

PROSPETTO INFORMATIVO

RELATIVO ALL'OFFERTA PUBBLICA DI SOTTOSCRIZIONE E ALL'AMMISSIONE A QUOTAZIONE SUL MERCATO TELEMATICO DELLE OBBLIGAZIONI ORGANIZZATO E GESTITO DA BORSA ITALIANA S.P.A. DELLE OBBLIGAZIONI DEL PRESTITO DENOMINATO "AUTOSTRADE TF 2015 - 2023"

autostrade // *per l'italia*

AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A.
EMITTENTE



COORDINATORI DELL'OFFERTA E RESPONSABILI DEL COLLOCAMENTO



GARANTE AGGIUNTIVO



Prospetto depositato presso la CONSOB in data 14 maggio 2015 a seguito di comunicazione dell'avvenuto rilascio dell'autorizzazione alla pubblicazione con nota del 14 maggio 2015, protocollo n. 0037721/15.

L'adempimento di pubblicazione del Prospetto non comporta alcun giudizio della CONSOB sull'opportunità dell'investimento proposto e sul merito dei dati e delle notizie allo stesso relativi.

Il Prospetto è disponibile sul sito internet dei Responsabili del Collocamento e dei Collocatori e, unitamente all'ulteriore documentazione relativa all'offerta e quotazione, ivi incluso il Regolamento del Prestito, sul sito internet di Borsa Italiana S.p.A. e su quello dell'Emittente (www.autostrade.it). Copia cartacea del Prospetto può essere richiesta gratuitamente presso la sede legale dell'Emittente (Roma, Via Alberto Bergamini, n. 50), nonché presso i Responsabili del Collocamento e i Collocatori.

AVVERTENZA

Al fine di effettuare un corretto apprezzamento dell'investimento, i destinatari dell'Offerta sono invitati a valutare gli specifici Fattori di Rischio relativi all'Emittente e alle società del Gruppo Autostrade, al settore di attività in cui essi operano, nonché agli strumenti finanziari offerti. In particolare, di seguito, si riporta un elenco delle principali rischiosità connesse all'investimento, mentre per una dettagliata indicazione dei Fattori di Rischio si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo IV (*Fattori di Rischio*) del presente Prospetto.

- Il Tasso di Interesse Nominale annuo lordo e il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza delle Obbligazioni (applicabile alla Data di Emissione delle Obbligazioni medesime) saranno determinati e comunicati al pubblico successivamente alla chiusura del Periodo di Offerta e l'esito di tale determinazione non costituirà, di per sé, presupposto per la revoca delle adesioni ai sensi dell'art. 95-bis, comma 2, del TUF. In particolare, il suddetto tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza sarà calcolato sommando tra loro due parametri, vale a dire (i) un Margine di Rendimento Effettivo (c.d. *spread*, *cfr.* la relativa voce in "Glossario"), in ogni caso non inferiore allo *spread* minimo di 70 *basis points*, e (ii) il tasso *mid swap* a 8 anni (*cfr.* la relativa voce in "Glossario"). L'Emittente, in ogni caso, non emetterà Obbligazioni con un tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza negativo o pari allo zero. Tra la data di riferimento inclusa nel Prospetto e la data di effettiva rilevazione del tasso *mid swap* a 8 anni potrebbero intervenire variazioni anche significative e tali da determinare, alla Data di Emissione, un rendimento delle Obbligazioni che, sebbene positivo, potrebbe essere inferiore a quello atteso dall'investitore o prossimo allo zero e inferiore al rendimento di un titolo di Stato di pari durata. Per maggiori informazioni, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo IV, Paragrafi 4.3.1 e 4.4, e alla Sezione Seconda, Capitolo IV, Paragrafi 4.8 e 4.10 del Prospetto.
- L'indebitamento finanziario netto del Gruppo Autostrade al 31 dicembre 2014 è pari a Euro 10.393 milioni (Euro 10.525 milioni al 31 dicembre 2013), ovvero a 2,35 volte il patrimonio netto alla medesima data (2,32 volte al 31 dicembre 2013). Considerato il livello di Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo Autostrade e in considerazione dei flussi di cassa prodotti dalla gestione operativa, alla data di scadenza dei finanziamenti in essere, il Gruppo medesimo sarà tenuto verosimilmente a contrarre nuovo indebitamento al fine di ripagare il proprio debito. Per maggiori informazioni, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo IV, Paragrafo 4.1.1.1 del Prospetto.
- Fermo restando che i proventi dell'Offerta non saranno utilizzati per finanziare le attività di altre società del Gruppo Atlantia diverse dalle società del Gruppo Autostrade, l'Emittente non esclude di poter decidere, *inter alia*, di rimborsare anticipatamente i finanziamenti infragruppo con Atlantia, al fine di estendere la durata media del proprio debito. Si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo IV, Paragrafo 4.1.1.1 del Prospetto.
- L'Emittente fa parte del Gruppo Atlantia, di cui la capogruppo Atlantia è una *holding* di partecipazioni con azioni quotate sul MTA. Una parte rilevante dell'indebitamento riconducibile direttamente o indirettamente all'Emittente presenta clausole e *covenant* che fanno riferimento anche alla controllante Atlantia e/o al Gruppo Atlantia. In particolare, al 31 dicembre 2014, sul totale dell'indebitamento netto riconducibile direttamente all'Emittente (pari a circa Euro 2.566,25 milioni), circa il 73,63% presentava le suddette clausole e *covenant*. Inoltre, l'Emittente ha prestato garanzie in relazione a indebitamento della controllante Atlantia, rappresentato dai prestiti obbligazionari emessi da quest'ultima, il cui debito residuo

complessivo in termini nominali, al 31 dicembre 2014, era pari a circa Euro 8.844,18 milioni. Non è pertanto escluso che eventi in grado di avere effetto sulle necessità di rimborso o sull'onerosità del debito di altre società appartenenti al Gruppo Atlantia possano avere, alla luce delle clausole dei contratti di debito dell'Emittente che legano detto debito alle condizioni del debito delle altre società del Gruppo Atlantia, effetti sul debito dell'Emittente medesimo in termini di rimborso e onerosità, incluse clausole che assumono rilevanza in presenza di un cambio di controllo relativamente ad Atlantia. Per maggiori informazioni, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo IV, Paragrafo 4.1.1.4 e Paragrafo 4.1.2 del Prospetto.

- Sebbene le Obbligazioni siano state ammesse alla negoziazione sul MOT, non è previsto alcun impegno da parte di alcun soggetto a garantire la negoziazione delle Obbligazioni e non vi è, pertanto, alcuna garanzia che in relazione alle Obbligazioni venga ad esistenza un mercato secondario, ovvero che tale mercato secondario sia un mercato altamente liquido. Il portatore delle Obbligazioni potrebbe quindi trovarsi nell'impossibilità o nella difficoltà di liquidare il proprio investimento prima della sua naturale scadenza. Per maggiori informazioni, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo IV, Paragrafo 4.3.2 del Prospetto.
- In data 10 aprile 2015, l'agenzia di *rating* Moody's ha rilasciato un giudizio di *rating* preliminare riferito alle Obbligazioni pari a (P)Baa1, la cui conferma è subordinata all'effettiva emissione delle Obbligazioni e alla determinazione e pubblicazione dei termini e condizioni finali delle stesse. Pertanto, il giudizio di *rating* confirmatorio sarà emesso non prima della Data di Emissione delle Obbligazioni e sarà reso noto dall'Emittente mediante pubblicazione di un apposito comunicato stampa. Ai sensi della vigente normativa applicabile, dopo l'emissione delle Obbligazioni non sussiste il diritto di revoca delle adesioni di cui all'art. 95-*bis*, comma 2, del TUF. Pertanto, divergenze fra il giudizio di *rating* preliminare e quello definitivo, ancorché eventualmente rilevanti ai sensi delle disposizioni citate, in quanto successive alla Data di Emissione, non potrebbero costituire fondamento di siffatto diritto di revoca. Per maggiori dettagli, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo IV, Paragrafo 4.3.3 del Prospetto.
- Il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi non sono assistiti da garanzie specifiche da parte della controllante Atlantia o di soggetti terzi, né sono previsti impegni relativi all'assunzione di tali garanzie; pertanto, l'Emittente risponderà del rimborso del capitale e del pagamento degli interessi unicamente con il proprio patrimonio. *Cfr.* la Sezione Prima, Capitolo IV, Paragrafo 4.3.15 del Prospetto.

INDICE

DEFINIZIONI	11
GLOSSARIO	21
NOTA DI SINTESI.....	27
SEZIONE PRIMA - DOCUMENTO DI REGISTRAZIONE.....	51
CAPITOLO I - PERSONE RESPONSABILI	53
1.1 Responsabili del Prospetto	53
1.2 Dichiarazione di responsabilità	53
CAPITOLO II - REVISORI LEGALI DEI CONTI.....	54
2.1 Revisori dell'Emittente	54
2.2 Informazioni sui rapporti con la Società di Revisione	55
CAPITOLO III - INFORMAZIONI FINANZIARIE SELEZIONATE.....	56
3.1 Dati di conto economico, stato patrimoniale e rendiconto finanziario consolidati del Gruppo Autostrade	57
3.2 Indicatori alternativi di <i>performance</i> di Autostrade per l'Italia.....	63
3.3 <i>Covenant</i> finanziari e altri impegni relativi al Gruppo Atlantia	63
3.4 Indicatori alternativi di <i>performance</i> del Gruppo Atlantia	67
CAPITOLO IV - FATTORI DI RISCHIO.....	68
4.1 Fattori di rischio relativi all'Emittente e al Gruppo	68
4.1.1 Rischi connessi all'indebitamento e alla prestazione di garanzie.....	68
4.1.1.1 <i>Indebitamento del Gruppo</i>	68
4.1.1.2 <i>Garanzie prestate dall'Emittente in favore di Atlantia</i>	70
4.1.1.3 <i>Principali impegni e covenant finanziari rilevanti per l'Emittente</i>	72
4.1.1.4 <i>Rischi connessi all'esistenza, negli accordi contrattuali relativi all'indebitamento riconducibile (direttamente o indirettamente) ad Autostrade per l'Italia, di clausole e covenant che fanno riferimento anche alla controllante Atlantia e/o al Gruppo Atlantia</i>	78
4.1.1.5 <i>Rischi connessi al tasso di interesse</i>	87
4.1.2 Catena di controllo dell'Emittente.....	88
4.1.3 Rischi connessi alle strategie di ampliamento e diversificazione delle attività.....	91
4.1.4 Rischi connessi alla strategia di crescita attraverso acquisizioni	91
4.1.5 Rischi connessi all'operatività all'estero	92
4.1.6 Rischi connessi al tasso di cambio	92

4.1.7	Rischi connessi alla necessità di liquidità	93
4.1.8	Rischi connessi al contenzioso	93
4.1.9	Rischi connessi all'assoggettamento del Gruppo a procedure <i>antitrust</i> e all'accordo di manleva con Autogrill	94
4.1.10	Rischi connessi alla rilevanza delle attività immateriali sul totale attivo patrimoniale e sul patrimonio netto del Gruppo	95
4.1.11	Rischi connessi ai dati di conto economico riesposti (<i>restated</i>) relativi all'esercizio 2013, riportati nel Prospetto	99
4.2	Fattori di rischio connessi al settore in cui l'Emittente e il Gruppo operano	100
4.2.1	Rischi connessi alla dipendenza del Gruppo dalla durata delle concessioni autostradali	100
4.2.2	Rischi connessi alla decadenza dalle concessioni in Italia, nonché a penali o sanzioni per inadempimento e sospensione di aumenti tariffari - mutamenti soggettivi	101
4.2.3	Rischi connessi alla regolamentazione ambientale	102
4.2.4	Rischi connessi a modifiche nella legislazione e/o alla regolamentazione di settore	103
4.2.5	Rischi connessi ai volumi di traffico	104
4.2.6	Rischi connessi alla concorrenza di società terze nel settore autostradale e concorrenza di mezzi di trasporto alternativi	105
4.2.7	Rischi connessi alle variazioni climatiche	106
4.2.8	Rischi connessi alla difficoltà nell'attuazione dei piani di investimento previsti dalla Convenzione Unica nei tempi e con i <i>budget</i> previsti	106
4.2.9	Rischi connessi a dissesti geo-morfologici in caso di costruzioni e scavi	108
4.2.10	Rischio legato all'inquinamento acustico	109
4.2.11	Rischio di interferenza con aree contaminate e rischi relativi allo smaltimento dei rifiuti e alla gestione delle acque di cantiere nella fase di realizzazione dell'opera	109
4.2.12	Rischio di interferenza con aree di interesse archeologico	110
4.2.13	Rischi connessi a eventi c.d. "Nimby"	110
4.2.14	Rischi connessi a interruzioni dell'operatività delle infrastrutture e degli impianti di rete	110
4.2.15	Rischi connessi alle problematiche nei mercati globali del credito nell'attuale congiuntura economica	111
4.2.16	Rischio di credito	112
4.2.17	Rischi connessi alla tassazione e alle imposte applicate nei paesi in cui il Gruppo opera	113
4.2.18	Rischi connessi al malfunzionamento di alcuni Apparati Telepass	113
4.3	Fattori di rischio relativi all'Offerta e alle Obbligazioni	114

