a questa del ramo d'azienda "Divisione Servizi";
- c) la locazione ad alcune controllate di porzioni di terreno e di immobili ad uso civile di proprietà della Società.

Si segnalano inoltre i rapporti con Telepass prevalentemente relativi alla surroga della controllata stessa dei crediti di Autostrade per l'Italia afferenti i pedaggi derivanti da sistemi di pagamento differito Viacard e Telepass. In virtù di tale contratto, Telepass instaura il rapporto con il cliente garantendo ad Autostrade per l'Italia il pagamento dei pedaggi autostradali oggetto delle transazioni; a fronte di tale servizio Autostrade per l'Italia riconosce a Telepass un corrispettivo forfettario commisurato all'importo complessivo del pedaggio transatto con i sistemi Viacard o Telepass.

Si evidenzia infine che, con efficacia 1° gennaio 2010, Autostrade per l'Italia ha concesso in affitto alla controllata Autostrade Tech il ramo d'azienda inerente la ricerca, lo sviluppo, la produzione, la commercializzazione e la gestione di impianti, sistemi e servizi a contenuto tecnologico. Da tale data, pertanto, le attività di gestione relative al suddetto ramo sono gestite dalla controllata.

Questa operazione ha comportato, tra gli altri effetti, un incremento dei rapporti commerciali instaurati con la controllata stessa.

Con riferimento ai rapporti di natura finanziaria si evidenziano, nell'ambito delle attività di tesoreria centralizzata di Gruppo, i conti correnti di corrispondenza intrattenuti con le società del Gruppo e regolati a condizioni in linea con quelle di mercato.

Al 31 dicembre 2010 risultano inoltre accessi un finanziamento a medio-lungo termine concesso alla controllata Autostrade Meridionali pari a 95,0 milioni di euro, interamente rimborsabile a scadenza il 31 dicembre 2012, un finanziamento a breve termine concesso alla controllata Strada dei Parchi pari a 12,0 milioni di euro, un finanziamento a medio-lungo termine concesso alla controllata



Società Autostrada Tirrenica di nominali 10,0 milioni di euro con scadenza dicembre 2013 e due finanziamenti a breve termine ottenuti rispettivamente dalle controllate Raccordo Autostradale Valle D'Aosta per 45,0 milioni di euro e Società italiana per azioni per il traforo del Monte Bianco per 20,0 milioni di euro.

**Rapporti con le altre parti correlate**

La Società intrattiene rapporti di natura commerciale con il gruppo Autogrill, con cui condivide la stessa controllante ultima, Edizione S.r.l.

Al 31 dicembre 2010 risultano in essere con Autogrill 128 affidamenti di servizi di ristoro sulle aree di servizio site lungo la rete autostradale della Società, di cui 3 in ATI con altri operatori. Nell'esercizio 2010 i proventi della Società per rapporti con Autogrill ammontano a 73,7 milioni di euro, dei quali 64,6 milioni di euro per royalty relative alla gestione delle aree di servizio; le royalty derivano da rapporti contrattuali stipulati nel corso del tempo, per la gran parte ad esito di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie.

Si segnala inoltre che, tra i principali rapporti commerciali e di altra natura, risulta esposto un credito verso la controllante Schemaventotto di 10,6 milioni di euro a fronte della richiesta di rimborso dell'IRES da IRAP deducibile ai sensi dell'art. 6 del Decreto Legge 29 novembre 2008, n.185 avendo partecipato nel corso dei periodi d'imposta 2004 - 2007 al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto dalla ex consolidante.

PRINCIPALI RAPPORTI COMMERCIALI INFRAGRUPPO										
Denominazione	31/12/2010		2010			31/12/2009		2009		
	Crediti	Debiti	Ricavi (1)	Costi	Investimenti	Crediti	Debiti	Ricavi (1)	Costi	Investimenti
<b>Imprese controllate</b>										
Autostrade Tech	10,3	7,3	11,2	2,9	-	1,0	-	1,0	-	-
Telepass	6,3	4,8	10,3	7,7	-	8,5	5,6	10,2	7,3	-
AD Moving	4,1	1,7	7,5	2,9	-	4,0	1,4	8,1	2,6	-
Esse/Essae Società di Servizi	2,9	0,4	5,4	25,6	-	2,6	1,9	4,8	20,0	-
Spaa	1,8	74,3	1,5	12,4	86,3	1,0	85,2	1,4	14,2	77,7
Strada dei Parchi	1,6	22,4	0,4	-	-	1,1	26,0	2,9	-	-
Pavimental	1,5	238,8	2,5	106,7	266,4	1,4	117,7	2,5	111,8	85,8
Società Autostrade Meridionali	0,5	10,1	0,8	-	-	1,6	12,0	2,2	-	-
Società Autostrada Tirrenica	0,5	4,2	1,0	0,1	-	0,4	3,4	1,3	0,1	-
Tangenziale di Napoli	0,4	10,0	0,8	0,4	-	1,4	9,5	3,7	0,4	-
Autostrada Torino - Savona	0,2	12,8	0,4	-	-	0,9	12,2	2,0	-	-
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	0,2	2,7	0,5	0,1	-	0,4	2,8	0,7	0,1	-
Infoblu	0,2	1,1	1,0	0,9	-	0,7	0,6	1,3	0,8	-
<b>Totale imprese controllate</b>	<b>30,5</b>	<b>390,4</b>	<b>43,3</b>	<b>159,7</b>	<b>352,7</b>	<b>25,0</b>	<b>258,1</b>	<b>42,1</b>	<b>163,1</b>	<b>163,3</b>
<b>Imprese consociate</b>										
Autogrill	36,5	1,0	73,7	1,0	1,0	39,1	0,6	97,8	3,8	-
TowerCo	4,5	-	4,6	-	-	6,6	-	4,4	-	-
<b>Totale imprese consociate</b>	<b>41,0</b>	<b>1,0</b>	<b>78,3</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>45,7</b>	<b>0,6</b>	<b>102,0</b>	<b>3,8</b>	<b>-</b>
<b>Imprese controllanti</b>										
Schemaventotto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- tributari	10,5	-	-	-	-	10,5	-	-	-	-
Allianis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- commerciali	0,4	1,1	1,5	0,3	-	1,5	0,1	1,4	0,5	-
- tributari	4,8	-	-	-	-	4,6	-	-	-	-
<b>Totale imprese controllanti</b>	<b>15,8</b>	<b>1,1</b>	<b>1,5</b>	<b>0,3</b>	<b>-</b>	<b>16,6</b>	<b>0,1</b>	<b>1,4</b>	<b>0,5</b>	<b>-</b>
<b>Imprese collegate</b>										
Triangolo du Sol	2,0	-	3,4	-	-	-	-	-	-	-
Bologna & Fiera Parking	1,0	-	-	-	-	1,1	-	2,2	-	-
<b>Totale imprese collegate</b>	<b>3,0</b>	<b>-</b>	<b>3,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2,1</b>	<b>-</b>	<b>2,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>TOTALE</b>	<b>90,9</b>	<b>392,5</b>	<b>126,5</b>	<b>161,0</b>	<b>353,7</b>	<b>88,4</b>	<b>258,8</b>	<b>147,7</b>	<b>167,2</b>	<b>163,3</b>

1) Includono i rimborsi, esposti a riduzione dei costi operativi nello schema di conto economico.

94 

PRINCIPALI RAPPORTI FINANZIARI INFRAGRUPPO								
(Milioni di euro)								
Denominazione	31/12/2010		2010		31/12/2009		2009	
	Crediti	Debiti	Proventi finanziari (1)	Oneri finanziari	Crediti	Debiti	Proventi finanziari (1)	Oneri finanziari
<b>Imprese controllate</b>								
Telepass	198,3	-	17,6	7,0	219,5	-	1,5	6,4
Pavimental	149,9	-	1,3	-	109,8	-	1,2	-
Società Autostrade Meridionali	143,1	-	6,0	-	101,8	-	4,9	-
Autostrada Torino - Savona	35,6	-	11,2	-	28,5	-	9,9	-
Società Autostrada Tirrenica	18,3	-	7,6	-	-	1,5	5,2	-
Tangenziale di Napoli	13,7	-	3,8	-	17,7	-	4,3	-
Strada dei Parchi	12,0	0,1	0,2	0,1	12,1	-	0,1	-
AD Moving	1,9	-	-	-	2,4	-	-	-
Port Mobility	1,0	-	-	-	2,9	-	-	-
Spea	0,1	12,1	14,0	-	-	0,7	11,0	-
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	-	53,8	-	0,6	-	48,3	-	1,1
Autostrade dell'Atlantico	-	53,4	-	0,2	-	7,9	-	-
Società Italiana p.A. per il Traforo del Monte Bianco	-	24,7	-	0,1	-	10,0	-	0,1
EsseD'Esse Società di Servizi	-	13,0	1,5	-	-	11,4	2,4	0,1
Autostrade Tech	-	7,0	-	-	0,6	-	-	-
Infoblu	-	2,7	0,1	-	-	3,9	0,5	-
<b>Totale imprese controllate</b>	<b>574,1</b>	<b>166,6</b>	<b>63,3</b>	<b>8,0</b>	<b>495,3</b>	<b>83,7</b>	<b>41,0</b>	<b>7,7</b>
<b>Imprese consociate</b>								
TowerCo	-	7,6	-	-	-	7,6	-	-
Autogrill	-	-	1,4	-	-	-	1,4	-
<b>Totale imprese consociate</b>	<b>-</b>	<b>7,6</b>	<b>1,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7,6</b>	<b>1,4</b>	<b>-</b>
<b>Imprese controllanti</b>								
Atlantia	-	10.219,7	111,0	560,9	48,7	8.584,8	77,5	490,0
<b>Totale imprese controllanti</b>	<b>-</b>	<b>10.219,7</b>	<b>111,0</b>	<b>560,9</b>	<b>48,7</b>	<b>8.584,8</b>	<b>77,5</b>	<b>490,0</b>
<b>Imprese collegate</b>								
Società Infrastrutture Toscana	-	7,8	-	-	-	8,4	-	-
<b>Totale imprese collegate</b>	<b>-</b>	<b>7,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>TOTALE</b>	<b>574,1</b>	<b>10.401,9</b>	<b>175,7</b>	<b>568,9</b>	<b>544,0</b>	<b>8.684,5</b>	<b>119,9</b>	<b>497,7</b>

(1) I proventi finanziari includono i dividendi percepiti dalle società partecipate.

Si rileva inoltre che nel 2010 Autostrade per l'Italia ha corrisposto emolumenti, benefici non monetari, bonus ed altri incentivi per complessivi 0,4 milioni di euro al Presidente (Dott. Fabio Cerchiai), per complessivi 0,2 milioni di euro al precedente Presidente (Prof. Gian Maria Gros-Pietro), in carica fino al 13 aprile 2010, mentre l'onere sostenuto dalla Società nel 2010 per l'Amministratore Delegato (Ing. Giovanni Castellucci, che è anche Amministratore Delegato e Direttore Generale della controllante Atlantia) è stato riconosciuto direttamente ad Atlantia per complessivi 1,3 milioni di euro.