4.3.1	Rischio relativo al Tasso di Interesse Nominale e al tasso di rendimento annuo lordo a scadenza delle Obbligazioni	114
4.3.2	Rischio di liquidità	116
4.3.3	Rischio connesso al <i>rating</i> dell'Emittente e delle Obbligazioni	116
4.3.4	Rischio di mercato	120
4.3.5	Rischio di tasso	120
4.3.6	Rischio connesso alla possibilità di modifiche del regime fiscale delle Obbligazioni	121
4.3.7	Rischio connesso all'assenza di <i>covenant</i> nel Regolamento del Prestito	122
4.3.8	Rischio relativo all'assenza di quote dell'Offerta riservate a Investitori Qualificati	122
4.3.9	Rischio relativo all'ammontare complessivo e numero delle Obbligazioni	123
4.3.10	Rischio relativo al prezzo di emissione delle Obbligazioni	123
4.3.11	Rischio relativo alla Data di Godimento del Prestito	123
4.3.12	Rischio di ritiro/annullamento dell'Offerta	123
4.3.13	Rischio legato al venir meno degli impegni di garanzia dei Responsabili del Collocamento e del Garante Aggiuntivo	124
4.3.14	Rischio legato a potenziali conflitti di interesse	124
4.3.15	Rischio connesso all'assenza di garanzie di Atlantia e di terzi per il rimborso delle Obbligazioni	126
4.4	Esemplificazione dei rendimenti	126
CAPITOLO V - INFORMAZIONI SULL'EMITTENTE		131
5.1	Storia ed evoluzione dell'Emittente	131
5.1.1	Denominazione legale e commerciale dell'Emittente	131
5.1.2	Luogo di registrazione dell'Emittente e suo numero di registrazione	131
5.1.3	Data di costituzione e durata dell'Emittente	131
5.1.4	Domicilio e forma giuridica, legislazione in base alla quale opera l'Emittente, paese di costituzione e sede sociale	131
5.1.5	Eventi recenti sostanzialmente rilevanti per la valutazione della solvibilità dell'Emittente	131
5.2	Principali investimenti	132
5.2.1	Descrizione dei principali investimenti effettuati dal Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 2013	132
5.2.2	Investimenti futuri	132
5.2.3	Informazioni riguardanti le fonti previste dei finanziamenti necessari per adempiere gli impegni di cui al precedente Paragrafo 5.2.2	138

CAPITOLO VI - PANORAMICA DELLE ATTIVITÀ	139
6.1 Principali attività del Gruppo	139
6.1.1 Attività Autostradali	141
6.1.1.1 Attività autostradali in Italia	143
6.1.1.2 Attività autostradali internazionali.....	157
6.1.2 Aree di Servizio.....	166
6.1.3 Altre attività.....	169
6.2 Principali mercati e posizionamento competitivo	172
6.3 Quadro normativo di riferimento	175
6.3.1 Soggetti, ruoli, responsabilità del settore autostradale in Italia	175
6.3.2 Disciplina regolante l'affidamento in concessione della rete autostradale in Italia	179
6.4 La Convenzione Unica.....	183
6.5 Le Altre Convenzioni Italiane	189
6.6 Fonti delle dichiarazioni dell'Emittente sulla posizione concorrenziale.....	190
CAPITOLO VII - STRUTTURA ORGANIZZATIVA	192
7.1 Descrizione del Gruppo a cui appartiene l'Emittente	192
7.2 Informazioni relative al Gruppo Atlantia	193
7.2.1 Descrizione del Gruppo Atlantia	194
7.2.2 Informazioni finanziarie relative al Gruppo Atlantia	196
7.2.3 Attività aeroportuali italiane del Gruppo Atlantia, svolte tramite ADR	196
7.2.3.1 Cenni alla Concessione e al Contratto di Programma di ADR	197
7.2.3.2 Attività aeroportuali italiane per l'esercizio 2014.....	199
7.2.3.3 Andamento del traffico.....	199
7.2.3.4 Attività aviation.....	201
7.2.3.5 Attività non-aviation	202
7.2.3.6 Investimenti del Gruppo ADR.....	202
7.2.3.7 Eventi significativi in ambito legale e concessorio concernenti le attività aeroportuali italiane del Gruppo Atlantia	205
7.2.4 Attività di progettazione e costruzione, svolte tramite Pavimental e SPEA.....	212
7.3 Dipendenza infragruppo.....	213
CAPITOLO VIII - INFORMAZIONI SULLE TENDENZE PREVISTE	214
8.1 Tendenze recenti sui mercati in cui opera il Gruppo.....	214

8.2	Informazioni su tendenze, incertezze, richieste, impegni o fatti noti che potrebbero ragionevolmente avere ripercussioni significative sulle prospettive dell'Emittente per l'esercizio in corso	214
CAPITOLO IX - PREVISIONI O STIME DEGLI UTILI		215
CAPITOLO X - ORGANI DI AMMINISTRAZIONE, DI DIREZIONE E DI VIGILANZA		216
10.1	Informazioni circa gli organi amministrativi, di direzione e di vigilanza	216
10.1.1	Consiglio di Amministrazione.....	216
10.1.2	Collegio Sindacale.....	217
10.2	Conflitti di interessi dei componenti il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale.....	219
CAPITOLO XI - PRASSI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE		220
11.1	Comitato di controllo	220
11.2	Recepimento delle norme in materia di governo societario	220
CAPITOLO XII - PRINCIPALI AZIONISTI		221
12.1	Indicazione del soggetto controllante ai sensi dell'art. 93 del TUF	221
12.2	Accordi che possono determinare una variazione dell'assetto di controllo dell'Emittente	221
CAPITOLO XIII - INFORMAZIONI FINANZIARIE RIGUARDANTI LE ATTIVITÀ E LE PASSIVITÀ, LA SITUAZIONE FINANZIARIA E I PROFITTI E LE PERDITE DELL'EMITTENTE		223
13.1	Informazioni finanziarie del Gruppo Autostrade per l'Italia relative agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2013	223
13.2	Revisione delle informazioni finanziarie annuali relative agli esercizi passati.....	371
13.2.1	Relazioni della Società di Revisione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 31 dicembre 2013	371
13.2.2	Altre informazioni contenute nel Prospetto sottoposte a revisione contabile.....	375
13.2.3	Informazioni finanziarie contenute nel Prospetto non estratte dai bilanci assoggettati a revisione contabile.....	375
13.3	Data delle ultime informazioni finanziarie.....	375
13.4	Procedimenti giudiziari e arbitrali	375
13.5	Cambiamenti significativi nella situazione finanziaria o commerciale dell'Emittente.....	394
CAPITOLO XIV - INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI.....		395
14.1	Capitale azionario.....	395
14.2	Atto costitutivo e Statuto.....	395
CAPITOLO XV - CONTRATTI RILEVANTI.....		396
15.1	Pattuizioni parasociali relative a Gruppo Costanera	396

15.2	Pattuizioni relative alla <i>joint venture</i> con il gruppo Bertin (Brasile)	397
15.2.1	L'operazione del 2012 con il Gruppo Bertin	397
15.2.2	Pattuizioni parasociali relative ad Atlantia Bertin Concessões	399
15.2.3	Pattuizioni relative a SPMAR e Debentures	400
15.3	Acquisto di una partecipazione di controllo in SAT	400
15.4	Contratti di finanziamento in <i>pool</i> del 1° giugno 2004 (come successivamente modificati e integrati)	401
15.5	Contratti di finanziamento con CDP	403
15.6	Contratti di finanziamento con BEI	405
15.7	Garanzie prestate da Autostrade per l'Italia in favore di Atlantia	409
15.8	Programma EMTN di Autostrade per l'Italia da massimi Euro 7 miliardi	413
15.9	Garanzia prestata da Autostrade per l'Italia in favore di SAT	414
15.10	Finanziamento di Autostrade per l'Italia in favore di SAT	414
15.11	Finanziamenti infragruppo concessi da Atlantia in favore di Autostrade per l'Italia	415
CAPITOLO XVI - INFORMAZIONI PROVENIENTI DA TERZI, PARERI DI ESPERTI E DICHIARAZIONI DI INTERESSI		417
16.1	Relazioni e pareri di esperti	417
16.2	Informazioni provenienti da terzi	417
CAPITOLO XVII - DOCUMENTI ACCESSIBILI AL PUBBLICO		418
SEZIONE SECONDA - NOTA INFORMATIVA		419
CAPITOLO I - PERSONE RESPONSABILI		421
1.1	Responsabili del Prospetto	421
1.2	Dichiarazione di responsabilità	421
CAPITOLO II - FATTORI DI RISCHIO		422
CAPITOLO III - INFORMAZIONI ESSENZIALI		423
3.1	Interessi di persone fisiche e giuridiche partecipanti all'Offerta	423
3.2	Ragioni dell'Offerta e impiego dei proventi	424
CAPITOLO IV - INFORMAZIONI RIGUARDANTI GLI STRUMENTI FINANZIARI DA OFFRIRE/DA AMMETTERE ALLA NEGOZIAZIONE		425
4.1	Ammontare delle Obbligazioni offerte	425
4.2	Descrizione delle Obbligazioni	425
4.3	Legislazione in base alla quale le Obbligazioni sono state emesse	426

4.4	Caratteristiche delle Obbligazioni	426
4.5	Valuta di emissione delle Obbligazioni	426
4.6	Ranking delle Obbligazioni	426
4.7	Diritti connessi alle Obbligazioni e relative limitazioni	426
4.8	Tasso di interesse nominale e disposizioni relative agli interessi da pagare	427
4.9	Data di Scadenza del Prestito e procedure di rimborso	427
4.10	Tasso di rendimento effettivo	428
4.11	Assemblea degli Obbligazionisti e rappresentante comune	429
4.12	Delibere e autorizzazioni relative ai titoli	430
4.13	Restrizioni alla libera trasferibilità dei titoli	430
4.14	Regime fiscale	430
	CAPITOLO V - CONDIZIONI DELL'OFFERTA	439
5.1	Condizioni, statistiche relative all'Offerta, calendario previsto e modalità di sottoscrizione dell'Offerta	439
5.1.1	Condizioni alle quali l'Offerta è subordinata	439
5.1.2	Ammontare totale dell'Offerta	439
5.1.3	Periodo di Offerta	440
5.1.4	Riduzione delle adesioni e modalità di rimborso	441
5.1.5	Revoca dell'adesione	443
5.1.6	Modalità e termini per il pagamento e la consegna delle Obbligazioni	443
5.1.7	Pubblicazione dei risultati dell'Offerta	444
5.2	Piano di ripartizione e di assegnazione	444
5.2.1	Criteri di riparto	444
5.2.2	Procedura per la comunicazione ai sottoscrittori dell'ammontare assegnato	445
5.3	Destinatari dell'Offerta	445
5.4	Prezzo di Offerta	445
5.5	Modalità e termini di comunicazione ai richiedenti di avvenuta assegnazione	446
5.6	Collocamento e sottoscrizione	446
5.7	Commissioni e spese relative all'Offerta	447
	CAPITOLO VI - AMMISSIONE ALLA NEGOZIAZIONE E MODALITÀ DI NEGOZIAZIONE	448
6.1	Domanda di ammissione alla negoziazione	448
6.2	Altri mercati regolamentati	448

6.3	Intermediari nelle operazioni sul mercato secondario.....	448
CAPITOLO VII - INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI		449
7.1	Consulenti legati all'emissione	449
7.2	Altre informazioni sottoposte a revisione	449
7.3	Pareri e relazioni redatti da esperti	449
7.4	Informazioni provenienti da terzi e indicazione delle fonti.....	449
7.5	<i>Rating</i>	449

DEFINIZIONI

Si riporta, di seguito, un elenco delle definizioni utilizzate all'interno del Prospetto. Tali definizioni, salvo diversamente specificato, hanno il significato di seguito indicato. Si precisa che per le definizioni di seguito riportate, ogni qualvolta il contesto lo richiama, la forma singolare include la forma plurale e viceversa.