### 3.8 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.

Si evidenzia infine che Autostrade per l'Italia, in conformità a quanto disposto dal Codice in materia di protezione dei dati personali (D. Lgs. n. 196/2003, allegato B, punto 26), ha provveduto all'aggiornamento del proprio Documento Programmatico sulla Sicurezza per l'anno 2010.

### 3.9 EVENTI SUCCESSIVI AL 31 DICEMBRE 2010

#### **Accordo per la cessione di Strada dei Parchi**

Autostrade per l'Italia S.p.A. ha raggiunto con Toto S.p.A. l'accordo, comunicato al pubblico in data 3 gennaio 2011, per la cessione della partecipazione, pari al 60% del capitale sociale, detenuta in Strada dei Parchi S.p.A. Il controvalore per la cessione ammonta a complessivi 89 milioni di euro. Il regolamento della transazione prevede l'acquisto da parte di Toto di una partecipazione pari al 58% della società al prezzo di 86 milioni di euro, di cui quanto a 60 milioni in una prima tranche da corrispondersi contestualmente all'atto del trasferimento delle azioni e quanto ai restanti 26 milioni in una seconda tranche da corrispondersi entro 36 mesi dalla cessione. L'ammontare della seconda tranche è rivalutato ad un tasso di interesse annuo convenuto fra le parti ed è assistito da una garanzia bancaria autonoma a prima richiesta rilasciata da un istituto bancario. Il restante 2% del capitale della società detenuto da Autostrade per l'Italia è oggetto di un'opzione di acquisto/vendita tra le parti (al prezzo di 3 milioni di euro) la cui esecuzione è differita all'avveramento delle condizioni indicate all'art. 156, terzo comma, D. Lgs. 163/2006 (e.g. emissione del certificato di collaudo dell'opera).

L'accordo di compravendita è subordinato alle seguenti condizioni, già avveratesi o in corso di finalizzazione: la positiva conclusione da parte dell'ANAS dell'iter previsto dalla Convenzione Unica di Strada dei Parchi per il cambio di controllo della partecipazione, l'ottenimento del nulla osta da parte dell'autorità antitrust. La sottoscrizione e prima erogazione del project finance a favore di Strada dei Parchi per la copertura degli investimenti previsti in concessione.

A tale ultimo proposito, in data 25 febbraio 2011 Strada dei Parchi e un pool di primarie banche nazionali e internazionali hanno stipulato un contratto di finanziamento in regime di project financing dell'importo di 571 milioni di euro.

#### **Eco Taxe Poids Lourds**

In data 18 gennaio 2011, il Ministero francese dell'Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile, dei Trasporti e dell'Edilizia Popolare, al termine del procedimento di gara indetto nel maggio 2009, ha selezionato Autostrade per l'Italia quale migliore offerente ai fini della successiva aggiudicazione del contratto per la realizzazione e la gestione di un sistema di telepedaggiamento satellitare obbligatorio per i mezzi pesanti superiori alle 3,5 tonnellate in transito su una parte della rete stradale nazionale di circa 15.000 chilometri (*Eco Taxe Poids Lourds*).

Successivamente in data 8 febbraio 2011 lo stesso ministero ha notificato ad Autostrade per l'Italia di essere aggiudicataria.

Il contratto, ha una durata di tredici anni e un valore di oltre 2 miliardi di euro in termini di ricavi complessivi attesi. In dettaglio è prevista una fase iniziale di progettazione e costruzione di ventuno mesi ed una fase di gestione e manutenzione di undici anni e mezzo. Alcuni primari gruppi industriali francesi, sub-fornitori per la realizzazione del progetto, si sono impegnati a rilevare quote di partecipazione della società di progetto, a seguito della sottoscrizione del Contratto, come consentito dalle regole di gara, fino ad un massimo del 30% del capitale, e in particolare Thales, SNCF, SFR e Steria. In data 11 marzo 2011 il tribunale amministrativo di Cergy-Pontoise, a seguito del ricorso presentato da alcuni membri di un consorzio concorrente, ha tuttavia annullato il procedimento di gara. Sono in corso gli approfondimenti legali per la proposizione di un ricorso presso il Consiglio di Stato francese.

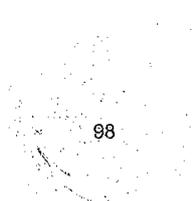
#### **Gara Anas per il telepedaggio**

Con D.L. 5 agosto 2010, n. 125 - recante misure urgenti in materia di trasporti nonché finanziarie poi convertito dalla legge 1° ottobre 2010, n. 163 - è stata anticipata al 30 aprile 2011 la fase di applicazione dei pedaggi sulle tratte e sui raccordi autostradali in gestione diretta dell'ANAS.



In data 13 settembre 2010 ANAS ha pubblicato il bando di gara "*per i servizi di fornitura e messa in opera di un sistema di pedaggio senza barriere sulle autostrade ed i raccordi autostradali di Anas e correlati servizi di manutenzione, gestione operativa del sistema di esazione e riscossione dei pedaggi e training on the job alle strutture Anas fino al subentro nella gestione operativa del sistema*". Alla gara, Autostrade per l'Italia ha partecipato in Raggruppamento Temporaneo di Imprese in qualità di mandataria, unitamente alle mandanti Autostrade Tech S.p.A. e Sinelec S.p.A.

In data 18 gennaio 2011 si è tenuta una seduta della commissione di Gara che ha aperto le offerte tecniche ed economiche presentate dai concorrenti ammessi aggiudicando in via provvisoria la gara all'R.T.I. di cui Autostrade per l'Italia è mandataria.



A handwritten signature in black ink.

### **3.10 EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE E FATTORI DI RISCHIO O INCERTEZZA**

Pur in un quadro macroeconomico di scarsa prevedibilità, la sostanziale stabilità del traffico unitamente all'evoluzione tariffaria e allo sviluppo delle attività collaterali lasciano prevedere per l'esercizio in corso un miglioramento dei risultati operativi della gestione rispetto a quelli registrati nel 2010.

Per quanto riguarda i fattori di rischio o incertezza, oltre quanto ampiamente già riportato nelle varie sezioni della relazione sulla gestione, si sottolinea che l'andamento del traffico sulla rete autostradale della Società può risentire di numerosi fattori quali il generale clima economico e più in particolare l'andamento della produzione industriale, la propensione al consumo e, seppur in misura limitata in base alle evidenze storiche, il prezzo dei carburanti. Ogni variazione del traffico conseguentemente alle suddette dinamiche può avere un impatto sui risultati operativi o finanziari della Società.



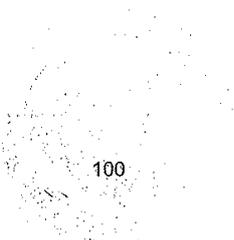
### **3.11 PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA DI AUTOSTRADe PER L'ITALIA**

Signori Azionisti,

a conclusione della presente esposizione Vi invitiamo a:

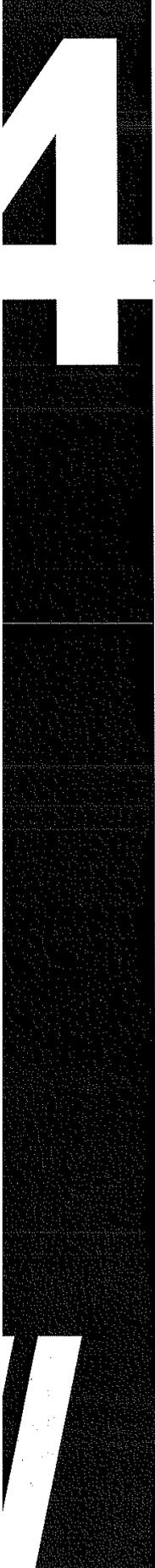
- discutere ed approvare la relazione sulla gestione del consiglio di Amministrazione ed il bilancio al 31 dicembre 2010 dal quale risulta un utile di euro 586.176.381;
- destinare la quota parte dell'utile dell'esercizio, pari ad euro 300.043.961, che residua dopo l'acconto dividendi pari a euro 286.132.420 corrisposto nel 2010:
  1. alla riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti per euro 49.000.000;
  2. alla distribuzione di dividendi per euro 248.810.800, con erogazione di 0,40 euro per ciascuna azione delle n. 622.027.000, di valore nominale 1,00 euro cadauna, aventi tutte godimento regolare;
  3. alla riserva straordinaria la residua quota di euro 2.233.161;
- stabilire la data del pagamento del dividendo con valuta 24 maggio 2011.

Per il Consiglio di Amministrazione  
Il Presidente



(Pagina intenzionalmente lasciata in bianco)





A handwritten signature or mark in black ink, located in the lower right quadrant of the page. It appears to be a stylized, cursive signature.

Copia su supporto informatico conforme all'originale documento su supporto cartaceo, ai sensi dell'art. 23 commi 3, 4 e 5 del D.Lgs. 82/2005, che si trasmette ad uso Registro Imprese, in termini utili di registrazione.

Bollo assolto ai sensi del Decreto 22/02/2007 mediante M.U.I..

(Pagina intenzionalmente lasciata in bianco)

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a vertical stroke, positioned in the lower-left quadrant of the page.

## 5.2 RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE



KPMG S.p.A.  
Revisione e organizzazione contabile  
Via Ettore Patroli, 2  
00197 ROMA RM

Teléfono +39 06 833611  
Telefax +39 06 8373476  
e-mail it-fraudinfo@kpmg.it

### Relazione della società di revisione ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e dell'art. 165 del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

All'Azienda della  
Autostrade per l'Italia S.p.A.

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative, della Autostrade per l'Italia S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2010. 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 risulta, 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 contenute 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.

Il bilancio d'esercizio presenta ai fini comparativi i dati dell'esercizio precedente e la situazione patrimoniale-finanziaria all'1 gennaio 2009. Come indicato nelle note illustrative, gli amministratori hanno risposto alcuni dati comparativi relativi all'esercizio precedente o alla situazione patrimoniale-finanziaria all'1 gennaio 2009, che deriva dal bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2008, rispetto ai dati precedentemente presentati e da noi assoggettati a revisione contabile, sui quali avevamo emesso le relazioni di revisione rispettivamente in data 25 marzo 2010 ed in data 3 aprile 2009. Le modalità di rideterminazione dei dati comparativi e la relativa informativa presentata nelle note illustrative sono state da noi esaminate ai fini dell'espressione del giudizio sul bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.



KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di realtà indipendenti e collegiate a KPMG International Cooperative "KPMG Network" di diritto svizzero.

Azienda Autonoma Di Base  
Indirizzo: Roma, Via Ettore Patroli, 2  
Codice Fiscale: 07516911000  
Lotto: Milano, Via S. Giovanni  
Partita IVA: 07516911000  
Partita IVA: 07516911000  
Partita IVA: 07516911000  
Partita IVA: 07516911000

Società per azioni  
Credito europeo  
Risc. 2025-2026/01/14  
Registra Imprese Monza e  
Codice Fiscale: 07516911000  
R.E.A. ROMA 11/01/2009  
Partita IVA: 07516911000  
Codice fiscale: 07516911000  
Sede legale: Via Ettore Patroli, 25  
00197 ROMA RM ITALIA



*Autostrade per l'Italia S.p.A.  
Relazione della società di revisione  
31 dicembre 2010*

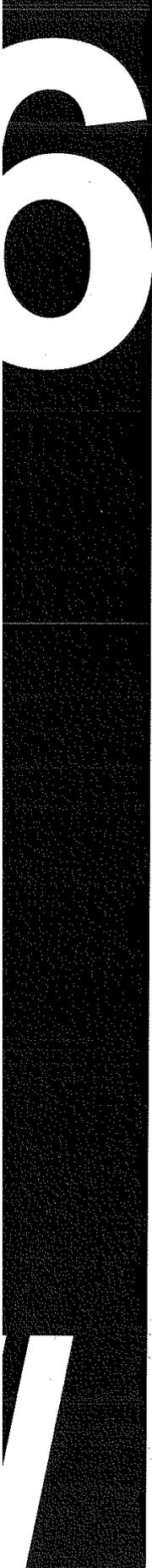
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2010 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale 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 Come indicato nelle note illustrative, la Società si è avvalsa della facoltà di non predisporre il bilancio consolidato, pur in presenza di significative partecipazioni di controllo, in quanto controllata dalla Atlantia S.p.A. che è tenuta alla redazione del bilancio consolidato. Tale bilancio consolidato di Gruppo è reso pubblico nei termini e con le modalità previsti dalla vigente normativa.
- 5 La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note illustrative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Autostrade per l'Italia S.p.A. non si estende a tali dati.
- 6 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 2010.

Roma, 28 marzo 2011

KPMG S.p.A.

Marcella Ballistrieri  
Socio





A small, handwritten signature or set of initials in black ink, located in the lower right quadrant of the page. The signature is stylized and appears to consist of a large 'S' followed by some less distinct characters.

Copia su supporto informatico conforme all'originale documento su supporto cartaceo, ai sensi dell'art. 23 commi 3, 4 e 5 del D.Lgs. 82/2005, che si trasmette ad uso Registro Imprese, in termini utili di registrazione.

Bollo assolto ai sensi del Decreto 22/02/2007 mediante M.U.I..

## 5. RELAZIONI



199

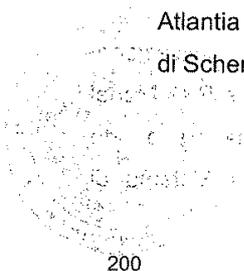
## **5.1 RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI** (AI SENSI DELL'ART. 2429, SECONDO COMMA C.C.)

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2010 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.. A tale riguardo, si precisa che Sintonia S.A. (controllata da Edizione S.r.l.) è l'azionista che, direttamente (con l'8,965%) o indirettamente, tramite Schemaventotto S.p.A. (che detiene il 33,283%), detiene la maggioranza relativa delle azioni di Atlantia. Tuttavia, con apposita dichiarazione congiunta trasmessa in data 12 marzo 2009 ad Atlantia da Sintonia S.A. e da Schemaventotto S.p.A., è stato ribadito che né Sintonia S.A., né Schemaventotto S.p.A. hanno mai esercitato attività di direzione e coordinamento della Società e del gruppo che ad essa fa capo.

Inoltre, in data 20 marzo 2009 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha attestato che Atlantia non è assoggettata ad attività di direzione e coordinamento né di Sintonia S.A. né di Schemaventotto S.p.A..



200

Pertanto, in assenza di nuove comunicazioni e di mutate condizioni di fatto, si possono considerare inalterate le condizioni per ritenere che Atlantia non sia soggetta alla direzione e coordinamento delle controllanti Sintonia S.A. e Schemaventotto S.p.A..

Con riferimento, invece, ai rapporti tra Autostrade per l'Italia e la controllante Atlantia, come già ricordato nella Relazione all'Assemblea degli azionisti dello scorso esercizio, il Consiglio di Amministrazione di Atlantia, nella riunione del 14 febbraio 2008, al termine degli approfondimenti effettuati, ha preso atto che Autostrade per l'Italia resta soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia.

Si precisa 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. In particolare, il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 14 dicembre 2007, anche in conseguenza del nuovo Codice di Autodisciplina della Società, ha demandato ad Autostrade per l'Italia l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento sulle società concessionarie ed 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 diversi Comitati (Comitato di Direzione, Comitato Estero, Comitato Compliance (soppresso in data 10 marzo 2010), Comitato Post Audit (istituito in data 10 marzo 2010), Comitato Consultivo Monitoraggio Riserve, Comitato Stakeholders, Comitato per la sostenibilità, Comitato Tutela Privacy), costituiti dai principali responsabili delle aree di operatività aziendale e presieduti dal top management;

- 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 Management 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 Management 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 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 ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione;
- Come già ricordato nella Relazione relativa al precedente esercizio, Autostrade per l'Italia ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale per il triennio 2008-2010, predisposto da parte della controllante Atlantia;



- la Società, così come riferito nelle Note Illustrative, non ha predisposto il bilancio consolidato in quanto ricorrono i presupposti per l'esonero previsti dal paragrafo 10 dello IAS 27, essendo interamente controllata da Atlantia S.p.A.. Inoltre, il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, redatto nel presupposto della continuità aziendale, è stato predisposto ai sensi degli artt. 2 e 4 del d. lgs. N. 38/2005 ed in conformità agli International Financial Standards (IFRS) emanati dall'International Accounting Standard Board ed omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio;
  - abbiamo rilevato che, così come riferito nella Premessa del capitolo "Andamento economico-finanziario", contenuto nella Relazione sulla Gestione, la Società ha redatto i prospetti di conto economico separato riclassificato, di conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e di rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, nonché il prospetto della situazione patrimoniale - finanziaria riclassificata al 31 dicembre 2010, in confronto con i corrispondenti valori dell'esercizio precedente, in base ai principi contabili internazionali IFRS, emanati dall'International Accounting Standard Board ed omologati dalla Commissione Europea, in vigore al 31 dicembre 2010. Tali prospetti riclassificati non sono oggetto di verifica da parte della Società di Revisione e nella richiamata Premessa sono illustrate le differenze rispetto agli schemi ufficiali esposti nel capitolo "Prospetti Contabili".
- Rispetto ai principi contabili applicati per la predisposizione del bilancio dell'esercizio precedente, è da rilevare l'adozione della nuova interpretazione IFRIC 12 "Accordi per servizi in concessione", applicabile alle imprese che svolgono servizi in concessione, emanata dall'International Standards Board e successivamente omologata dalla Commissione Europea nel corso del 2009, che disciplina le modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un'impresa pubblica ed un'impresa privata. A tale riguardo sono stati calcolati gli effetti dell'applicazione della nuova interpretazione a partire dalla data di inizio dell'esercizio presentato a scopo comparativo (1° gennaio 2009) ed a tutte le successive situazioni contabili comparative rispetto alla situazione al 31 dicembre 2010. Si precisa che nella nota n. 4 "Effetti dell'applicazione dell'IFRIC 12 ai dati contabili di Autostrade per l'Italia al 31/12/2010", riportata nel bilancio di esercizio, vi è la descrizione dettagliata dei criteri e dell'ambito di applicazione dell'interpretazione, nonché degli impatti dell'adozione dell'IFRIC 12 sulle situazioni contabili pregresse ed esposte a fini comparativi.
- Il Collegio ha approfondito nel corso dell'esercizio le problematiche connesse e gli effetti correlati all'adozione dell'IFRIC 12 sia con i Responsabili della struttura amministrativa della Società (riunioni tenutesi il 13 aprile 2010, il 3 agosto 2010 e l'11 novembre 2010) che con la Società di Revisione (riunioni tenutesi il 13 maggio 2010, il 16 luglio 2010 e il 3 agosto 2010).



- Ad eccezione dell'IFRIC 12, non si rilevano altre variazioni dei principi contabili adottati rispetto a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio dell'esercizio precedente;
- la contabilità è stata sottoposta ai controlli previsti dalla normativa da parte della società di revisione KPMG S.p.A., che nel corso degli incontri periodici avuti con il Collegio 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 2010 l'Organismo di Vigilanza di Autostrade per l'Italia ha curato l'aggiornamento del Modello Organizzativo, di Gestione e Controllo con l'ausilio di un consulente penalista, le implementazioni necessarie in relazione all'evoluzione normativa ed alle modifiche della struttura organizzativa della Società. A tale riguardo nel mese di dicembre 2010 si è tenuto un incontro con un componente dell'Organismo di Vigilanza che ha illustrato al Collegio i nuovi contenuti del Modello Organizzativo la cui nuova formulazione scaturisce dall'analisi dell'evoluzione normativa e della giurisprudenza in materia di Modelli Organizzativi (con particolare riferimento alle più recenti pronunce di merito e di legittimità in materia) e dal raffronto con i Modelli adottati dalle principali società quotate o concessionarie di pubblici servizi. Inoltre, si ricorda che nel corso dell'anno 2009 la Società ha approfondito la tematica dell'adozione dei Modelli Organizzativi anche da parte delle controllate estere. In esito a tale approfondimento tutte le Società controllate estere hanno adottato formalmente, entro il 31 dicembre 2009, il Codice Etico e il Compliance Programme, attraverso una delibera del Board mentre le Società polacche hanno provveduto ad effettuare l'allineamento dei contenuti alla normativa locale, nei primi mesi del 2010;
  - abbiamo rilevato che nell'ambito della Relazione sulla gestione, nel capitolo "Altre informazioni", è precisato che la Società, in conformità a quanto disposto dal Codice in materia di protezione dei dati personali (d.lgs. n.196/2003, allegato B, punto 26), ha provveduto all'aggiornamento del proprio Documento Programmatico sulla Sicurezza per l'anno 2010;
  - Il Collegio Sindacale, nella riunione del 18 febbraio 2011, ha approvato la proposta di integrazione dell'incarico di revisione contabile relativo agli esercizi 2008 - 2011, da presentare al Consiglio di Amministrazione della Società per sottoporla all'approvazione dell'Assemblea degli Azionisti;
  - il Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio non ha rilasciato pareri;
  - abbiamo esaminato il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010, in merito al quale riferiamo quanto segue.