IV Atto Aggiuntivo	L' <i>addendum</i> alla Convenzione 1997 sottoscritto, in data 23 dicembre 2002, da Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. e ANAS, approvato con Decreto 11 marzo 2004 n. 294 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, registrato in data 20 maggio 2004 dalla Corte dei Conti e divenuto efficace il 10 giugno 2004.
ADR	Aeroporti di Roma S.p.A., con sede legale in Fiumicino (RM), Via dell'Aeroporto di Fiumicino, n. 320.
AGCM	L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, con sede legale in Roma, Piazza Giuseppe Verdi, n. 6/a.
AISA	L'Agenzia per le Infrastrutture Stradali e Autostradali, istituita, con il D.L. 6 luglio 2011 n. 98, convertito dalla Legge 15 luglio 2011, n. 111, presso il MIT, a cui è stato affidato, tra l'altro, il compito di proporre e programmare la costituzione di nuove strade statali e di nuove autostrade. Ai sensi del D.L. 29 dicembre 2011, n. 216, convertito con Legge 24 febbraio 2012, n. 14, come modificato dal D.L. 6 luglio 2012, n. 95, convertito in Legge n. 7 agosto 2012, n. 135, l'AISA è stata soppressa e, a decorrere dal 1° ottobre 2012, sono state trasferite <i>ex lege</i> al MIT le relative competenze, come meglio specificato nella Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.3.1 del Prospetto.
AISCAT	L'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori, con sede legale in Roma, Via Gaetano Donizetti, n. 10.
Altre Convenzioni Italiane	Le convenzioni tra il Concedente e le Società Concessionarie Italiane (fatta eccezione per Società Traforo del Monte Bianco, che ha un diverso regime convenzionale), sottoscritte ai sensi della Legge 24 novembre 2006, n. 286, divenute efficaci nel 2010 e disciplinanti i rapporti tra il Concedente e le predette concessionarie e relativi alla gestione e manutenzione delle tratte autostradali da quest'ultime gestite.
AMB	Sociedad Concesionaria AMB S.A., con sede legale in Santiago del Cile (Cile), General Prieto, n. 1430, Comuna de Independencia.
Ammontare Garantito	L'ammontare massimo, pari a Euro 750.000.000, fino al quale i Responsabili del Collocamento e il Garante Aggiuntivo garantiranno il collocamento delle Obbligazioni.

ANAS	ANAS S.p.A., gestore della rete stradale ed autostradale italiana di interesse statale, il cui socio unico è il MEF. ANAS è sottoposta al controllo e alla vigilanza tecnica ed operativa del MIT.
Atlantia	Atlantia S.p.A., con sede in Roma, Via Antonio Nibby, n. 20.
Atlantia Bertin Concessões	Atlantia Bertin Concessões S.A., con sede legale in San Paolo (Brasile), Avenida Brigadeiro Faria Lima, 2277 – 12 th floor.
Autogrill	Autogrill S.p.A., con sede in Novara, Via Luigi Giulietti, n. 9.
Autostrade dell'Atlantico	Autostrade dell'Atlantico S.r.l., con sede in Roma, Via Alberto Bergamini, n. 50.
Autostrade do Brasil	Autostrade Concessões e Participações Brasil Ltda., con sede legale in San Paolo (Brasile), Avenida Paulista 2300.
Autostrade Meridionali	Autostrade Meridionali S.p.A., con sede legale in Napoli, Via Giovanni Porzio, n. 4.
Autostrade per l'Italia o Emittente o Società	Autostrade per l'Italia S.p.A., con sede legale in Roma, Via Alberto Bergamini, n. 50.
Autostrade Tech	Autostrade Tech S.p.A., con sede legale in Roma, Via Alberto Bergamini, n. 50.
Banca IMI	Banca IMI S.p.A., con sede in Milano, Largo Mattioli, n. 3.
BEI	Banca Europea degli Investimenti, con sede legale in Lussemburgo (Granducato del Lussemburgo), 98-100, Boulevard Konrad Adenauer.
Borsa Italiana	Borsa Italiana S.p.A., con sede in Milano, Piazza degli Affari, n. 6.
Canada Pension Plan	Canada Pension Plan Investment Board, con sede legale in Toronto, Ontario M5C2W5 (Canada), One Queen Street East, Suite 2500.
CDP	Cassa Depositi e Prestiti S.p.A., con sede legale in Roma, Via Goito, n. 4.
CIBE Investimentos	CIBE Investimentos e Participações S.A., con sede in San Paolo (Brasile), Avenida Brigadeiro Faria Lima 2012 5th floor, suite 53, room 7, Pinheiros.
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.
Codice Civile	Il Regio Decreto del 16 marzo 1942, n. 262, come successivamente integrato e modificato.
Codice dei Contratti Pubblici	Il D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, come successivamente integrato e modificato.

Codice del Consumo	Il D.Lgs. 6 settembre 2005, n. 206, come successivamente integrato e modificato.
Codice di Autodisciplina	Il Codice di Autodisciplina delle società quotate predisposto dal Comitato per la <i>corporate governance</i> delle società quotate promosso da Borsa Italiana, nella versione in vigore alla Data del Prospetto.
Codice Penale	Il Regio Decreto del 19 ottobre 1930, n. 1398, come successivamente integrato e modificato.
Colinas	Rodovias das Colinas S.A., con sede legale in San Paolo (Brasile), Avenida Getúlio Vargas n. 1850, Cidade de Salto.
Collocatori	Le banche, le società di intermediazione mobiliare e gli altri intermediari autorizzati incaricati del collocamento delle Obbligazioni nel contesto dell'Offerta.
Concedente	ANAS ovvero, a far data dal 1° ottobre 2012, il MIT, il quale, in seguito alla soppressione dell'AISA ai sensi del D.L. 29 dicembre 2011, n. 216 (convertito nella Legge 24 febbraio 2012, n. 14), come modificato dal D.L. 6 luglio 2012, n. 95 (convertito nella Legge n. 7 agosto 2012, n. 135), è subentrato ad ANAS nelle funzioni di concedente per le concessioni autostradali in essere, come meglio specificato nella Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.3.1 del Prospetto.
Consiglio di Amministrazione	Il Consiglio di Amministrazione dell'Emittente.
CONSOB	Commissione Nazionale per le Società e la Borsa, con sede in Roma, Via G.B. Martini, n. 3.
Consorzio	Il consorzio di collocamento e garanzia delle Obbligazioni, coordinato e diretto da Banca IMI e UniCredit, del quale fanno parte il Garante Aggiuntivo e i Collocatori.
Contratto di Partenariato	Il contratto di partenariato sottoscritto, in data 20 ottobre 2011, tra l'Emittente, attraverso la società di progetto Ecomouv, e il Ministero francese dell'Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile, dei Trasporti e dell'Edilizia Popolare (MEDDTL), ai fini dello sviluppo, implementazione e gestione dell'Eco Taxe.
Convenzione 1997	Convenzione tra Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. e ANAS sottoscritta in data 4 agosto 1997, approvata e resa esecutiva in pari data con Decreto Interministeriale n. 314/Segr. DICOTER, registrato alla Corte dei Conti, con riserva, il 16 aprile 1998.

Convenzione Unica	La convenzione unica tra Autostrade per l'Italia e il Concedente, sottoscritta in data 12 ottobre 2007, approvata con Legge 6 giugno 2008, n. 101 e divenuta efficace l'8 giugno 2008, disciplinante i rapporti tra Autostrade per l'Italia e il Concedente relativi alla gestione e manutenzione della Rete di Autostrade per l'Italia.
Coordinatori dell'Offerta	Banca IMI e UniCredit.
Costanera Norte	Sociedad Concesionaria Costanera Norte S.A., con sede legale in Santiago del Cile (Cile), General Prieto, n. 1430, Comuna de Independencia.
Data del Prospetto	La data di approvazione del Prospetto.
Data di Emissione	La data di emissione delle Obbligazioni.
Data di Godimento del Prestito	La data, coincidente con la Data di Emissione e con la Data di Pagamento, a partire dalla quale le Obbligazioni maturano il diritto al pagamento degli interessi, nonché all'esercizio dei diritti ad esse collegati, resa nota mediante avviso pubblicato sul sito <i>internet</i> dell'Emittente (www.autostrade.it) e su " <i>Il Sole 24 Ore</i> " e/o " <i>MF</i> " (o su altro quotidiano a diffusione nazionale), nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta, come eventualmente modificato.
Data di Pagamento	La data del pagamento integrale del Prezzo di Offerta delle Obbligazioni, coincidente con la Data di Emissione e la Data di Godimento del Prestito, resa nota mediante avviso pubblicato sul sito <i>internet</i> dell'Emittente (www.autostrade.it) e su " <i>Il Sole 24 Ore</i> " e/o " <i>MF</i> " (o su altro quotidiano a diffusione nazionale), nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta, come eventualmente modificato.
Data di Scadenza del Prestito	La data in cui è previsto il rimborso delle Obbligazioni, resa nota mediante avviso pubblicato sul sito <i>internet</i> dell'Emittente (www.autostrade.it) e su " <i>Il Sole 24 Ore</i> " e/o " <i>MF</i> " (o su altro quotidiano a diffusione nazionale), nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta, come eventualmente modificato.
Decisione Antitrust	La decisione n. 8090 dell'AGCM del 2 marzo 2000, meglio descritta nella Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2 del Prospetto.
Delibera CIPE 39/07	La delibera n. 39 adottata dal CIPE in data 15 giugno 2007, meglio descritta nella Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.3.2 del Prospetto.

Direttiva Prospetti	La Direttiva 2003/71/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 4 novembre 2003, come successivamente modificata e integrata.
Ecomouv	Ecomouv S.A.S., con sede legale in Parigi (Francia), 37-39 Rue de Surène 75008.
Edizione	Edizione S.r.l., con sede legale in Treviso, Calmaggione, n. 23.
Emittente	Vedi voce “ <i>Autostrade per l’Italia</i> ”.
ESMA	<i>European Securities and Markets Authority</i> , istituita mediante il Regolamento 1095/2010 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010, con sede legale in Parigi (Francia), 103 Rue de Grenelle.
ETC	Electronic Transaction Consultants Corporation, con sede legale in Richardson, Texas (Stati Uniti d’America), 1705 North Plano Road.
Fitch	L’agenzia di <i>rating</i> Fitch Ratings Ltd., con sede legale in Londra (Regno Unito), 30 North Colonnade, Canary Wharf. Fitch è stabilita nel territorio dell’Unione Europea ed è registrata ai sensi del Regolamento 1060/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009 sulle agenzie di <i>rating</i> e relative misure di attuazione, come successivamente integrati e modificati.
Garante Aggiuntivo	BANCA AKROS S.p.A. - Gruppo Bipiemme Banca Popolare di Milano, con sede legale in Milano, Viale Eginardo, n. 29.
Gesvial	Sociedad Gestion Vial S.A., con sede legale in Santiago del Cile (Cile), Calle General Prieto, n. 1430, Comuna de Independencia.
Giorno Lavorativo	Indica ciascun giorno <i>(i)</i> che sia un giorno lavorativo secondo il calendario di Borsa Italiana di volta in volta vigente e <i>(ii)</i> in cui il sistema TARGET risulti operativo, come individuato nel calendario TARGET di volta in volta vigente (disponibile sul sito <i>internet</i> www.ecb.europa.eu).
Gruppo Costanera	Grupo Costanera S.p.A. (già Grupo Costanera S.A.), con sede legale in Santiago del Cile (Cile), General Prieto 1430, Comuna de Independencia.
Gruppo Atlantia	Collettivamente, Atlantia e le società che rientrano nel suo perimetro di consolidamento alle rispettive date di riferimento (incluso l’Emittente e le società del Gruppo Autostrade).
Gruppo Autostrade o Gruppo	Collettivamente, l’Emittente e le società che rientrano nel suo perimetro di consolidamento alle rispettive date di riferimento.
Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo	Intesa Sanpaolo S.p.A. e le società da questa direttamente e indirettamente controllate e collegate, inclusa Banca IMI.