- Non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
- Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
- 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 ed 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 un capitolo intitolato "Eventi significativi in ambito regolatorio" in cui gli Amministratori hanno riportato un'informativa dettagliata e proprie considerazioni in merito ad alcuni eventi che hanno caratterizzato l'esercizio 2010, anche in relazione alle possibili implicazioni future. In particolare, è stata data puntuale ed approfondita informazione in merito a:
  - Convenzione unica delle società concessionarie italiane
  - Adeguamenti tariffari per l'anno 2011
  - Maggiorazioni tariffarie a beneficio di ANAS
  - Maggiorazioni tariffarie per conto di ANAS
  - Eventi nevosi del dicembre 2010
  - Contenziosi tariffe Strada dei Parchi
  - Sentenza del Consiglio di Stato per l'aggiudicazione della concessione a Pedemontana Veneta
  - Altri contenziosi pendenti
- 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 ritengono che la sostanziale stabilità del traffico, unitamente all'evoluzione tariffaria e allo sviluppo delle attività collaterali, lasciano prevedere un andamento migliorativo dei risultati operativi della gestione per il 2010 rispetto a quelli dell'esercizio precedente, sottolineando, tuttavia, come l'andamento del traffico sulla rete autostradale del Gruppo possa risentire di numerosi fattori macroeconomici. Pertanto, ogni conseguente variazione del traffico può avere un impatto sui risultati operativi o finanziari del Gruppo.



- Considerando anche le informazioni che in questi giorni abbiamo ricevuto dalla Società di Revisione, proponiamo all'Assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2010, così come redatto dagli Amministratori.

L'attività di vigilanza sopra descritta è stata svolta in n. 13 riunioni del Collegio ed assistendo alle riunioni del Consiglio di Amministrazione che sono state tenute in n. 11.

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.

25 marzo 2011

Alessandro Trotter (Presidente)

\_\_\_\_\_

Gaetana Celico (Sindaco effettivo)

\_\_\_\_\_

Giandomenico Genta (Sindaco effettivo)

\_\_\_\_\_

Antonio Mastrapasqua (Sindaco effettivo)

\_\_\_\_\_

Stefano Meroi (Sindaco effettivo)

\_\_\_\_\_



Copia su supporto informatico conforme all'originale documento su supporto cartaceo, ai sensi dell'art. 23 commi 3, 4 e 5 del D.Lgs. 82/2005, che si trasmette ad uso Registro Imprese, in termini utili di registrazione.

Bollo assolto ai sensi del Decreto 22/02/2007 mediante M.U.I..

## 1. DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI



(Pagina intenzionalmente lasciata in bianco)



## 1.1. ORGANI SOCIALI

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE IN CARICA FINO ALL'APPROVAZIONE DEL BILANCIO RELATIVO ALL'ESERCIZIO 2012

PRESIDENTE	Fabio CERCHIAI
AMMINISTRATORE DELEGATO	Giovanni CASTELLUCCI
CONSIGLIERI	Valerio BELLAMOLI Stefano CAO Massimo LAPUCCI Carlo MALINCONICO Giuseppe PIAGGIO Roberto PISTORELLI Giovanni QUAGLIA
SEGRETARIO	Andrea GRILLO

### COLLEGIO SINDACALE IN CARICA PER IL TRIENNIO 2009 - 2011

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 2006 - 2011

KPMG S.p.A.



## 1.2. PRINCIPALI DATI ECONOMICO-FINANZIARI E OPERATIVI

<b>Dati economico-finanziari</b> (Milioni di euro)	<b>2010</b>	<b>2009</b>
<b>Ricavi</b>	<b>3.146</b>	<b>2.947</b>
Ricavi da pedaggio	2.762	2.530
Altri ricavi delle vendite e prestazioni	384	417
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>1.952</b>	<b>1.880</b>
<i>in % dei ricavi</i>	<i>62,1%</i>	<i>63,8%</i>
<b>Risultato operativo (EBIT)</b>	<b>1.538</b>	<b>1.490</b>
<i>in % dei ricavi</i>	<i>48,9%</i>	<i>50,5%</i>
<b>Risultato delle attività operative in funzionamento</b>	<b>586</b>	<b>459</b>
<i>in % dei ricavi</i>	<i>18,6%</i>	<i>15,6%</i>
<b>Utile dell'esercizio</b>	<b>586</b>	<b>459</b>
<b>Investimenti</b>	<b>1.230</b>	<b>1.073</b>
<b>Cash Flow Operativo (FFO) <sup>(1)</sup></b>	<b>1.202</b>	<b>1.111</b>
<b>Patrimonio netto <sup>(2)</sup></b>	<b>1.959</b>	<b>1.867</b>
<b>Indebitamento finanziario netto <sup>(2)</sup></b>	<b>9.053</b>	<b>8.941</b>

### **Dati operativi** **2010**      **2009**

<b>Risorse Umane</b> (n° persone)		
Organico medio	5.734	5.845
Organico al 31.12 <sup>(3)</sup>	6.000	6.076
<b>Volumi di traffico</b> (Milioni di km)		
Veicoli leggeri	37.836	37.958
Veicoli pesanti	10.916	10.772
<b>Veicoli totali</b>	<b>48.752</b>	<b>48.730</b>
Veicoli Teorici Medi Giornalieri (VTMG)	46.790	46.769
<b>Sicurezza</b>		
Incidentalità globale (n° incidenti ogni 100 milioni di km percorsi) <sup>(4)</sup>	36,1	36,3
Incidentalità mortale (n° decessi ogni 100 milioni di km percorsi) <sup>(4)</sup>	0,33	0,32
Pavimentazione drenante (% km su totale rete)	81,9%	81,6%
<b>Modalità di esazione</b> (% sul totale di transiti)		
Contanti in porta manuale	21%	22%
Contanti in porta automatica	9%	9%
Viacard e altre carte	12%	12%
Telepass	58%	57%
<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

(1) Il Cash flow operativo (FFO) è determinato come utile + ammortamenti + accantonamenti + oneri finanziari da attualizzazione +/- svalutazioni/ ripristini di valore di attività +/- rettifiche/ripristini di valore di partecipazioni +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- quota di imposte differite/anticipate nette rilevata a conto economico.

(2) Dati al 31 dicembre.

(3) Include sia il personale a tempo determinato che indeterminato.

(4) Dati relativi ad Autostrade per l'Italia e concessionarie controllate italiane.

### 1.3. ORGANIGRAMMA SOCIETARIO



Tangenziale di Napoli S.p.A. 100%	EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A. 100%	Autostrade Participations S.A. 100%
Autostrada Torino-Savona S.p.A. 99,98%	Pavimental S.p.A. 71,67%	Autostrade International US Holdings Inc. 75% (4)
Società Autostrada Tirrenica S.p.A. 94%	Pavimental Polska Sp.zo.o. 100%	Autostrade International of Virginia O & M Inc. 100%
Strada dei Parchi S.p.A. 60%	Spea Ingegneria Europea S.p.A. 100%	Electronic Transaction Consultants Co 45%
Autostrade Meridionali S.p.A. 58,98%	Ad Moving S.p.A. 75%	Stalexport Autostrady S.A. 56,24%
Società Italiana p.A. Traforo del Monte Bianco 51%	Port Mobility S.p.A. 70%	Biuo Centrum Sp.zo.o. 74,38%
Raccordo Autostradale	Newpass S.p.A. 51%	Stalexport Autostrada Dołnośląska S.A. 100%
Valle d'Aosta S.p.A. 58% (1)	Giove Clear S.r.l. 100%	Stalexport Autoroute S.a.r.l. 100%
	Tirreno Clear S.r.l. 100%	Stalexport Autostrada Malopolska S.A. 100%
	Autostrade Tech S.p.A. 100%	Stalexport Transroute Autostrada S.A. 55%
	Telepass S.p.A. 96,15% (2)	Autostrade dell'Atlantico S.r.l. 100%
	Autostrade Service S.p.A. 100%	Autostrade Holding do Sur S.A. 100%
	Infoblu S.p.A. 75%	Sociedad Concesionaria de Los Lagos S.A. 100%
	IGLI S.p.A. 33,3%	Autostrade Portugal S.A. 100%
	Impregilo S.p.A. 29,96% (3)	Autostrade Brasil Ltda 100%
		Triangulo do Sol S.A. 50%
		Autostrade Sud America S.r.l. 45,76%
		Autopista do Pacifico S.A. 100%
		Costanera Norte S.A. 100%
		Sociedad Concesionaria AMB S.A. 100%
		Inversiones Autostrade Chile Limitada 100%
		Nororient S.A. 100%
		Bestion Via S.A. 100%
		Jitorat S.A. 50%
		Operalia S.A. 50%
		Autostrade Urbane de Chile S.A. 100%
		Vespucio Sur S.A. 50%
		Autostrade Indian Infrastructure Development Private Ltd. 100%

Attività autostradali italiane

Società di servizi

Attività estero

- (1) Percentuale di voti spettanti in assemblea ordinaria.  
 (2) Il restante 3,85% è detenuto da Autostrade Tech S.p.A.  
 (3) La percentuale fa riferimento alle azioni ordinarie rappresentative del capitale sociale.  
 (4) Il restante 25% è detenuto da Autostrade Participations S.A.

### Principali dati economici e gestionali di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie controllate

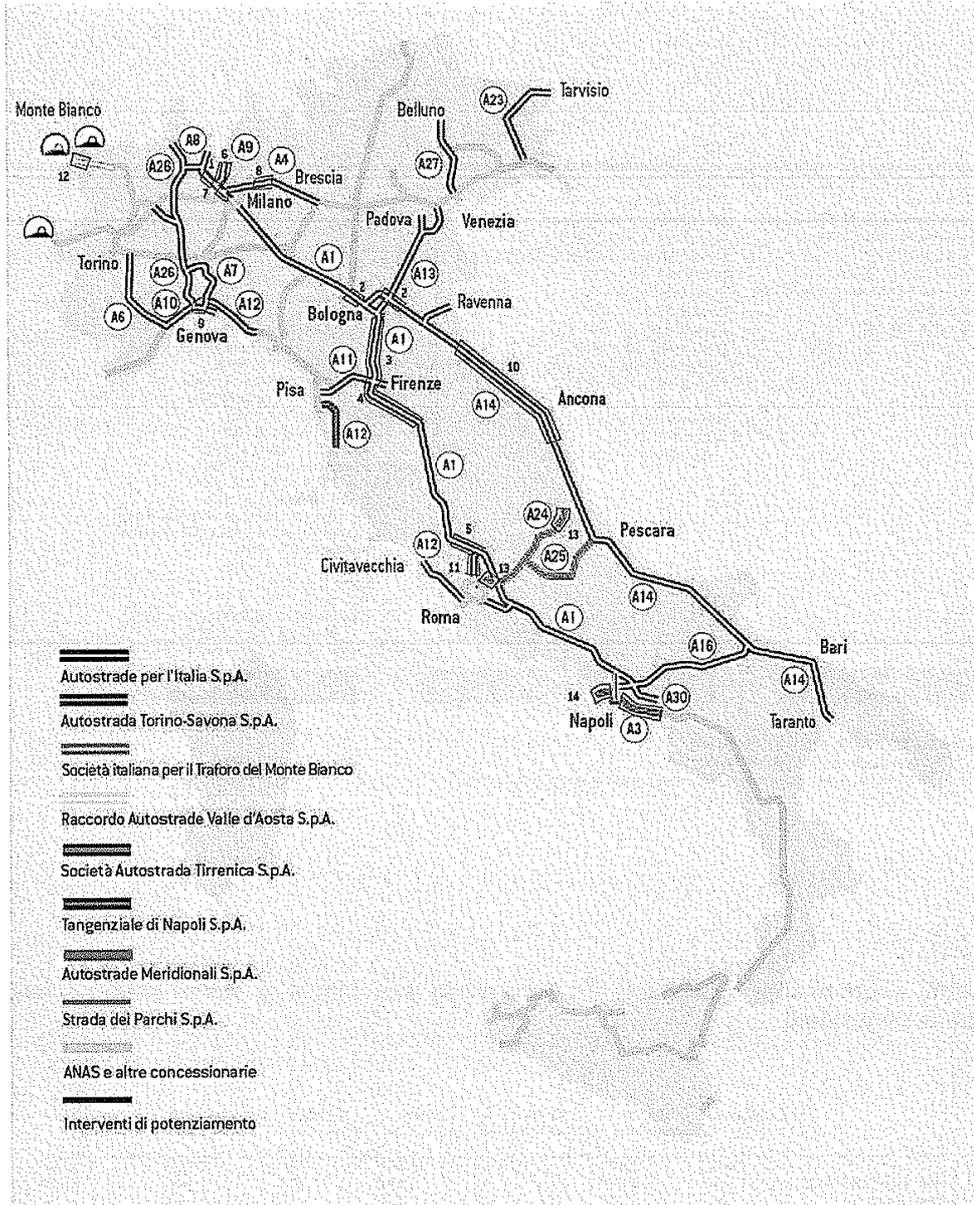
Dati 2010	Lunghezza (km)	Scadenza concessione	Traffico (Milioni di Km percorsi)	Ricavi (Milioni di euro)	EBITDA (Milioni di euro)	Investimenti(*) (Milioni di euro)	Organico medio (n° unità)
Autostrade per l'Italia	2.855	2038	48.752	3.145,9	1.952,1	1.230,0	5.734
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	6	2050	11	54,0	34,9	1,4	100
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32	2032	116	13,8	2,2	6,3	56
Autostrada Torino-Savona	131	2038	972	71,7	30,7	22,7	198
Società Autostrada Tirrenica	37	2046	240	28,4	15,6	31,2	86
Strada dei Parchi	281	2030	2.310	153,0	69,4	62,4	491
Tangenziale di Napoli	20	2037	1.026	68,1	21,2	10,8	412
Autostrade Meridionali	52	2012	1.539	69,6	41,8	73,1	380
<b>Totale rete italiana</b>	<b>3.413</b>		<b>54.965</b>	<b>43,3</b>	<b>29,8</b>	<b>11,4</b>	<b>269</b>
Stalexport Autostrady	61	2027	668	43,3	29,8	11,4	40
Gruppo Autostrade dell'Atlantico (**)	135	2023	421	13,7	4,2	1,1	10

(\*) Tali dati risultano elaborati in base ai principi contabili internazionali (IFRS) e sono stati estratti dagli specifici reporting package preparati da ciascuna controllata ai fini della predisposizione del bilancio consolidato della capogruppo Atlantia.

(\*\*) Include la società concessionaria cilena Los Lagos.



## 1.4. INTERVENTI PROGRAMMATI DI POTENZIAMENTO E AMMODERNAMENTO DELLA RETE IN CONCESSIONE

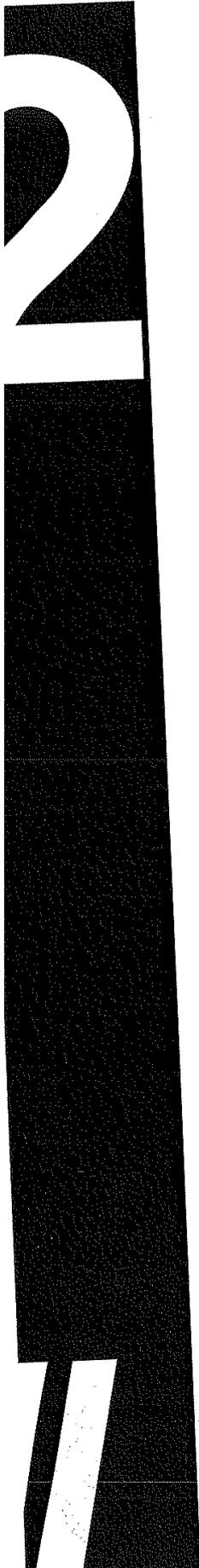


**Investimenti in Grandi Opere di Autostrade per l'Italia e delle altre concessionarie italiane**

#	Intervento	Status al 31/12/2010	km oggetto di intervento (km)	Valore intervento (a) Milioni di euro	Avanz. lavori al 31/12/10 (b) Milioni di euro	Km aperti al traffico al 31/12/10 (km)
<b>Autostrade per l'Italia: Convenzione 1997</b>						
1	A8 3° e 4° corsia Milano - Gallarate	Lavori ultimati (2)	28,7	65	65	28,7
2	A1 4° corsia Modena - Bologna	Lavori ultimati (1)	31,6	178	142	31,6
2	A14 3° corsia Tangenziale Bologna	Lavori ultimati	13,7	59	59	13,7
3	A1 3° corsia Casalecchio - Sasso Marconi	Lavori ultimati	4,1	79	81	4,1
4	A1 Variante di Valico	Lavori in corso/ultimati (3)	62,5	3.607	2.542	19,4
4	A1 3° corsia Barberino - Incisa	(4)	58,5	2.025	659	8,4
5	A1 3° corsia Orte - Roma Nord	Lavori ultimati	37,8	191	190	37,8
	Altri interventi	Lavori in corso/ultimati (5)	-	28	15	n.a.
<b>Totale Interventi Convenzione 1997</b>						
<b>Interventi inseriti nel IV Atto Aggiuntivo del 2002 (c)</b>			236,9	6.232	3.753	143,7
6	A9 3° corsia Lainate - Como Grandate	Lavori in corso	23,2	426	89	-
7	A8 Collegamento Nuova Fiera di Milano	Lavori ultimati	3,8	85	86	3,8
8	A4 4° corsia Milano Est - Bergamo	Lavori ultimati	33,6	513	497	33,6
9	A7/A10/A12 Passante di Genova (d)	Progetto definitivo in corso	34,8	1.800	18	-
10	A14 3° corsia Rimini Nord - P.to S.Elpidio	Lavori in corso/ultimati (6)	154,7	2.401	424	33,0
11	A1 3° corsia Fiano R. - Settebagni e Sv. di Castelnuovo di Porto	Lavori in corso	15,9	146	72	-
	Altri interventi	(7)	-	248	145	n.a.
<b>Totale Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002</b>			266,0	5.619	1.330	70,4
<b>Controllate</b>						
12	A5 RAV AO-Trafofo Monte Bianco Morgex- Entreves	Lavori ultimati	12,4	430	413	12,4
	A12 Autostrada Tirrenica - Livorno Civitavecchia (e)	Lavori in corso	4,0	45	11	-
13	A24/A25 Strada dei Parchi RM-AQ-TE e Torano - Pescara	Lavori in affidamento/ultimati	19,9	384	140	5,7
14	A3 Autostrade Meridionali NA-Pompei-SA Napoli - Pompei (f)	Lavori in corso/ultimati	20,0	448	399	15,0
<b>Totale Interventi Controllate</b>			56,3	1.307	964	33,1
<b>Totale Investimenti in Grandi Opere</b>			559,2	13.158	6.047	247,2

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2010, comprendendo lavori a base d'asta (al netto del ribasso di gara o del ribasso convenzionale) somme a disposizione, riserve riconosciute e oneri di accelerazione. Per gli interventi della Convenzione 1997 i valori sono al netto della quota che trova copertura tra gli Altri Investimenti.  
 (b) Esclude costi capitalizzati (oneri finanziari e personale).  
 (c) Approvato definitivamente nel 2004.  
 (d) In data 9 febbraio 2010 è stato sottoscritto da tutti gli enti territoriali, con la sola eccezione della Regione Liguria, il Protocollo di Intesa per l'avvio delle attività. Una prima stima, formulata sul progetto preliminare, indica in 3,1 miliardi di euro il valore complessivo degli investimenti per la realizzazione del Nodo di Genova.  
 (e) Importo relativo al primo stralcio funzionale Rosignano - S.Pietro in Palazzi i cui lavori sono iniziati il 15.12.2009.  
 (f) 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.  
 (g) Comprende la realizzazione della Tangenziale di Modena, opera sul territorio richiesta dagli Enti Locali attualmente in attesa dell'approvazione in Conferenza dei Servizi.  
 (h) Investimento complessivo pari a 247 €/Min di cui 59 €/Min inseriti nel piano Grandi Opere nel Piano 97 e 186 €/Min individuati tra gli Altri Investimenti.  
 (i) Aperti al traffico 19,4 km tra Sasso Marconi - La Quercia; lavori in corso sulla restante parte del tracciato autostradale.  
 (j) Progetto definitivo in approvazione ANAS per la Barberino-Firenze Nord; aperta al traffico la tratta A della Firenze Nord-Firenze Sud; lavori in corso sulle tratte B e C della Firenze Nord-Firenze Sud; la tratta Firenze Sud-Incisa è in Conferenza di Servizi.  
 (k) Lavori di ampliamento Ponte sul Volturno, attraversamento Rio Tufano e Viadotto Marano ultimati. Realizzazione Svincolo di Lodi e Variante di Lodi Vecchio ultimate (Convenzione TAV).  
 (l) Progetto esecutivo in approvazione ANAS per il Lotto 1B; lavori in corso sui Lotti 1B, 3 e 6A; affidamento in corso sui Lotti 2, 4, 5 e 6B.  
 (m) Piano Sicurezza Galliene in corso; lavori ultimati su svincolo di Villa Marzana e su svincolo di Ferenno; lavori in corso svincolo di Guidonia, in affidamento svincolo di Rubicone; in corso adeguamento progetto definitivo per presentazione Cds svincolo di Padova zona industriale; progetto definitivo dello svincolo di Maddaloni in approvazione ANAS.