Gruppo Bancario UniCredit	UniCredit S.p.A. e le società da questa direttamente e indirettamente controllate, inclusa UniCredit Bank AG.
IASB	Acronimo di <i>International Accounting Standards Board</i> .
IFRS	Tutti gli “ <i>International Financial Reporting Standards</i> ”, adottati dall’Unione Europea, che comprendono tutti gli “ <i>International Accounting Standards</i> ” (IAS), tutti gli “ <i>International Financial Reporting Standards</i> ” (IFRS) e tutte le interpretazioni dell’“ <i>International Financial Reporting Interpretations Committee</i> ” (IFRIC), precedentemente denominato “ <i>Standing Interpretations Committee</i> ” (SIC), adottati dall’Unione Europea.
Intermediari Autorizzati	Gli intermediari autorizzati aderenti al sistema di gestione accentrata di Monte Titoli.
Investitori Qualificati	Gli investitori qualificati come individuati all’art. 34-ter, comma 1, lett. (b), del Regolamento Emittenti.
Istruzioni di Borsa	Istruzioni al Regolamento di Borsa in vigore alla Data del Prospetto.
Litoral Central	Sociedad Concesionaria Litoral Central S.A., con sede legale in Santiago del Cile (Cile), Calle General Prieto 1430, Comuna de Independencia.
Los Lagos	Sociedad Concesionaria de Los Lagos, con sede legale in Casa Matriz (Cile), Ruta 5 Sur Km. 993 Cruce totoral, comune de Llanquihue.
Lotto Minimo	Il quantitativo minimo di Obbligazioni che ciascun investitore può richiedere per aderire all’Offerta, pari a n. 2 (due) Obbligazioni, per un valore nominale complessivo pari a Euro 2.000 o suoi successivi incrementi pari ad almeno n. 1 Obbligazione per un valore nominale pari a Euro 1.000, fatti salvi i criteri di riparto di cui alla Sezione Seconda, Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Prospetto.
MEF	Ministero dell’Economia delle Finanze, con sede legale in Roma, via XX Settembre, n. 97.
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con sede in Roma, Piazzale Porta Pia, n. 1.
Monte Titoli	Monte Titoli S.p.A., con sede legale in Milano, Piazza Affari, n. 6.

Moody's	L'agenzia di <i>rating</i> Moody's Investors Service Ltd., con sede legale in Londra (Regno Unito), One Canada Square, Canary Wharf. Moody's è stabilita nel territorio dell'Unione Europea ed è registrata ai sensi del Regolamento 1060/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009 sulle agenzie di <i>rating</i> e relative misure di attuazione, come successivamente integrati e modificati.
MOT	Mercato Telematico delle Obbligazioni organizzato e gestito da Borsa Italiana.
MTA	Mercato Telematico Azionario organizzato e gestito da Borsa Italiana.
Nororiente	Sociedad Concesionaria Autopista Nororiente S.A., con sede legale in Santiago del Cile (Cile), General Prieto, n. 1430, Comuna de Independencia.
Nota di Sintesi	La nota di sintesi redatta in conformità alla Direttiva Prospetti, nonché all'art. 24 e all'Allegato XXII del Regolamento 809/2004/CE.
Obbligazioni	Le obbligazioni del Prestito, emesse dalla Società.
Obbligazionisti	I portatori delle Obbligazioni.
Offerta	L'offerta di Obbligazioni, rivolta al pubblico indistinto in Italia, svolta secondo i termini e condizioni riportati nella Sezione Seconda, Capitolo V del Prospetto.
Operalia	Sociedad Operacion Y Infraestructuras S.A., con sede legale in Santiago del Cile (Cile), Avenida Americo Vespucci n. 4.665, Comuna de Macul.
Patto Sintonia	Il patto parasociale sottoscritto, in data 15 gennaio 2008, da Sintonia, Edizione, Mediobanca – Banca di Credito Finanziario S.p.A., Sinatra S.à.r.l. e Pacific Mezz Investco S.à.r.l., avente a oggetto Sintonia e, limitatamente ad alcune disposizioni, anche Atlantia, successivamente modificato in data 15 aprile 2008, 19 dicembre 2008, 21 giugno 2012 e, da ultimo, nel mese di dicembre 2014.
Pavimental	Pavimental S.p.A., con sede legale in Roma, Via G. Donati, n. 174.
Periodo di Offerta	Il periodo di adesione all'Offerta compreso tra le ore 9:00 del 18 maggio 2015 e le ore 13:00 del 5 giugno 2015, salvo proroga o chiusura anticipata, come indicato nella Sezione Seconda, Capitolo V, Paragrafo 5.1.3 del Prospetto.
Prestito	Il prestito obbligazionario a tasso fisso denominato “ <i>Autostrade TF 2015 - 2023</i> ”, emesso dall'Emittente.

Prezzo di Offerta	Il prezzo di offerta delle Obbligazioni nell'ambito dell'Offerta, pari a un importo inferiore al 100% del loro valore nominale e comunque superiore al 99% del loro valore nominale.
Prospetto	Il presente prospetto di offerta e quotazione.
Protocollo Ecomouv	L'accordo sottoscritto in data 20 giugno 2014 tra Ecomouv e il Governo francese, meglio descritto nella Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.2(B), e Capitolo XIII, Paragrafo 13.4 del Prospetto.
Quantitativo Minimo	Il quantitativo minimo di Obbligazioni oggetto di Offerta, costituito da n. 150.000 Obbligazioni da nominali Euro 1.000 ciascuna.
Raccordo Valle d'Aosta	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A., con sede legale in Roma, Via Alberto Bergamini, n. 50.
Regolamento 809/2004/CE	Il Regolamento 809/2004/CE della Commissione del 29 aprile 2004, come successivamente integrato e modificato, recante modalità di esecuzione della Direttiva 2003/71/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio per quanto riguarda le informazioni contenute nei prospetti, il modello dei prospetti, l'inclusione delle informazioni mediante riferimento, la pubblicazione dei prospetti e la diffusione di messaggi pubblicitari.
Regolamento del Prestito	Il regolamento del Prestito, a disposizione del pubblico presso la sede sociale dell'Emittente, presso la sede di Borsa Italiana, nonché sul sito <i>internet</i> www.autostrade.it .
Regolamento di Borsa	Il Regolamento dei Mercati organizzati e gestiti da Borsa Italiana, deliberato dall'assemblea di Borsa Italiana, vigente alla Data del Prospetto.
Regolamento Emittenti	Il regolamento approvato da CONSOB con deliberazione n. 11971 in data 14 maggio 1999, come successivamente integrato e modificato.
Regolamento Intermediari	Il regolamento approvato da CONSOB con deliberazione n. 16190 del 29 ottobre 2007, come successivamente integrato e modificato.
Responsabili del Collocamento	Banca IMI e UniCredit.
Rodovia MG050	Concessionaria da Rodovia MG-050 S.A., con sede legale in Santa Clara (Brasile), avenida Joaquim André n. 361, Cidade de Divinópolis.
SAT	Società Autostrada Tirrenica - S.A.T. S.p.A., con sede in Roma, Via Alberto Bergamini, n. 50.
Sintonia	Sintonia S.p.A. (già Sintonia S.A.), con sede legale in Milano, Corso di Porta Vittoria n. 16.

Società Concessionarie Italiane	Collettivamente, Autostrade Meridionali, Raccordo Valle d'Aosta, Tangenziale Napoli e Società Traforo del Monte Bianco.
Società di Revisione	Deloitte&Touche S.p.A., con sede legale in Milano, Via Tortona, n. 25.
Società Traforo del Monte Bianco	Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco, con sede legale in Pré-Saint-Didier (AO), Place Vittorio Emanuele II, n. 14.
SPEA	SPEA Ingegneria Europea S.p.A., con sede legale in Milano, Via Gerolamo Vida, n. 11.
Stalexport	Stalexport Autostrada Malopolska S.A. con sede in Myslowice (Polonia), ul. Piaskowa n. 20.
Standard & Poor's	L'agenzia di <i>rating</i> Standard & Poor's Ratings Services, con sede legale in Londra (Regno Unito), 20 Canada Square, Canary Wharf. Standard & Poor's è stabilita nel territorio dell'Unione Europea ed è registrata ai sensi del Regolamento 1060/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009 sulle agenzie di <i>rating</i> e relative misure di attuazione, come successivamente integrati e modificati.
Statuto	Lo statuto dell'Emittente in vigore alla Data del Prospetto.
Tangenziale Napoli	Tangenziale di Napoli S.p.A., con sede legale in Napoli, Via Giovanni Porzio, n. 4.
Tasso di Interesse Nominale	Il tasso di interesse nominale annuo lordo delle Obbligazioni.
Telepass	Telepass S.p.A., con sede legale in Roma, Via Alberto Bergamini, n. 50.
Testo Unico Ambientale	Il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come successivamente integrato e modificato.
Tietê	Rodovias do Tietê S.A., con sede legale in Centro, Tietê (Brasile), Rua Rafael de Campos, n. 615.
Triangulo do Sol	Triangulo do Sol Auto Estradas S.A., con sede legale in Jardim Paraiso (Brasile), Rue Marlene David dos Santos, n. 325.
TUF	Il D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58, come successivamente integrato e modificato.
UniCredit	Unicredit Bank AG, che agisce tramite la Succursale di Milano, con sede in Milano, Piazza Gae Aulenti n. 4, Torre C.
Vespucio Sur	Sociedad Concesionaria Autopista Vespucio Sur SA., con sede legale in Comuna de Macul (Cile), Av. Américo Vespucio, n. 4665.

[PAGINA VOLUTAMENTE LASCIATA IN BIANCO]

GLOSSARIO

Si riporta di seguito un elenco dei termini tecnici utilizzati all'interno del Prospetto. Tali termini, salvo diversamente specificato, hanno il significato di seguito indicato. Si precisa che per i termini riportati di seguito, ogni qualvolta il contesto lo richieda, la forma singolare include la forma plurale e viceversa.

Analisi di Sensitività	L'analisi che 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 il Gruppo è esposto. In particolare, l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione ai tassi per gli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento della curva dello 0,10% (10 <i>basis points</i>) all'inizio dell'anno, mentre per ciò che concerne gli impatti a conto economico complessivo derivanti dalla variazione del <i>fair value</i> , lo spostamento di 10 <i>basis points</i> della curva è stato ipotizzato alla data di valutazione.
Apparato Telepass	Apparato, noleggiato dagli utenti, da collocare nel veicolo, collegato mediante segnali radio ai caselli, che consente l'utilizzo del Sistema Telepass e che consente anche l'utilizzo di sistemi di pagamento per servizi correlati alla mobilità, come meglio descritto nella Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.3 del Prospetto.
Aree di Servizio	Le aree di servizio presenti lungo la Rete Italiana del Gruppo e lungo la rete autostradale gestita da Stalexport, affidate a operatori terzi, i quali prestano servizi connessi alle attività <i>Oil</i> e <i>Non-Oil</i> agli utenti e, in generale, ai soggetti che utilizzano a vario titolo la rete autostradale interessata.
Basis Point	Misura utilizzata per indicare una frazione pari allo 0,01% di un tasso di interesse.
Beni Immobili Reversibili Accatastati	Beni immobili accatastati che il concessionario è obbligato a trasferire in proprietà al Concedente, gratuitamente, alla data di scadenza della relativa concessione.
Canone di Concessione	L'importo che il concessionario corrisponde annualmente ai soggetti legittimati (Stato, nella misura del 58%, e ANAS, nella misura del 42%), pari al 2,4% dei proventi netti da pedaggio, come disposto dall'art. 1, comma 1020, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296.

- Cash Flow Operativo o FFO** Il flusso di cassa operativo, calcolato come utile + ammortamenti +/- accantonamenti/rilasci di fondi per accantonamenti + oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- quota di imposte differite/anticipate nette rilevata a conto economico.
- CDI** Indica il tasso giornaliero dei depositi interbancari (*Taxas Depósitos Interfinanceiros de um dia, Over Extra-Grupo*), espresso in forma percentuale annua con base di 252 giorni lavorativi, come calcolato e pubblicato quotidianamente dal *Central de Custódia e de Liquidação Financeira de Títulos* sulla propria pagina internet (www.cetip.com.br).
- Covenant** L'impegno assunto da una parte, tipicamente il debitore, a compiere una determinata prestazione (*covenant* positivo) ovvero ad astenersi dal compiere determinate azioni (*covenant* negativo), ovvero ancora a rispettare parametri finanziari predeterminati e calcolati in base a criteri contrattualmente definiti (*covenant* finanziario).
- Cross-acceleration** La clausola in virtù della quale si verifica un *event of default* ove il debitore (o un terzo legato al debitore) perda il beneficio dei termini in relazione a un qualsiasi altro rapporto di credito del debitore medesimo.
- Cross-default** La clausola in virtù della quale si verifica un *event of default* ove il debitore (o un terzo legato al debitore) sia inadempiente in relazione a un qualsiasi altro rapporto di credito del debitore medesimo.
- EBITDA o Margine Operativo Lordo** Acronimo di *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*. Tale margine è determinato sottraendo ai ricavi operativi tutti i costi operativi, a eccezione di ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore di attività, accantonamenti ai fondi e altri stanziamenti rettificativi. Si segnala inoltre che i ricavi operativi del conto economico riclassificato si differenziano dai ricavi del conto economico in quanto i ricavi per servizi di costruzione, rilevati a fronte dei costi per servizi, dei costi per il personale e degli oneri finanziari capitalizzati per lavori in concessione, sono presentati nel prospetto riclassificato a riduzione delle rispettive voci di costi operativi e degli oneri finanziari.
- Eco Taxe** Sistema di pedaggiamento satellitare obbligatorio per veicoli pesanti superiori a 3,5 tonnellate in transito su circa 15.000 chilometri della rete stradale francese, oggetto del c.d. progetto "*Eco Taxe Poids Lourds*", la cui realizzazione e gestione erano state affidate a Ecomouv in virtù del Contratto di Partenariato.