A handwritten signature or set of initials in black ink, located in the lower right quadrant of the page.

## 2. INTRODUZIONE



## 2.1. MESSAGGIO DEL PRESIDENTE E DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

Pur in un contesto macroeconomico ancora poco favorevole, con l'esercizio 2010 Autostrade per l'Italia mostra di procedere con decisione nel perseguimento degli obiettivi chiave della strategia di sviluppo: realizzazione del programma di investimenti, miglioramento della qualità del servizio, ottimizzazione delle risorse impiegate, consolidamento della struttura finanziaria, espansione internazionale nei paesi a più elevati tassi di crescita.

Prosegue celermente la realizzazione di investimenti senza precedenti per il potenziamento della rete autostradale italiana, quantificabile in oltre 20 miliardi di euro - dei quali oltre 6 miliardi di euro già realizzati che si completerà entro i prossimi 10 anni e che fa di Autostrade per l'Italia il principale investitore privato del Paese. Gli interventi di adeguamento in corso interessano circa 900 km di arterie su cui si concentra quasi il 45% dei volumi di traffico della nostra rete.

L'impulso che Autostrade per l'Italia sta dando ai lavori è sensibile se si considera che il 2010 ha fatto registrare un ulteriore incremento degli investimenti realizzati sulla rete, che hanno superato quota 1,2 miliardi di euro (+15% rispetto al 2009).

In particolare, a fine 2010 si è ultimato lo scavo della Galleria di Base, il tunnel a carreggiate separate lungo circa 8,6 km che unisce le regioni Emilia Romagna e Toscana e che rappresenta l'opera simbolo della Variante di Valico sull'A1 Milano-Napoli. Lo scavo della Galleria di Base è stato realizzato con una velocità di esecuzione senza precedenti nel nostro Paese, in condizioni geologiche e geotecniche particolarmente critiche e in presenza di rigidi vincoli di tracciato. La galleria rientra tra le maggiori opere realizzate o in corso di realizzazione in Europa, comparabile col Traforo del Gottardo e il Tunnel dell'Alta Velocità ferroviaria tra Firenze e Bologna. Proseguono regolarmente i lavori per la realizzazione della terza corsia sul Nodo di Firenze tra Firenze Nord e Firenze Sud e sono state avviate le attività per l'ampliamento della tratta Barberino-Firenze Nord a valle della conclusione della Conferenza dei Servizi. Non è invece ancora conclusa la Conferenza dei Servizi per la tratta Firenze Sud-Incisa. Accelerano i lavori di ampliamento alla terza corsia della A14, della A9 tra Lainate e Como e della A1 tra Fiano e Settebagni, grazie all'affidamento degli stessi alla controllata Pavimental. A Genova, l'utilizzo di un innovativo strumento di confronto, il Dibattito Pubblico, ha consentito di condividere con il territorio e gli Enti Locali - oltre che con il Concedente - la scelta del tracciato del Passante di Genova, la cui progettazione definitiva è in corso di predisposizione.

Autostrade per l'Italia ha ulteriormente ampliato la dotazione delle risorse finanziarie necessarie per il potenziamento della rete. In corso d'anno ammontano a circa 1,8 miliardi di euro i fondi raccolti sui mercati finanziari internazionali. Complessivamente Autostrade per l'Italia dispone oggi di riserve di liquidità per oltre 6 miliardi di euro che coprono i fabbisogni di investimento e rifinanziamento fino al 2014.

Sul versante operativo Autostrade per l'Italia ha conseguito un ulteriore miglioramento degli indicatori gestionali. In 10 anni, dalla privatizzazione ad oggi, il tasso di mortalità sulla rete autostradale gestita in concessione si è abbattuto di oltre il 70%, il tempo perso per code e rallentamenti si è dimezzato, la copertura con asfalto drenante ha raggiunto il 100% della rete (salvo dove non è opportuna la posa) di Autostrade per l'Italia, gli investimenti di potenziamento realizzati annualmente sono pressochè quadruplicati; nel contempo le tariffe di Autostrade per l'Italia sono complessivamente cresciute in linea con l'inflazione.

Autostrade per l'Italia, forte di un'esperienza consolidata e facendo leva sull'utilizzo delle più avanzate tecnologie disponibili per il settore, è protagonista in Paesi europei ed in aree emergenti in progetti per la realizzazione, la gestione ed il pedaggiamento di opere infrastrutturali. Autostrade per l'Italia, tramite le proprie controllate e partecipate estere, è presente oggi con circa 900 km di autostrade a pedaggio nei Paesi emergenti: in Brasile (442 km di autostrade in gestione

nello stato di San Paolo), Cile (300 km di autostrade in gestione concentrate nell'area di Santiago), India (con l'aggiudicazione della gara per l'adeguamento e la gestione in concessione di una tratta di 110 km), Polonia (61 km di autostrade).

In Brasile è stato raggiunto l'accordo – ancora in attesa dell'approvazione dalle Autorità locali - per elevare dal 50% al 60% la quota del Gruppo nella concessionaria Triangolo do Sol acquisita nel 2009. In Cile, la fusione per incorporazione di Autostrade per il Cile in Autostrade Sud America ha ricondotto nell'ambito di un unico perimetro di riferimento le attività delle due sub-holding che gestiscono in regime di concessione, tramite società controllate o partecipate, tratti autostradali localizzati nell'area metropolitana di Santiago.

Significativi risultati, frutto della leadership e del know-how di assoluta eccellenza maturati nel settore del telepedaggio si sono avuti in Francia, dove nel gennaio 2011 Autostrade per l'Italia è stata scelta per implementare e gestire un sistema di pedaggiamento satellitare per mezzi pesanti su 15.000 km della rete stradale statale.

All'inizio del 2011, inoltre, Autostrade per l'Italia ha raggiunto l'accordo per la cessione della partecipazione, pari al 60% del capitale sociale, detenuta in Strada dei Parchi. Il trasferimento delle azioni è subordinato all'ottenimento delle necessarie autorizzazioni. L'operazione consentirà ad Atlantia maggiore flessibilità finanziaria per il perseguimento dei propri obiettivi di crescita internazionale.

Confidenti dei traguardi raggiunti, grazie al continuo impegno per l'ottimizzazione delle risorse impiegate ed all'accelerazione del piano di investimenti, contiamo di poter assicurare un'adeguata creazione di valore sostenibile per tutti gli stakeholders anche negli anni a venire, contribuendo al progresso economico e sociale del Paese e perseguendo lo sviluppo internazionale nelle aree a più forte crescita mondiale.

Dott. Fabio Cerchiai  
Presidente

Ing. Giovanni Castellucci  
Amministratore Delegato



## 2.2. PROFILO STORIA E MISSIONE

Nel 1950, per iniziativa dell'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), in un contesto caratterizzato dalla rinnovata vitalità che permise al Paese di risollevarsi dalla guerra e di ricostruire la propria economia, 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 co-finanziare, costruire e gestire l'Autostrada del Sole tra Milano e Napoli. I lavori vengono avviati nel maggio del 1956; l'intera autostrada viene aperta al traffico nel 1964. Con le successive convenzioni, stipulate nel 1962 e nel 1968, 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.

L'attività prosegue nel tempo portando alla costituzione nel 1982 del Gruppo Autostrade che, con oltre 3.400 km di rete, gestisce il 51% del sistema autostradale italiano (pari al 12% di quella europea a pagamento) e serve 15 regioni e 60 province italiane.

Nel 1999 la Società Autostrade viene privatizzata. All'IRI, azionista di riferimento dalla nascita della Società, è subentrato un nucleo stabile di azionisti costituito da una cordata raggruppante Edizione Holding (ora Sintonia), Acesa (ora Abertis), Fondazione CRT, UniCredit e Assicurazioni Generali, per il tramite della società Schemaventotto.

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., che in seguito, a partire dal maggio del 2007, ha assunto la nuova denominazione sociale di Atlantia S.p.A.

A inizio 2008 il processo di riorganizzazione del Gruppo si è concluso con il conferimento delle partecipazioni estere e in altre società operanti nei servizi alla mobilità detenute da Atlantia ad Autostrade per l'Italia.

Il processo ha rafforzato l'identità di Atlantia quale holding di partecipazioni e strategie di portafoglio in grado di supportare una crescita organica e selettiva del settore delle infrastrutture e delle reti, ma senza un ruolo operativo diretto, mentre Autostrade per l'Italia mantiene il ruolo di capogruppo operativa nel campo delle infrastrutture in concessione.

Autostrade per l'Italia oggi significa ingegneria, costruzioni, servizi e tecnologia. Nei primi anni '90 Autostrade ha creato il Telepass per il pagamento del pedaggio senza sosta che oggi, con oltre sette milioni di utenti, rappresenta circa metà del mercato europeo ed è leader nella vendita di tecnologie e di sistemi di pagamento. Pavimental è la società leader in Italia nelle manutenzioni e pavimentazioni autostradali ed aeroportuali. SPEA è la più grande società italiana di engineering, offre servizi di ingegneria per la progettazione, la direzione lavori e il monitoraggio delle reti autostradali. Nel 2005 inoltre Autostrade per l'Italia ha partecipato al soccorso finanziario del gruppo Impregilo, primo General Contractor in Italia.

Autostrade per l'Italia e le sue concessionarie controllate sono impegnate, in base ai rispettivi atti convenzionali, in un programma di potenziamento e di ammodernamento su quasi 900 km di rete, per un investimento complessivo di oltre 20 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 del Paese.

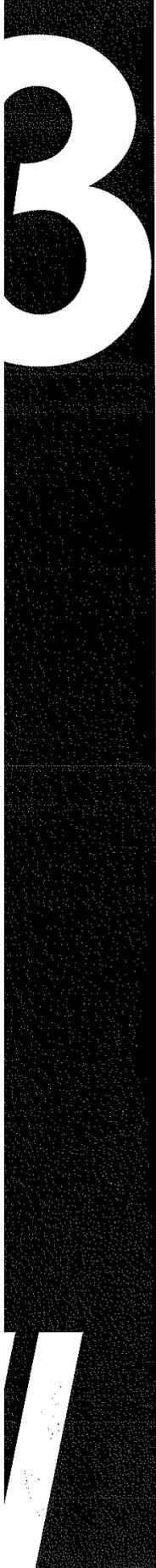
Autostrade per l'Italia è presente all'estero con oltre 900 km di autostrade a pedaggio, grazie a una serie di acquisizioni intraprese a partire dal 2005. In particolare, Autostrade per l'Italia, tramite le proprie controllate e partecipate estere, è operativa in:

- Cile (dal 2005), con circa 300 km, in parte concentrati nell'area metropolitana di Santiago (attraverso le società Costanera Norte e Autostrade per il Cile) e per il resto posizionati nel sud del paese (Los Lagos);
- Polonia (2006-2007), attraverso la controllata Stalexport Autostrady (61 km);
- Brasile (2009), attraverso la società Triangulo do Sol (442 Km di autostrade nello stato di San Paolo);
- India (2009), dove in consorzio col gruppo Tata si è aggiudicata la concessione della tratta autostradale Pune-Solapur di 110 km nello stato del Maharashtra.