Events of default	Con riferimento a un contratto di finanziamento, gli eventi al verificarsi dei quali si determina la facoltà per i creditori di determinare la decadenza dal beneficio del termine e il conseguente obbligo del debitore di rimborso anticipato delle somme dovute ai sensi di tale contratto di finanziamento.
Funds from Operations	Ai fini dei <i>covenant</i> finanziari relativi, <i>inter alia</i> , al Gruppo Atlantia, indica i flussi di cassa derivanti dalla gestione operativa, calcolati detraendo dall'EBITDA (come definito contrattualmente) le imposte pagate (come definite contrattualmente) e le <i>Net Interest Expenses</i> , e sommando gli interessi capitalizzati e gli altri oneri finanziari.
GBP	La sterlina inglese.
Programma EMTN	Il programma denominato “ <i>Autostrade per l'Italia S.p.A. € 7,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme</i> ” relativo all'emissione di titoli obbligazionari di taglio non inferiore a EUR 100.000 (ovvero l'equivalente di EUR 100.000 in altra valuta) costituito ai sensi del prospetto di base approvato in data 31 ottobre 2014 dalla Central Bank of Ireland (Irlanda).
Indebitamento Finanziario Netto ESMA	L'indebitamento finanziario netto conforme alla raccomandazione ESMA n. 319 del 20 marzo 2013.
Indebitamento Finanziario Netto	L'indebitamento finanziario netto del Gruppo Autostrade, che è determinato deducendo dall'Indebitamento Finanziario Netto ESMA le attività finanziarie non correnti.
Integrazione del Canone	L'integrazione sul canone annuo di concessione dovuta da Autostrade per l'Italia e dalle Società Concessionarie Italiane (fatta eccezione per Società Traforo del Monte Bianco) ad ANAS, ai sensi della Legge 3 agosto 2009, n. 102 di conversione, con modificazioni, del D.L. 1° luglio 2009, n. 78, e della Legge 30 luglio 2010, n. 122 di conversione, con modificazioni, del D.L. 31 maggio 2010, n. 78, calcolata sulla percorrenza chilometrica di ciascun veicolo, come meglio indicato nella Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.3.2(B) del Prospetto.
IPCA	Acronimo di “Indice dei Prezzi al Consumo Ampliato” (<i>Índice de Preços ao Consumidor Amplo</i>) come calcolato e pubblicato mensilmente dall'Istituto Brasiliano di Geografia e Statistica IBGE.
ISIN	Acronimo di <i>International Security Identification Number</i> .
IVA	Acronimo di <i>Imposta sul Valore Aggiunto</i> .
JPY	Lo yen giapponese.

Lavori a Base d'Asta	Importo del valore complessivo di un appalto, stimato dalla stazione appaltante in relazione ai prezzi di mercato, sulla base del quale le imprese, in possesso dei requisiti previsti dalla legge e dalla documentazione di gara, formulano un'offerta in un procedimento ad evidenza pubblica.
Margine di Rendimento Effettivo o Spread	Uno dei parametri utilizzati ai fini della determinazione del tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza delle Obbligazioni alla Data di Emissione, calcolato e reso noto con le modalità di cui alla Sezione Seconda, Capitolo IV, Paragrafo 4.10 del Prospetto.
Negative Pledge	L'impegno assunto dal debitore nei confronti di un creditore di non concedere garanzie o privilegi sui beni che formano le sue attività in favore di crediti successivi recanti il medesimo grado e <i>status</i> , senza offrire analoga tutela al creditore che beneficia della clausola di <i>negative pledge</i> .
Net Interest Expenses	Ai fini dei <i>covenant</i> finanziari relativi, <i>inter alia</i> , al Gruppo Atlantia, indica il valore aggregato, registrato nei dodici mesi precedenti la data di riferimento, degli interessi e di ogni altro onere finanziario al netto degli interessi attivi e di ogni altro provento finanziario (sia corrisposti/ricevuti che da corrispondere/da ricevere) prima della deduzione degli interessi capitalizzati e degli oneri finanziari maturati dal Gruppo Atlantia, come riportati nel bilancio consolidato annuale o nei resoconti intermedi di periodo, meno gli oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzione.
Non-Oil	Le attività diverse dalle attività <i>Oil</i> , consistenti, principalmente, nella prestazione di servizi di ristorazione (vendita di generi alimentari e di beni di largo consumo) e nell'esercizio di attività alberghiere.
Oil	Le attività consistenti nella prestazione di servizi di rifornimento di carburante e nella vendita di prodotti petroliferi e affini.
PIL	Acronimo di <i>Prodotto Interno Lordo</i> .
Premio di Accelerazione	Il riconoscimento all'esecutore di una somma per il caso di ultimazione anticipata delle lavorazioni oggetto del contratto di appalto di lavori pubblici, nel caso in cui la stazione appaltante manifesti l'esigenza di ottenere l'opera eseguita a regola d'arte prima della scadenza del termine contrattuale.
Ranking Pari Passu	Clausola che esprime la circostanza che un determinato credito abbia il medesimo grado e <i>status</i> di altri crediti.

Rete di Autostrade per l'Italia	La tratta di Rete Italiana del Gruppo in esercizio gestito da Autostrade per l'Italia e assentito nella Convenzione Unica, che alla data del 30 giugno 2014 si estendeva per complessivi 2.854,6 chilometri di asse autostradale (ovvero 5.709,2 chilometri, considerando l'estensione di entrambe le carreggiate della Rete di Autostrade per l'Italia).
Rete Italiana del Gruppo	La rete autostradale italiana in esercizio gestita da Autostrade per l'Italia e dalle Società Concessionarie Italiane, che alla data del 31 dicembre 2014 si estendeva per complessivi 2.964,5 chilometri di asse autostradale (ovvero 5.929,0 chilometri, considerando l'estensione di entrambe le carreggiate), comprensivi dei chilometri di traforo gestiti da Società Traforo del Monte Bianco.
Riserve Riconosciute	Contestazioni, formalizzate dall'appaltatore nei confronti della stazione appaltante secondo precise modalità previste dalla legge, aventi ad oggetto ogni fatto che produce una maggiore spesa per l'esecuzione di un'opera pubblica e che la stazione appaltante, tramite una procedura di accordo bonario, abbia ritenuto ammissibili, fondate e abbia successivamente liquidato.
SDIR	Acronimo di " <i>Sistema di Diffusione delle Informazioni Regolamentate</i> ". Sistema di diffusione elettronica delle informazioni regolamentate, autorizzato da CONSOB, che collega i propri utilizzatori ai media, istituito e organizzato in aderenza ai requisiti stabiliti ai sensi dell'art. 113-ter del TUF, negli artt. 65 e seguenti e 116- <i>quinquies</i> e seguenti del Regolamento Emittenti, e nell'Allegato 3I al Regolamento Emittenti medesimo.
Sistema Telepass	Il sistema che consente, attraverso l'utilizzo dell'Apparato Telepass, di pagare il pedaggio senza soste al casello, transitando nelle porte dedicate, con addebito diretto sul conto corrente bancario / postale o sulla carta di credito dell'utente e che consente anche il pagamento di servizi correlati alla mobilità, come meglio descritto nella Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.3 del Prospetto.
TARGET	Acronimo di " <i>Trans-European Automated Real-Time Gross Settlement Express Transfer</i> ".
Tasso di rendimento effettivo a scadenza	Tasso di rendimento che consente di eguagliare, in senso finanziario, il prezzo pagato per acquistare un titolo di debito con la somma dei valori attuali di tutti i flussi futuri, sia in linea interessi che in linea capitale, che maturano a beneficio del possessore ⁽¹⁾ .

⁽¹⁾ Fonte: sito *internet* di Borsa Italiana (www.borsaitaliana.it), sezione "Glossario".

Tasso Mid-Swap o Tasso Medio IRS o Tasso Medio Interest Rate Swap

Il tasso di interesse che rende il valore attuale di una serie di pagamenti annuali a tasso fisso equivalente al valore attuale dei pagamenti semestrali indicizzati all'EURIBOR 6 mesi sullo stesso ammontare nominale e per lo stesso arco temporale. In particolare, la rilevazione "mid" è il valore che esprime la media aritmetica della domanda (c.d. *ask*) e dell'offerta (c.d. *bid*) dei tassi di interesse offerti a una certa data scadenza dagli istituti di credito per lo scambio reciproco di denaro sul circuito interbancario.

Total Net Debt

Ai fini dei *covenant* finanziari relativi, *inter alia*, al Gruppo Atlantia, indica il valore del debito finanziario netto consolidato del Gruppo Atlantia (come definito contrattualmente).

Vesting

Con riferimento ai piani di incentivazione basati su azioni (c.d. *stock option plan*), il periodo di tempo intercorrente tra la data di assegnazione al beneficiario delle opzioni e quella di esercizio delle stesse.

Viacard

Il sistema che consente agli utenti, attraverso l'utilizzo di una tessera contenente un ammontare variabile di credito prepagato, di pagare i pedaggi autostradali senza utilizzo di moneta contante, presso le uscite riservate "Viacard" delle stazioni di tutta la rete autostradale italiana a pedaggio, ad esclusione delle piste dedicate al Sistema Telepass.

NOTA DI SINTESI

La Nota di Sintesi fornisce le informazioni essenziali adeguatamente strutturate che devono essere fornite agli investitori per consentire loro di comprendere la natura e i rischi connessi all'Emittente e agli strumenti finanziari offerti.

La presente Nota di Sintesi è costituita da una serie di elementi informativi obbligatori definiti "Elementi". Tali Elementi sono numerati nelle Sezioni da A ad E (A.1 - E.7).

La Nota di Sintesi contiene tutti gli Elementi ritenuti necessari per la relativa tipologia di strumenti finanziari e di emittente, pertanto potranno verificarsi dei salti di sequenza nella numerazione degli Elementi stessi.

È possibile che per alcuni Elementi non vi siano informazioni disponibili; in tal caso, essi figureranno con la menzione "non applicabile", corredata da una breve descrizione dell'Elemento stesso.

I termini riportati con la lettera maiuscola hanno il significato loro attribuito nella Sezione "Definizioni" del Prospetto.

SEZIONE A - INTRODUZIONE E AVVERTENZE	
A.1	<p>La presente Nota di Sintesi deve essere letta come un'introduzione al Prospetto.</p> <p>Qualsiasi decisione di investire nelle Obbligazioni deve basarsi sull'esame da parte dell'investitore del Prospetto nella sua completezza.</p> <p>Qualora sia presentato un ricorso dinanzi all'autorità giudiziaria in merito alle informazioni contenute nel Prospetto, l'investitore ricorrente potrebbe essere tenuto, a norma del diritto nazionale degli Stati membri, a sostenere le spese di traduzione del Prospetto prima dell'inizio del procedimento.</p> <p>La responsabilità civile incombe solo sulle persone che hanno presentato la Nota di Sintesi, comprese le sue eventuali traduzioni, ma soltanto ove la Nota di Sintesi risulti fuorviante, imprecisa o incoerente se letta insieme con le altre parti del Prospetto ovvero la stessa non offra, se letta insieme con le altre parti del Prospetto, le informazioni fondamentali per aiutare gli investitori al momento di valutare l'opportunità di investire nelle Obbligazioni.</p>
A.2	<p>L'Emittente non ha prestato il proprio consenso all'utilizzo del Prospetto per la successiva rivendita o collocamento finale di Obbligazioni da parte di intermediari finanziari.</p> <p>In caso di offerta da parte di un intermediario finanziario, quest'ultimo fornirà agli investitori le informazioni sulle condizioni dell'offerta nel momento in cui la stessa sarà presentata.</p>
SEZIONE B - EMITTENTE	
B.1	<p>DENOMINAZIONE LEGALE E COMMERCIALE DELL'EMITTENTE</p> <p>L'Emittente è denominato "Autostrade per l'Italia S.p.A.".</p>

B.2	DOMICILIO E FORMA GIURIDICA DELL'EMITTENTE, LEGISLAZIONE IN BASE ALLA QUALE OPERA L'EMITTENTE E SUO PAESE DI COSTITUZIONE L'Emittente è costituito in Italia in forma di società per azioni e opera in base al diritto italiano. L'Emittente ha sede legale in Roma, via Alberto Bergamini, n. 50.
B.4b	DESCRIZIONE DELLE TENDENZE NOTE RIGUARDANTI L'EMITTENTE E I SETTORI IN CUI OPERA Pur in presenza di un quadro macroeconomico europeo ancora debole, l'andamento del traffico sulla Rete Italiana del Gruppo dimostra negli ultimi mesi segnali di positiva stabilizzazione, mentre sulla rete delle concessionarie estere si riscontra nel complesso una crescita dei volumi di traffico, ancorché inferiore in Brasile per il rallentamento dell'economia locale. La contribuzione ai risultati di Gruppo delle concessionarie estere risente, tuttavia, del deprezzamento delle valute nazionali.
B.5	DESCRIZIONE DEL GRUPPO A CUI APPARTIENE L'EMITTENTE E DELLA POSIZIONE CHE ESSO VI OCCUPA L'Emittente è la società capogruppo del Gruppo Autostrade. Il capitale dell'Emittente è interamente detenuto da Atlantia, società con azioni quotate sul MTA, che esercita attività di direzione e coordinamento di Autostrade per l'Italia, ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del Codice Civile. Edizione, società facente capo ai membri della famiglia Benetton, è l'azionista ultimo della catena di controllo. In particolare, sulla base delle informazioni pubblicamente disponibili, Edizione detiene una partecipazione pari al 66,40% del capitale sociale di Sintonia, che detiene a sua volta circa il 45,56% del capitale di Atlantia.
B.9	PREVISIONE O STIMA DEGLI UTILI Il Prospetto non contiene previsioni e stime degli utili.
B.10	EVENTUALI RILIEVI CONTENUTI NELLA RELAZIONE DI REVISIONE RELATIVA ALLE INFORMAZIONI FINANZIARIE DELL'EMITTENTE RELATIVE AGLI ESERCIZI PASSATI La Società di Revisione ha espresso un giudizio senza rilievi nelle relazioni di revisione contabile sui bilanci consolidati del Gruppo Autostrade chiusi al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013.
B.12	INFORMAZIONI FINANZIARIE FONDAMENTALI SELEZIONATE SULL'EMITTENTE Le informazioni finanziarie sono tratte, per le sole finalità di inclusione nel Prospetto, come richiesto dal Regolamento 809/2004/CE, dai prospetti contabili interni inclusi nei bilanci consolidati dell'Emittente per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013, predisposti in conformità agli IFRS emanati dallo IASB.

In particolare, le tabelle che seguono riportano:

- (i) i dati finanziari relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 2013 (estratti dai bilanci consolidati chiusi a tali date del Gruppo Autostrade e sottoposti a revisione contabile da parte della Società di Revisione);
- (ii) i dati di conto economico riesposti relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, presentati ai fini comparativi nel corrispondente periodo successivo, estratti dal bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2014, le cui modalità di rideterminazione sono state esaminate dalla Società di Revisione ai fini della revisione contabile di quest'ultimo esercizio.

L'Emittente ha omesso le informazioni finanziarie riferite ai propri dati individuali, ritenendo che le stesse non forniscano elementi aggiuntivi rispetto a quelle relative ai dati consolidati di Gruppo.

La Società di Revisione ha espresso un giudizio senza rilievi nelle relazioni di revisione contabile sui bilanci consolidati del Gruppo Autostrade chiusi al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013.

Si precisa, infine, che i dati di conto economico relativi al bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2013 sono stati riesposti (*restated*), per fini comparativi, per riflettere gli effetti dei seguenti avvenimenti:

- (a) in data 8 agosto 2014, l'Emittente (che deteneva a tale data una partecipazione pari al 99,4% del capitale sociale di Pavimental) ha ceduto un pacchetto azionario di controllo della società - pari al 59,4% - ad Atlantia e un ulteriore pacchetto azionario - pari al 20% - alla consociata Aeroporti di Roma S.p.A., controllata dalla stessa Atlantia, mantenendo pertanto una partecipazione nella società pari al 20% del capitale sociale;
- (b) in data 1° dicembre 2014, l'Emittente (che deteneva a tale data l'intero capitale sociale di SPEA) ha ceduto un pacchetto azionario di controllo della società - pari al 46% - ad Atlantia e un ulteriore pacchetto azionario - pari al 27% - ad Aeroporti di Roma S.p.A., mantenendo pertanto una partecipazione nella società pari al 27% del capitale sociale;
- (c) in data 30 ottobre 2014, i Ministri francesi competenti hanno formalmente comunicato a Ecomouv (società controllata dall'Emittente e incaricata della realizzazione e gestione del sistema Eco-Taxe) la decisione di risolvere il Contratto di Partenariato "*a causa di difficoltà insormontabili nella messa in opera dell'ecotassa*", circostanza cui ha fatto seguito la cessazione delle attività del Gruppo in Francia.

Pertanto, in applicazione dell'IFRS 5 "*Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate*", il contributo delle suddette società SPEA, Pavimental, Ecomouv, Ecomouv' Design&Build S.A. e Tech Solutions Integrators S.A. (queste ultime due, le società di progetto francesi controllate dal Gruppo) ai risultati economici consolidati è stato presentato nella voce "*Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate*", anziché essere incluso in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività in funzionamento.

La tabella che segue riepiloga i principali dati economici consolidati del Gruppo Autostrade per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 2013.

	Esercizio al 31 dicembre					
	2014		2013 ⁽¹⁾		2013	
	Sottoposto a revisione	Riesposto (<i>restated</i>) - Non sottoposto a revisione		Sottoposto a revisione		
	(in migliaia di Euro e in percentuale sul totale ricavi)					
		%		%		%
Totale ricavi	4.744.464	100,0%	4.599.458	100,0%	4.929.329	100%
Risultato operativo	1.795.257	37,8%	1.807.945	39,3%	1.859.965	37,7%
Utile del periodo/esercizio	694.372	14,6%	738.670	16,1%	738.670	15,0%

⁽¹⁾ Come indicato nella Premessa del presente Capitolo III, a soli fini comparativi, i dati relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 sono stati riesposti (*restated*) rispetto ai dati precedentemente pubblicati, in applicazione dell'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate" al fine di presentare il contributo delle società SPEA, Pavimental, Ecomouv, Ecomouv' Design&Build S.A. e Tech Solutions Integrators S.A. ai risultati economici consolidati nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate", anziché essere incluso in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività in funzionamento.

Nella seguente tabella sono riportati i principali dati patrimoniali consolidati del Gruppo Autostrade al 31 dicembre 2014 e 31 dicembre 2013.

	Esercizio al 31 dicembre			
	2014		2013	
	Sottoposto a revisione	Sottoposto a revisione		
	(In migliaia di Euro e in percentuale sul totale attività e sul totale patrimonio netto e passività)			
		%		%
Totale Attività non correnti	24.090.972	84,4%	24.496.005	81,9%
Totale Attività correnti	4.438.303	15,6%	5.403.036	18,1%
Totale Attività	28.529.275	100,0%	29.899.041	100,0%
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	2.802.940	9,8%	2.922.406	9,8%
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	1.622.922	5,7%	1.607.114	5,4%
Totale Patrimonio netto	4.425.862	15,5%	4.529.520	15,2%
Totale Passività non correnti	19.423.108	68,1%	19.538.043	65,3%
Totale Passività correnti	4.680.305	16,4%	5.831.478	19,5%
Totale Patrimonio Netto e Passività	28.529.275	100,0%	29.899.041	100,0%

Nella seguente tabella, sono rappresentati i dati di sintesi dei rendiconti finanziari consolidati del Gruppo Autostrade per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 2013.

	Esercizio al 31 dicembre	
	2014	2013
	Sottoposto a revisione	Sottoposto a revisione
	(in migliaia di Euro)	
Flusso di cassa netto da attività di esercizio	1.469.935	1.499.833
Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento.	(406.620)	(1.249.504)
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria	(2.485.316)	257.817
Effetto netto delle variazioni dei tassi di cambio su disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti	2.862	(35.940)
Incremento/(decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti	(1.419.139)	472.206

La tabella di seguito riportata evidenzia le principali informazioni finanziarie del Gruppo Autostrade poste a confronto, per pronto riferimento, con le principali informazioni finanziarie del Gruppo Atlantia. Alcuni indicatori (EBITDA, Indebitamento Finanziario Netto e *Cash Flow* Operativo - FFO) non sono identificati come misure contabili nell'ambito degli IFRS e pertanto non devono essere considerati misure alternative per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo Autostrade e del Gruppo Atlantia e delle relative posizioni finanziarie.

	Esercizio al 31 dicembre			
	2014		2013 ⁽¹⁾	
	(in milioni di Euro)			
	Gruppo Atlantia	Gruppo Autostrade	Gruppo Atlantia	Gruppo Autostrade
Totale ricavi ⁽²⁾	5.083	4.288	4.221	4.118
Margine Operativo Lordo (EBITDA) ⁽³⁾	3.169	2.683	2.585	2.517
Cash Flow Operativo (FFO) ⁽⁴⁾	2.079	1.740	1.663	1.628
Totale Patrimonio netto	8.263	4.426	8.210	4.530
Indebitamento Finanziario Netto ⁽⁵⁾	10.528	10.393	10.769	10.525

⁽¹⁾ I dati di conto economico del Gruppo Atlantia e del Gruppo Autostrade relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 sono stati riesposti (*restated*) rispetto ai dati precedentemente pubblicati, in applicazione dell'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate" al fine di presentare il contributo delle società SPEA, Pavimental, Ecomouv, Ecomouv' Design&Build S.A. e Tech Solutions Integrators S.A. ai risultati economici consolidati nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate", anziché essere incluso in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività in funzionamento. I dati patrimoniali del Gruppo Atlantia al 31 dicembre 2013 sono stati oggetto di rideterminazione per effetto del completamento delle attività di identificazione e valutazione dei *fair value* delle attività acquisite e delle passività assunte per effetto dell'operazione di fusione per incorporazione di Gemina S.p.A. in Atlantia, con efficacia dal 1° dicembre 2013.

⁽²⁾ Si tratta dei ricavi operativi del conto economico riclassificato. Tali ricavi si differenziano dai ricavi del prospetto di conto economico del bilancio consolidato in quanto i ricavi per servizi di costruzione, rilevati a fronte dei costi per servizi, dei costi per il personale e degli oneri finanziari capitalizzati per lavori in concessione, sono presentati nel presente prospetto a riduzione delle rispettive voci di costi operativi e degli oneri finanziari.

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

⁽⁴⁾ Il *Cash Flow* Operativo (FFO) è calcolato come utile + ammortamenti +/- accantonamenti/ripristini di fondi per accantonamenti + oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- quota di imposte differite/anticipate nette rilevata a conto economico.

	<p>⁽⁵⁾ L'Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo Atlantia e del Gruppo Autostrade è determinato deducendo dall'indebitamento finanziario netto determinato, in conformità alla raccomandazione dell'ESMA n. 319 del 20 marzo 2013, le attività finanziarie non correnti.</p> <p>I dati, anche consolidati, relativi al Gruppo Atlantia, nella sua qualità di emittente azioni quotate ai sensi del TUF (sottoposto, pertanto, a obblighi di informazione continua e periodica), sono tratti dalla relazione finanziaria annuale di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, disponibile sul sito <i>internet</i> www.atlantia.it.</p> <p>EVENTUALI CAMBIAMENTI SIGNIFICATIVI</p> <p>L'Emittente attesta che, successivamente alla data dell'ultimo bilancio sottoposto a revisione pubblicato, relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014:</p> <ul style="list-style-type: none"> - non si sono verificati cambiamenti negativi sostanziali nelle sue prospettive; - non si sono verificati cambiamenti significativi della situazione finanziaria o commerciale dell'Emittente medesimo.
B.13	<p>FATTI RECENTI RELATIVI ALL'EMITTENTE RILEVANTI PER LA VALUTAZIONE DELLA SUA SOLVIBILITÀ</p> <p>L'Emittente ritiene che non sussistano eventi recenti sostanzialmente rilevanti per la valutazione della sua solvibilità.</p>
B.14	<p>DIPENDENZA DA SOGGETTI DEL GRUPPO</p> <p>L'Emittente, nella sua qualità di capogruppo del Gruppo Autostrade, non dipende da alcun altro soggetto all'interno del Gruppo medesimo.</p>
B.15	<p>DESCRIZIONE DELLE PRINCIPALI ATTIVITÀ DELL'EMITTENTE</p> <p>Il Gruppo Autostrade è il principale operatore autostradale in Italia dove svolge, attraverso l'Emittente e le Società Concessionarie Italiane, le attività di costruzione (ivi inclusa la relativa progettazione), gestione e manutenzione del 54% della rete autostradale in esercizio a pedaggio in Italia, sulla base di contratti di concessione sottoscritti con il Concedente ⁽²⁾.</p> <p>Le attività del Gruppo Autostrade sono strutturate nelle seguenti macro aree: (i) <u>attività autostradali</u> in Italia, sopra descritte, e all'estero; (ii) <u>aree di servizio</u>, intese quali attività che constano nell'offerta di una gamma ampia e differenziata di servizi commerciali destinati agli utenti autostradali che utilizzano, a vario titolo, la rete autostradale del Gruppo e prestati presso le Aree di Servizio presenti lungo la predetta rete autostradale, la cui gestione è affidata ad operatori terzi, in forza di contratti stipulati a seguito di procedure competitive secondo le vigenti disposizioni di legge e regolamentari; (iii) <u>altre attività</u>, consistenti principalmente nella gestione di sistemi di esazione</p>

⁽²⁾ Fonte: AISCAT: "Quadro riassuntivo della rete autostradale in concessione al 30-06-2014". AISCAT Informazioni 1-2/2014.