Autostrade per l'Italia occupa oggi una posizione primaria nel settore del telepedaggio avendo introdotto per primi il Telepass nel 1990, che oggi conta oltre 7 milioni di utenti e rappresenta il mezzo di pagamento del pedaggio più diffuso in Europa. Nel 2004 Autostrade per l'Italia ha realizzato per il Governo austriaco il primo sistema di pedaggiamento free flow multilane in vigore su un'intera rete nazionale e nel gennaio 2011 il consorzio guidato da Autostrade per l'Italia si è aggiudicato la gara indetta dal Governo francese per il pedaggiamento satellitare per mezzi pesanti su circa 15.000 chilometri della rete stradale nazionale francese.

Attualmente la maggioranza relativa (42,25%) del capitale della controllante diretta Atlantia è detenuta, direttamente e indirettamente da Sintonia S.A.





A small, handwritten mark or signature in the lower right quadrant of the page. It appears to be a stylized, cursive signature or initials, possibly in black ink.

Copia su supporto informatico conforme all'originale documento su supporto cartaceo, ai sensi dell'art. 23 commi 3, 4 e 5 del D.Lgs. 82/2005, che si trasmette ad uso Registro Imprese, in termini utili di registrazione.

Bollo assolto ai sensi del Decreto 22/02/2007 mediante M.U.I..

**6. DATI ESSENZIALI DI BILANCIO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE E DELLE  
PRINCIPALI SOCIETA' COLLEGATE E A CONTROLLO CONGIUNTO AI SENSI  
DELL'ART. 2429, COMMI 3 E 4 DEL CODICE CIVILE**



**Dati essenziali di bilancio delle società controllate e delle principali società 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 d'esercizio approvati dagli organi societari delle rispettive imprese. 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, il gruppo Stalexport Autostrady, il gruppo Autostrade International US Holdings Inc. ed il gruppo Autostrade Sud America 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**

**Autostrada Torino-Savona S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni		296.596	294.553
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		2	2
Attivo circolante		61.946	59.273
Altre attività		473	503
<b>Totale attivo</b>		<b>359.015</b>	<b>354.329</b>
Patrimonio netto		209.370	207.071
<i>di cui capitale sociale</i>		161.720	161.720
Fondi per rischi ed oneri e TFR		31.320	31.752
Debiti		117.142	114.338
Altre passività		1.183	1.168
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>359.015</b>	<b>354.329</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		71.434	68.721
Costi della produzione		-50.993	-46.601
Risultato operativo		20.441	22.120
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>13.203</b>	<b>14.539</b>

**Tangenziale di Napoli S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni		240.406	236.788
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		2	2
Attivo circolante		33.022	33.838
Altre attività		186	175
<b>Totale attivo</b>		<b>273.614</b>	<b>270.801</b>
Patrimonio netto		154.832	151.439
<i>di cui capitale sociale</i>		108.077	108.077
Fondi per rischi ed oneri e TFR		36.706	37.554
Debiti		81.446	81.188
Altre passività		630	620
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>273.614</b>	<b>270.801</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		68.898	61.620
Costi della produzione		-55.182	-52.654
Risultato operativo		13.716	8.967
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>6.953</b>	<b>4.663</b>

Società Autostrada Tirrenica p.A.

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni		140.347	111.271
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		51	51
Attivo circolante		9.556	10.133
Altre attività		75	76
<b>Totale attivo</b>		<b>149.978</b>	<b>121.480</b>
Patrimonio netto		39.711	39.036
<i>di cui capitale sociale</i>		24.461	24.461
Fondi per rischi ed oneri e TFR		8.256	8.423
Debiti		101.846	73.874
Altre passività		165	147
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>149.978</b>	<b>121.480</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		29.299	27.434
Costi della produzione		-15.816	-15.710
Risultato operativo		13.483	11.724
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>8.665</b>	<b>8.026</b>

Gruppo Autostrade International US Holdings Inc. (dati consolidati)

(Migliaia di dollari)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2009	31/12/2008
Attività non correnti		25.657	28.841
Attività correnti		3.557	3.934
<b>Totale attivo</b>		<b>29.214</b>	<b>32.775</b>
Patrimonio netto		28.386	32.318
<i>di cui capitale sociale</i>			
Passività		828	457
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>29.214</b>	<b>32.775</b>
(Migliaia di dollari)	DATI ECONOMICI	2009	2008
Ricavi operativi		6.722	6.207
Costi operativi		-7.301	-5.760
Risultato operativo		-579	447
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>3.932</b>	<b>786</b>

Autostrade Meridionali S.p.A.

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Attività non correnti		341.507	282.671
Attività correnti		18.180	20.847
<b>Totale attivo</b>		<b>359.687</b>	<b>303.518</b>
Patrimonio netto		110.646	102.654
<i>di cui capitale sociale</i>		9.056	9.056
Passività		249.041	200.864
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>359.687</b>	<b>303.518</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2009	2009
Ricavi operativi		162.358	135.641
Costi operativi		-138.146	-111.721
Risultato operativo		24.212	23.920
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>11.344</b>	<b>12.587</b>



**SPEA - Ingegneria Europea S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni		3.949	2.680
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		301	301
Attivo circolante		170.484	116.899
Altre attività		962	464
<b>Totale attivo</b>		<b>175.395</b>	<b>120.043</b>
Patrimonio netto		57.874	40.018
<i>di cui capitale sociale</i>		5.160	5.160
Fondi per rischi ed oneri e TFR		20.996	20.632
Debiti		96.525	59.393
Altre passività		-	-
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>175.395</b>	<b>120.043</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		150.193	106.334
Costi della produzione		-101.055	-75.452
Risultato operativo		49.138	30.882
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>31.856</b>	<b>19.590</b>

**Pavimental S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni		42.833	39.627
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		1.245	1.251
Attivo circolante		346.745	192.169
Altre attività		2.593	2.263
<b>Totale attivo</b>		<b>392.171</b>	<b>234.059</b>
Patrimonio netto		10.429	10.344
<i>di cui capitale sociale</i>		4.669	4.669
Fondi per rischi ed oneri e TFR		12.096	12.055
Debiti		369.496	211.643
Altre passività		150	17
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>392.171</b>	<b>234.059</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		467.594	278.226
Costi della produzione		-461.732	-280.194
Risultato operativo		5.862	-1.968
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>171</b>	<b>-3.852</b>

**Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni		262.854	270.040
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		43.871	28.809
Altre attività		462	412
<b>Totale attivo</b>		<b>307.187</b>	<b>299.261</b>
Patrimonio netto		269.743	254.747
<i>di cui capitale sociale</i>		109.085	109.085
Fondi per rischi ed oneri e TFR		25.372	22.251
Debiti		11.726	21.726
Altre passività		346	537
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>307.187</b>	<b>299.261</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		60.499	57.812
Costi della produzione		-37.419	-36.644
Risultato operativo		23.080	21.168
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>14.996</b>	<b>13.730</b>

**NewPass S.p.A.**

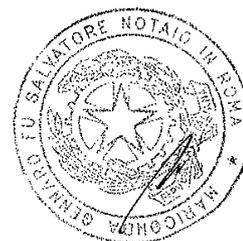
(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni		163	3.092
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		2.368	2.047
Altre attività		1	1
<b>Totale attivo</b>		<b>2.532</b>	<b>5.140</b>
Patrimonio netto		1.690	4.521
<i>di cui capitale sociale</i>		1.747	3.184
Fondi per rischi ed oneri e TFR		10	15
Debiti		796	484
Altre passività		36	120
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>2.532</b>	<b>5.140</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		710	1.033
Costi della produzione		-4.318	-1.509
Risultato operativo		-3.608	-476
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>-2.832</b>	<b>-265</b>

**Autostrade Tech S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni		3.323	2.705
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		1.025	1.025
Attivo circolante		34.929	2.034
Altre attività		28	1
<b>Totale attivo</b>		<b>38.280</b>	<b>4.740</b>
Patrimonio netto		12.028	1.281
<i>di cui capitale sociale</i>		1.120	1.120
Fondi per rischi ed oneri e TFR		1.982	-
Debiti		24.062	3.459
Altre passività		208	-
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>38.280</b>	<b>4.740</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		41.718	2.952
Costi della produzione		-29.663	-2.588
Risultato operativo		12.055	364
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>8.747</b>	<b>341</b>

**Autostrade Service S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni		77	74
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		4.351	5.001
Altre attività		81	74
<b>Totale attivo</b>		<b>4.509</b>	<b>5.149</b>
Patrimonio netto		2.571	2.230
<i>di cui capitale sociale</i>		1.671	1.671
Fondi per rischi ed oneri e TFR		159	155
Debiti		1.767	2.743
Altre passività		22	21
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>4.509</b>	<b>5.149</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		3.329	4.029
Costi della produzione		-2.748	-3.278
Risultato operativo		581	751
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>341</b>	<b>471</b>



**Ad Moving S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni		2.841	4.086
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		5.812	5.466
Altre attività		16	57
<b>Totale attivo</b>		<b>8.669</b>	<b>9.609</b>
Patrimonio netto		1.018	679
<i>di cui capitale sociale</i>		1.000	1.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		233	216
Debiti		7.349	8.665
Altre passività		69	49
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>8.669</b>	<b>9.609</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		15.737	15.970
Costi della produzione		-16.552	-17.265
Risultato operativo		-815	-1.295
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>-621</b>	<b>-935</b>

**Port Mobility S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni		1.052	929
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		3.296	4.578
Altre attività		82	113
<b>Totale attivo</b>		<b>4.430</b>	<b>5.620</b>
Patrimonio netto		1.435	1.166
<i>di cui capitale sociale</i>		1.610	1.610
Fondi per rischi ed oneri e TFR		135	67
Debiti		2.860	4.387
Altre passività		-	-
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>4.430</b>	<b>5.620</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		7.220	6.860
Costi della produzione		-6.612	-6.472
Risultato operativo		608	388
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>269</b>	<b>32</b>

**EsseDIEsse Società di Servizi S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni		583	360
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		14.438	14.291
Altre attività		96	77
<b>Totale attivo</b>		<b>15.117</b>	<b>14.728</b>
Patrimonio netto		2.967	2.138
<i>di cui capitale sociale</i>		500	500
Fondi per rischi ed oneri e TFR		5.352	5.795
Debiti		6.371	6.332
Altre passività		427	463
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>15.117</b>	<b>14.728</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		30.748	30.654
Costi della produzione		-25.937	-26.451
Risultato operativo		4.811	4.203
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>2.367</b>	<b>1.541</b>