	<p>automatica dei pedaggi, nella vendita o noleggio di apparati elettronici di riscossione del pedaggio e nella diffusione di informazioni sul traffico autostradale.</p> <p>All'estero, il Gruppo è attivo: (a) in Cile, dove opera attraverso Los Lagos e le società controllate da Grupo Costanera ed è uno dei principali operatori autostradali in termini di chilometri di autostrade in gestione ed è il principale operatore nell'area metropolitana di Santiago del Cile, dove gestisce circa 100 chilometri di autostrada urbane; (b) in Brasile, dove opera attraverso la <i>joint venture</i> Atlantia Bertin Concessões, costituita dal Gruppo Autostrade e dal gruppo facente capo alla famiglia Bertin, che gestisce una rete autostradale di complessivi 1.538 chilometri e dove è, altresì, uno dei principali operatori autostradali, in termini di chilometri di autostrade in gestione; (c) in Polonia, dove opera attraverso la controllata Stalexport, che gestisce la tratta di 61 chilometri dell'A4 tra Cracovia e Katowice; nonché (d) negli Stati Uniti d'America, dove opera attraverso la controllata ETC, che fornisce servizi di integrazione, manutenzione <i>hardware</i> e <i>software</i>, servizi al cliente e consulenza nel campo dei sistemi elettronici di riscossione del pedaggio negli stati della California, Delaware, Georgia, Florida, Louisiana, Texas, Utah e Washington.</p> <p>Autostrade per l'Italia ricopre il ruolo di capogruppo operativa nel campo delle infrastrutture in concessione e delle attività connesse e controlla, direttamente o indirettamente, le società italiane ed estere del Gruppo titolari di concessioni per la costruzione, gestione e manutenzione di tratte autostradali in Italia e all'estero. In particolare, l'Emittente è titolare della Convenzione Unica, sottoscritta in data 12 ottobre 2007, che disciplina i rapporti con il MIT (subentrato ad ANAS a far data dal 1° ottobre 2012) con riguardo alla costruzione, gestione e manutenzione della Rete di Autostrade per l'Italia, che alla data del 30 giugno 2014 si estendeva per complessivi 2.854,6 chilometri di asse autostradale (ovvero 5.709,2 chilometri, considerando l'estensione di entrambe le carreggiate della Rete di Autostrade per l'Italia).</p>
B.16	<p>INDICAZIONE DEL SOGGETTO CONTROLLANTE AI SENSI DELL'ART. 93 DEL TUF</p> <p>Il capitale dell'Emittente è interamente detenuto da Atlantia, società con azioni quotate sul MTA, che esercita attività di direzione e coordinamento di Autostrade per l'Italia, ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del Codice Civile. Edizione esercita indirettamente un controllo di fatto su Atlantia attraverso Sintonia, che detiene a sua volta circa il 45,56% del capitale di Atlantia.</p> <p>Alla Data del Prospetto, tra gli azionisti di Sintonia è in vigore il Patto Sintonia (sottoscritto il 15 gennaio 2008 e successivamente modificato e integrato), la cui scadenza originaria era prevista per il 21 giugno 2015. Con avviso pubblicato in data 19 dicembre 2014 ai sensi dell'art. 122 del TUF e degli artt. 129 e 131, comma 3, del Regolamento Emittenti, è stato comunicato che, conformemente a quanto previsto dal Patto Sintonia, ciascuno dei partecipanti ha rispettivamente comunicato di non rinnovare lo stesso alla scadenza e pertanto, ai sensi delle disposizioni del Patto Sintonia, sarebbero state conseguentemente avviate le attività propedeutiche alla scissione di Sintonia al fine di assegnare a società interamente controllate da ciascuno degli azionisti uscenti, diversi da Edizione, una quota delle attività (comprese le azioni ordinarie di Atlantia) e delle passività di Sintonia. A seguito della suddetta scissione, Edizione rimarrà azionista unico di Sintonia. Ai sensi dell'avviso di cui sopra, inoltre, il Patto Sintonia scadrà alla data di efficacia della prevista scissione, che si prevede possa intervenire entro il 21 giugno 2015, data di scadenza originaria del Patto Sintonia</p>

medesimo, ovvero, qualora non fosse possibile perfezionare la scissione entro la suddetta data, è previsto che il Patto Sintonia sia prorogato fino alla data di efficacia della scissione, in ogni caso non oltre il 21 settembre 2015. Per completezza, come si evince dal comunicato stampa pubblicato da Sintonia in data 18 dicembre 2014 (e disponibile sul sito *internet* di Borsa Italiana, www.borsaitaliana.it), ad esito della scissione parziale di Sintonia, una quota delle attività e delle passività di tale società sarà assegnata a tre beneficiarie interamente possedute (una per ciascuno) dagli azionisti di Sintonia diversi da Edizione (che resterà azionista unico di Sintonia), in modo tale che il valore del patrimonio netto di ciascuna beneficiaria sia pari al *pro-quota* del patrimonio netto attribuibile ai rispettivi azionisti di Sintonia.

B.17 RATING

Si riportano di seguito i giudizi di *rating* sull'Emittente alla Data del Prospetto, rilasciati dalle seguenti agenzie, stabilite e registrate nel territorio dell'Unione Europea.

	<i>Long term</i> (lungo termine)	<i>Short term</i> (breve termine)	<i>Outlook</i> (prospettiva)
Standard & Poor's	BBB+	A-2	Stabile
Moody's	Baa1	N/A	Stabile
Fitch	A-	F2	Stabile

In data 10 aprile 2015, l'agenzia di *rating* Moody's ha rilasciato un giudizio di *rating* preliminare riferito alle Obbligazioni pari a (P)Baa1. La conferma del giudizio di cui sopra è subordinata all'effettiva emissione delle Obbligazioni e alla determinazione e pubblicazione dei termini e condizioni finali delle Obbligazioni medesime. Pertanto, il giudizio di *rating* confirmatorio sarà emesso non prima della Data di Emissione delle Obbligazioni e sarà reso noto dall'Emittente mediante pubblicazione di un apposito comunicato stampa.

Il *rating* non costituisce una raccomandazione d'acquisto, di vendita ovvero per la detenzione di strumenti finanziari e non vi è alcuna garanzia che il *rating* assegnato alle Obbligazioni rifletta propriamente e nella sua interezza ogni rischio relativo ad un investimento nelle Obbligazioni, ovvero che tale *rating* rimanga costante e immutato per tutta la durata delle Obbligazioni e non sia oggetto di modifica, revisione od addirittura ritiro da parte dell'agenzia di *rating* che lo ha rilasciato. Quanto precede potrebbe avere un'incidenza sul valore di mercato delle Obbligazioni.

SEZIONE C - STRUMENTI FINANZIARI

C.1 DESCRIZIONE DEL TIPO E DELLA CLASSE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI OFFERTI E/O AMMESSI ALLA NEGOZIAZIONE

Gli strumenti finanziari sono Obbligazioni emesse da Autostrade per l'Italia. Il codice ISIN rilasciato da Banca d'Italia per le Obbligazioni è "IT0005108490".

C.2	<p>VALUTA DI EMISSIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI</p> <p>Le Obbligazioni saranno emesse in Euro.</p>
C.5	<p>DESCRIZIONE DI EVENTUALI RESTRIZIONI ALLA LIBERA TRASFERIBILITÀ DEGLI STRUMENTI FINANZIARI</p> <p>Non esistono restrizioni imposte dalle condizioni di emissione alla libera negoziabilità delle Obbligazioni, salvo le disposizioni di legge vigenti in materia.</p>
C.8	<p>DESCRIZIONE DEI DIRITTI CONNESSI AGLI STRUMENTI FINANZIARI, EVENTUALI RESTRIZIONE E RANKING DEGLI STRUMENTI FINANZIARI</p> <p>Le Obbligazioni incorporano i diritti previsti dalla normativa italiana applicabile agli strumenti finanziari della stessa categoria. In particolare, gli Obbligazionisti hanno diritto al pagamento degli interessi e, alla Data di Scadenza del Prestito, al rimborso alla pari del capitale.</p> <p>I diritti degli Obbligazionisti si prescrivono a favore dell'Emittente, per quanto concerne il diritto al pagamento degli interessi, decorsi 5 (cinque) anni dalla data in cui questi sono divenuti esigibili e, per quanto concerne il diritto al rimborso del capitale, decorsi 10 (dieci) anni dalla data in cui le Obbligazioni sono diventate rimborsabili.</p> <p>Le Obbligazioni non saranno subordinate agli altri debiti chirografari presenti e futuri dell'Emittente.</p>
C.9	<p>TASSO DI INTERESSE NOMINALE E DISPOSIZIONI RELATIVE AGLI INTERESSI DA PAGARE</p> <p><u>Tasso di interesse nominale e tasso di rendimento</u></p> <p>Le Obbligazioni sono fruttifere di interessi, a tasso fisso, dalla Data di Godimento del Prestito (inclusa) sino alla Data di Scadenza del Prestito (esclusa).</p> <p>Il Tasso di Interesse Nominale annuo lordo sarà determinato in misura pari al tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza (calcolato sommando il Margine di Rendimento Effettivo al tasso <i>mid swap</i> a 8 anni - pubblicato sulla pagina Reuters ISDAFIX2, <i>fixing</i> contro EURIBOR a 6 mesi, alle ore 11.00 a.m. di Francoforte - e rilevato il terzo Giorno Lavorativo antecedente alla Data di Godimento del Prestito) arrotondato, ove non divisibile per 0,125%, all'ottavo di punto percentuale (e cioè lo 0,125%) inferiore; laddove il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza risulti esattamente divisibile per 0,125%, il Tasso di Interesse Nominale annuo lordo sarà pari a tale tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza diminuito dello 0,125%. Il Tasso di Interesse Nominale annuo lordo così determinato sarà comunicato al pubblico con apposito avviso integrativo entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta, come eventualmente modificato.</p> <p>Il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza delle Obbligazioni alla Data di Emissione sarà reso noto, insieme al Margine di Rendimento Effettivo ed al tasso <i>mid swap</i> a 8 anni rilevato con le modalità di seguito indicate, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo</p>

	<p>di Offerta con apposito avviso integrativo. Tale tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza sarà calcolato sommando il suddetto Margine di Rendimento Effettivo al tasso <i>mid swap</i> a 8 anni (pubblicato sulla pagina Reuters ISDAFIX2, <i>fixing</i> contro EURIBOR a 6 mesi, alle ore 11.00 a.m. di Francoforte), e rilevato il terzo Giorno Lavorativo antecedente alla Data di Godimento del Prestito. Il Margine di Rendimento Effettivo sarà non inferiore a 70 punti base (<i>basis points</i>) e sarà determinato in base ai prezzi di mercato delle obbligazioni di durata sostanzialmente simile emesse da Atlantia e garantite dall'Emittente (in particolare, le obbligazioni a tasso fisso con cedola 2,875% e scadenza 26 febbraio 2021 – ISIN XS0986174851 e le obbligazioni a tasso fisso con cedola 4,375% e scadenza 16 settembre 2025 – ISIN XS0542534192), nonché dei Buoni del Tesoro Poliennali emessi dalla Repubblica Italiana di durata sostanzialmente simile alle Obbligazioni (in particolare, i Buoni del Tesoro Poliennali con cedola 4,50% e scadenza 1 maggio 2023 – ISIN IT0004898034), all'andamento delle adesioni all'Offerta e alle condizioni di mercato. In caso di liquidazione delle Obbligazioni prima della loro scadenza, il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza delle Obbligazioni conseguito dal sottoscrittore dipenderà dal prezzo di vendita delle Obbligazioni. In linea teorica, tale prezzo dovrebbe rappresentare il valore attuale dei flussi futuri delle Obbligazioni. L'Emittente, in ogni caso, non emetterà Obbligazioni con un tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza, calcolato come sopra precisato, negativo o pari allo zero.</p> <p><u>Pagamento degli interessi e rimborso del capitale</u></p> <p>Gli interessi sono pagabili annualmente in via posticipata, con primo pagamento alla scadenza del primo anno dalla Data di Godimento del Prestito e ultimo pagamento alla Data di Scadenza del Prestito.</p> <p>Il rimborso delle Obbligazioni avverrà alla pari, in un'unica soluzione, alla Data di Scadenza del Prestito. Qualora una qualsiasi data di pagamento degli interessi, ovvero la Data di Scadenza del Prestito, non dovesse cadere in un Giorno Lavorativo, la stessa sarà posticipata al primo Giorno Lavorativo immediatamente successivo senza che tale spostamento comporti la spettanza di alcun importo aggiuntivo ai titolari delle Obbligazioni, ovvero, per il solo caso di pagamento degli interessi, lo spostamento delle successive date di pagamento degli interessi (<i>Following Business Day Convention – unadjusted</i>). Non è prevista la facoltà di rimborso anticipato del Prestito, né a favore dell'Emittente, né a favore degli Obbligazionisti.</p> <p>Il pagamento degli interessi e il rimborso del capitale avranno luogo esclusivamente per il tramite degli intermediari autorizzati aderenti a Monte Titoli.</p> <p><u>Rappresentante degli Obbligazionisti</u></p> <p>Alla Data del Prospetto, non esiste un rappresentante comune degli Obbligazionisti.</p>
<p>C.10</p>	<p>COMPONENTI DERIVATE LEGATE AL PAGAMENTO DEGLI INTERESSI DELLE OBBLIGAZIONI</p> <p>Le Obbligazioni non prevedono componenti derivate legate al pagamento degli interessi.</p>