**Telepass S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Attività non correnti		35.345	30.608
Attività correnti		347.097	360.365
<b>Totale attivo</b>		<b>382.442</b>	<b>390.973</b>
Patrimonio netto		83.857	64.569
<i>di cui capitale sociale</i>		26.000	26.000
Passività		298.585	326.404
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>382.442</b>	<b>390.973</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Ricavi operativi		124.537	114.977
Costi operativi		-74.443	-66.060
Risultato operativo		50.094	48.917
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>37.546</b>	<b>36.703</b>

**Infoblu S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni		619	161
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		6.981	7.900
Altre attività		475	304
<b>Totale attivo</b>		<b>8.075</b>	<b>8.365</b>
Patrimonio netto		5.784	5.415
<i>di cui capitale sociale</i>		5.160	5.160
Fondi per rischi ed oneri e TFR		240	200
Debiti		2.051	2.723
Altre passività		-	27
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>8.075</b>	<b>8.365</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		5.542	4.585
Costi della produzione		-4.683	-4.189
Risultato operativo		859	376
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>539</b>	<b>183</b>

**Gruppo Stalexport Autostrady (dati consolidati)**

(Migliaia di zloty)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2009	31/12/2008
Attività non correnti		858.584	929.366
Attività correnti		219.270	220.718
<b>Totale attivo</b>		<b>1.077.854</b>	<b>1.150.084</b>
Patrimonio netto		172.454	157.078
<i>di cui capitale sociale</i>		494.524	494.524
Passività		905.400	993.006
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>1.077.854</b>	<b>1.150.084</b>
(Migliaia di zloty)	DATI ECONOMICI	2009	
Ricavi operativi		152.124	
Costi operativi		-109.255	
Risultato operativo		42.869	
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>19.166</b>	

(\*) i dati economici 2008 non sono stati oggetto di restatement IFRIC 12.



**Autostrade Participations S.a.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2009	31/12/2008
Immobilizzazioni		8.443	8.443
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		8.443	8.443
Attivo circolante		1.760	1.871
Altre attività		-	-
<b>Totale attivo</b>		<b>10.203</b>	<b>10.314</b>
Patrimonio netto		10.132	10.232
<i>di cui capitale sociale</i>		5.001	5.001
Fondi per rischi ed oneri e TFR		-	-
Debiti		71	82
Altre passività		-	-
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>10.203</b>	<b>10.314</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2009	2008
Valore della produzione		-	-
Costi della produzione		-123	-116
Risultato operativo		-123	-116
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>-99</b>	<b>-35</b>

**Autostrade dell'Atlantico S.r.l.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2009
Immobilizzazioni		251.633
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		230.590
Attivo circolante		8.889
Altre attività		-
<b>Totale attivo</b>		<b>260.522</b>
Patrimonio netto		258.646
<i>di cui capitale sociale</i>		1.000
Fondi per rischi ed oneri e TFR		-
Debiti		1.876
Altre passività		-
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>260.522</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2009
Valore della produzione		-
Costi della produzione		-75
Risultato operativo		-75
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>146</b>

**Autostrade Indian Infrastructure Ltd**

(Migliaia di RUPIE)	DATI PATRIMONIALI	31/03/2010
Attività non correnti		97
Attività correnti		22.758
<b>Totale attivo</b>		<b>22.855</b>
Patrimonio netto		19.551
<i>di cui capitale sociale</i>		500
Passività		3.304
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>22.855</b>
(Migliaia di RUPIE)	DATI ECONOMICI	2010
Ricavi operativi		9.000
Costi operativi		-17.632
Risultato operativo		-8.632
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>-8.632</b>

**Giove Clear S.r.l.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Immobilizzazioni		-	-
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		590	223
Altre attività		-	-
<b>Totale attivo</b>		<b>590</b>	<b>223</b>
Patrimonio netto		322	130
<i>di cui capitale sociale</i>		10	10
Fondi per rischi ed oneri e TFR		17	7
Debiti		251	86
Altre passività		-	-
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>590</b>	<b>223</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		861	300
Costi della produzione		-516	-198
Risultato operativo		345	102
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>225</b>	<b>66</b>

**Tirreno Clear S.r.l.**

(Migliaia di euro)	31/12/2010	31/12/2009
<b>DATI SIGNIFICATIVI</b>		
Immobilizzazioni	-	-
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	-	-
Attivo circolante	437	186
Altre attività	-	-
<b>Totale attivo</b>	<b>437</b>	<b>186</b>
Patrimonio netto	225	95
<i>di cui capitale sociale</i>	10	10
Fondi per rischi ed oneri e TFR	6	1
Debiti	206	90
Altre passività	-	-
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>	<b>437</b>	<b>186</b>
	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Valore della produzione	656	280
Costi della produzione	-412	-200
Risultato operativo	244	80
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>155</b>	<b>50</b>

**Società collegate e a controllo congiunto**

**IGLI S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2009	31/12/2008
Immobilizzazioni		350.983	350.983
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		350.983	350.983
Attivo circolante		51	20.306
Altre attività		1.854	396
<b>Totale attivo</b>		<b>352.888</b>	<b>371.685</b>
Patrimonio netto		132.374	116.121
<i>di cui capitale sociale</i>		24.120	24.120
Fondi per rischi ed oneri e TFR		-	-
Debiti		219.907	253.148
Altre passività		607	2.416
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>352.888</b>	<b>371.685</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2009	2008
Valore della produzione		-	-
Costi della produzione		-170	-546
Risultato operativo		-170	-546
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>1.252</b>	<b>-40.664</b>



**Gruppo Autostrade Sud America (dati consolidati)**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2009	31/12/2008
Attività non correnti		610.125	473.700
Attività correnti		50.299	63.178
<b>Totale attivo</b>		<b>660.424</b>	<b>536.878</b>
Patrimonio netto		121.261	74.477
<i>di cui capitale sociale</i>		<i>100.000</i>	<i>100.000</i>
Passività		539.163	462.401
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>660.424</b>	<b>536.878</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2009	2008
Ricavi operativi		67.094	60.507
Costi operativi		-24.894	-22.688
Risultato operativo		42.200	37.819
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>29.207</b>	<b>-50.122</b>

**Società Infrastrutture Toscane S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2010	31/12/2009
Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		15.000	15.000
Immobilizzazioni		7.529	7.257
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		<i>-</i>	<i>-</i>
Attivo circolante		6.309	6.941
Altre attività		2	2
<b>Totale attivo</b>		<b>28.840</b>	<b>29.200</b>
Patrimonio netto		28.582	29.013
<i>di cui capitale sociale</i>		<i>30.000</i>	<i>30.000</i>
Fondi per rischi ed oneri e TFR		-	-
Debiti		258	187
Altre passività		-	-
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>28.840</b>	<b>29.200</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2010	2009
Valore della produzione		-	-
Costi della produzione		-467	-460
Risultato operativo		-467	-460
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>-431</b>	<b>-428</b>

**Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2009	31/12/2008
Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		-	-
Immobilizzazioni		28.569	48
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		<i>28.537</i>	<i>-</i>
Attivo circolante		3.556	7.572
Altre attività		-	8
<b>Totale attivo</b>		<b>32.125</b>	<b>7.628</b>
Patrimonio netto		31.644	6.695
<i>di cui capitale sociale</i>		<i>27.930</i>	<i>7.350</i>
Fondi per rischi ed oneri e TFR		4	25
Debiti		474	902
Altre passività		3	6
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>32.125</b>	<b>7.628</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2009	2008
Valore della produzione		8.078	405
Costi della produzione		-1.630	-1.850
Risultato operativo		6.448	-1.445
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>4.389</b>	<b>385</b>

**Arcea Lazio S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2009	31/12/2008
Immobilizzazioni <i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		-	-
Attivo circolante		30.504	30.463
Altre attività		8	8
<b>Totale attivo</b>		<b>30.512</b>	<b>30.471</b>
Patrimonio netto <i>di cui capitale sociale</i>		6.035	1.635
Fondi per rischi ed oneri e TFR		-	-
Debiti		24.295	28.776
Altre passività		182	60
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>30.512</b>	<b>30.471</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2009	2008
Valore della produzione		11.285	352
Costi della produzione		-5.561	-765
Risultato operativo		5.724	-413
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>4.400</b>	<b>-349</b>

**Pedemontana Veneta S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2009	31/12/2008
Immobilizzazioni <i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		5.392	4.745
Attivo circolante		2.282	2.282
Altre attività		-	-
<b>Totale attivo</b>		<b>7.674</b>	<b>7.027</b>
Patrimonio netto <i>di cui capitale sociale</i>		5.335	2.547
Fondi per rischi ed oneri e TFR		-	-
Debiti		2.339	3.082
Altre passività		-	-
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>7.674</b>	<b>5.629</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2009	2008
Valore della produzione		-	-
Costi della produzione		-166	-110
Risultato operativo		-166	-110
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>-211</b>	<b>-118</b>

**Bologna & Fiera Parking S.p.A.**

(Migliaia di euro)	DATI PATRIMONIALI	31/12/2009	31/12/2008
Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti		-	-
Immobilizzazioni <i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>		57.324	41.362
Attivo circolante		8.499	8.857
Altre attività		60	92
<b>Totale attivo</b>		<b>65.883</b>	<b>50.311</b>
Patrimonio netto <i>di cui capitale sociale</i>		12.169	13.320
Fondi per rischi ed oneri e TFR		316	310
Debiti		53.387	36.667
Altre passività		11	14
<b>Totale patrimonio netto e passivo</b>		<b>65.883</b>	<b>50.311</b>
(Migliaia di euro)	DATI ECONOMICI	2009	2008
Valore della produzione		3.331	3.447
Costi della produzione		-3.056	-2.018
Risultato operativo		275	1.429
<b>Risultato d'esercizio</b>		<b>-1.151</b>	<b>345</b>



**INFORMAZIONI LEGALI E CONTATTI**

**Sede legale e Direzione Generale**

Via A. Bergamini, 50 - 00159 Roma  
Tel. 06 4363 1 Fax 06 4363 4090  
e-mail: [info@autostrade.it](mailto:info@autostrade.it)  
[www.autostrade.it](http://www.autostrade.it)

**Rapporti con i media**

Tel. 06 4363 2803 Fax 06 4363 2392  
e-mail: [ufficiostampa@autostrade.it](mailto:ufficiostampa@autostrade.it)



Copia su supporto informatico conforme all'originale documento su supporto cartaceo, ai sensi dell'art. 23 commi 3, 4 e 5 del D.Lgs. 82/2005, che si trasmette ad uso Registro Imprese, in termini utili di registrazione.

Bollo assolto ai sensi del Decreto 22/02/2007 mediante M.U.I..