C.11	<p>AMMISSIONE ALLE NEGOZIAZIONI</p> <p>Borsa Italiana, con provvedimento n. LOL-002420 dell'11 maggio 2015, ha disposto l'ammissione a quotazione delle Obbligazioni sul MOT. La data di inizio delle negoziazioni delle Obbligazioni sul MOT sarà disposta da Borsa Italiana, ai sensi dell'art. 2.4.3 del Regolamento di Borsa.</p>
SEZIONE D - RISCHI	
D.2	<p>FATTORI DI RISCHIO RELATIVI ALL'EMITTENTE E AL GRUPPO E AL SETTORE IN CUI GLI STESSI OPERANO</p> <p>Fattori di rischio relativi all'Emittente e al Gruppo</p> <p><u>Rischi connessi all'indebitamento e alla prestazione di garanzie</u></p> <p>Tale fattore di rischio descrive l'Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo alla data del 31 dicembre 2014 e le sue principali fonti, evidenziando al contempo i rischi connessi (i) all'eventuale inadempimento degli obblighi assunti ai sensi dei contratti di finanziamento; (ii) all'eventuale attivazione delle garanzie prestate dall'Emittente; (iii) al mancato rispetto degli impegni e <i>covenant</i> previsti nei rispettivi contratti; (iv) alla presenza di impegni e clausole relativi non solo alle società del Gruppo Autostrade, ma anche alle società del Gruppo Atlantia; (v) all'incertezza indotta dall'andamento dei tassi di interesse.</p> <p><u>Controllo dell'Emittente da parte di Atlantia</u></p> <p>Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che l'azionista unico Atlantia esercita il controllo di diritto sull'Emittente ai sensi dell'art. 93 del TUF, detenendone direttamente il 100% del capitale sociale, nonché attività di direzione e coordinamento, ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del Codice Civile ed evidenzia le principali conseguenze di eventuali cambi di controllo a livello di Atlantia sulle concessioni del Gruppo e sull'indebitamento.</p> <p><u>Rischi connessi alle strategie di ampliamento e diversificazione delle attività</u></p> <p>Tale fattore di rischio evidenzia i rischi legati a eventuali difficoltà nell'ottenimento, da parte del Gruppo, di nuove concessioni o di appalti per la fornitura di servizi ad altri soggetti, nonché nello sviluppo di nuove tecnologie avanzate.</p> <p><u>Rischi connessi alla strategia di crescita attraverso acquisizioni</u></p> <p>Tale fattore di rischio evidenzia i rischi legati alla strategia di crescita del Gruppo basata, tra l'altro, su nuove acquisizioni e sulla gestione dei relativi processi di integrazione.</p> <p><u>Rischi connessi all'operatività all'estero</u></p> <p>Tale fattore di rischio evidenzia i rischi legati agli investimenti in attività all'estero e all'operatività in paesi stranieri.</p>

Rischi connessi al tasso di cambio

Tale fattore di rischio dipende da eventuali future variazioni significative dei tassi di cambio.

Rischi connessi alla necessità di liquidità

Tale fattore di rischio evidenzia i rischi legati all'eventuale insufficienza dei flussi di cassa o all'eventuale indisponibilità di finanziamenti in un ammontare tale da permettere al Gruppo Autostrade di far fronte ai propri debiti, incluse le Obbligazioni, alla rispettiva scadenza o di finanziare ulteriori esigenze di liquidità.

Rischi connessi al contenzioso

Tale fattore di rischio evidenzia i rischi legati al contenzioso in essere e alla circostanza che il Gruppo possa essere tenuto in futuro a far fronte a obblighi di pagamento non coperti dall'apposito fondo rischi e oneri iscritto a bilancio, ovvero che gli accantonamenti effettuati nel suddetto fondo possano risultare insufficienti a coprire passività derivanti da un esito negativo dei contenziosi oltre le attese.

Rischi connessi all'assoggettamento del Gruppo a procedure antitrust e all'accordo di manleva con Autogrill

Tale fattore di rischio è legato (i) alla circostanza che, con la Decisione Antitrust, l'AGCM ha imposto all'Emittente e alle Società Concessionarie Italiane di conformarsi a determinate procedure competitive per l'affidamento dei servizi *Non-Oil* e (ii) a un accordo di manleva sottoscritto tra Edizione e l'Emittente, ai sensi del quale quest'ultimo si è impegnato a manlevare Edizione da qualsiasi responsabilità derivante dalla violazione o dalla non corretta applicazione della Decisione Antitrust.

Rischi connessi alla rilevanza delle attività immateriali sul totale attivo patrimoniale e sul patrimonio netto del Gruppo

Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che le attività immateriali incidono in misura rilevante sul totale dell'attivo patrimoniale e sul patrimonio netto del Gruppo e sono soggette a *impairment test* periodico. Un eventuale peggioramento della capacità di generare flussi finanziari e risultati economici sensibilmente diversi e peggiorativi rispetto alle previsioni e alle stime su cui si basa l'*impairment test* potrebbero comportare rettifiche al valore contabile dell'avviamento e/o dei diritti concessori immateriali iscritti nel bilancio consolidato del Gruppo, con conseguente necessità di contabilizzare a conto economico delle svalutazioni.

Rischi connessi ai dati di conto economico riesposti (restated) relativi all'esercizio 2013, riportati nel Prospetto

Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che il Prospetto contiene taluni dati di conto economico relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 che sono stati riesposti a seguito di alcuni avvenimenti che hanno riguardato il Gruppo e che detti dati riesposti non sono stati assoggettati a revisione contabile da parte della Società di Revisione.

Fattori di rischio connessi al settore in cui l'Emittente e il Gruppo operano*Rischi connessi alla dipendenza del Gruppo dalla durata delle concessioni autostradali*

Tale fattore di rischio è legato all'attività principale svolta dal Gruppo, relativa alla costruzione, gestione e manutenzione di reti autostradali in concessione in forza di convenzioni stipulate con il Concedente, nonché con gestori di reti autostradali all'estero, ed evidenzia i rischi legati all'eventuale mancata aggiudicazione di nuove concessioni alla data di scadenza di quelle in vigore, ovvero all'eventuale mancata aggiudicazione di nuove concessioni alla data di scadenza di quelle in vigore, ovvero all'aggiudicazione a condizioni diverse rispetto a quelle vigenti alla Data del Prospetto.

Rischi connessi alla decadenza dalle concessioni in Italia, nonché a penali o sanzioni per inadempimento e sospensione di aumenti tariffari - mutamenti soggettivi

Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che le convenzioni di cui sono parte le società del Gruppo prevedono in capo alle stesse una serie di obbligazioni che, ove non adempite, possono determinare conseguenze che variano dall'applicazione di sanzioni o penali in capo alle concessionarie, fino alla cessazione anticipata o decadenza delle convenzioni medesime.

Rischi connessi alla regolamentazione ambientale

Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che il Gruppo possa essere chiamato a sostenere costi o investimenti significativi al fine di conformarsi a provvedimenti di legge e regolamentari applicabili in materia ambientale, ovvero possa essere assoggettato a responsabilità di natura ambientale in relazione alle attività svolte.

Rischi connessi a modifiche nella legislazione e/o alla regolamentazione di settore

Considerato che il Gruppo opera principalmente in un settore di attività altamente regolamentato, tale fattore di rischio è legato all'eventuale entrata in vigore di modifiche legislative e/o regolamentari, sia in Italia sia all'estero, suscettibili di incidere negativamente sulle attività concessorie e sui risultati finanziari del Gruppo.

Rischi connessi ai volumi di traffico

Tale fattore di rischio descrive l'incidenza del traffico sui ricavi del Gruppo ed il conseguente impatto negativo che una contrazione dei volumi del traffico potrebbe determinare in futuro.

Rischi connessi alla concorrenza di società terze nel settore autostradale e concorrenza di mezzi di trasporto alternativi

Tale fattore di rischio evidenzia i rischi legati (i) alla possibile futura concorrenza di altre società nel settore autostradale, (ii) allo sviluppo di reti alternative, e (iii) alla eventuale preferenza, da parte degli utenti, di mezzi di trasporto alternativi a quello autostradale, in termini di diminuzione dei

volumi di traffico sulla Rete Italiana del Gruppo o di riduzione della capacità del Gruppo di ampliare la propria rete.

Rischi connessi alle variazioni climatiche

Tale fattore di rischio evidenzia la stretta correlazione tra le condizioni meteo e l'utilizzo della rete autostradale e il conseguente rischio che eventi di carattere climatico e di natura eccezionale possano determinare una contrazione dei volumi di traffico ovvero l'applicazione di penali, ai sensi delle convenzioni di cui il Gruppo è parte, per inadempimento dell'obbligo di mantenimento degli *standard* di sicurezza previsti, ovvero, infine, contenziosi con gli utenti.

Rischi connessi alla difficoltà nell'attuazione dei piani di investimento previsti dalla Convenzione Unica nei tempi e con i budget previsti

Tale fattore di rischio è legato agli eventuali ritardi nella realizzazione dei piani di investimento di cui alla Convenzione Unica e ai limiti cui va incontro l'Emittente nel recupero dei costi e delle perdite causati dai suddetti ritardi. Si descrivono, inoltre, alcuni rischi specificamente inerenti i progetti di costruzione delle tratte autostradali.

Rischi connessi a dissesti geo-morfologici in caso di costruzioni e scavi

Tale fattore di rischio è legato a eventuali imprevisti di natura tecnico/progettuale che si manifestino durante l'esecuzione di lavori di costruzione, con conseguenti maggiori costi legati a misure di mitigazione addizionali rispetto a quelle inizialmente previste e rallentamento dei lavori, fermi restando eventuali profili di responsabilità delle società del Gruppo in presenza di un'attività progettuale non in linea con le prescrizioni normative.

Rischio legato all'inquinamento acustico

Tale fattore di rischio è legato ad eventuali contestazioni avanzate dai cittadini e dalle comunità territoriali in relazione all'inquinamento acustico generato dal traffico autostradale.

Rischio di interferenza con aree contaminate e rischi relativi allo smaltimento dei rifiuti e alla gestione delle acque di cantiere nella fase di realizzazione dell'opera

Tale fattore di rischio è legato a eventuali imprevisti di natura ambientale che si verifichino durante la realizzazione delle opere autostradali, quali il rinvenimento di aree contaminate ovvero il rischio di inosservanza delle prescrizioni normative e regolamentari da parte degli appaltatori.

Rischio di interferenza con aree di interesse archeologico

Tale fattore di rischio è legato all'eventuale interferenza, durante la fase di realizzazione delle opere autostradali, con aree di interesse archeologico non individuate durante la progettazione e alle conseguenze negative per il Gruppo derivanti da ritardi o sospensione dei lavori.

Rischi connessi a eventi c.d. "Nimby"

Tale fattore di rischio è legato a eventuali contestazioni avanzate dai cittadini e dalle comunità territoriali contro la realizzazione di grandi opere in genere, sull'assunto che la relativa costruzione possa generare danni alla salute ovvero all'ambiente naturale circostante.

Rischi connessi a interruzioni dell'operatività delle infrastrutture e degli impianti di rete

Tale fattore di rischio è legato a potenziali impreviste interruzioni del servizio in conseguenza di eventi non dipendenti dalla volontà delle società del Gruppo, quali guasti o malfunzionamento di apparecchiature o sistemi di controllo, disagi legati a scioperi o agitazioni, disastri naturali, crolli o distruzioni di parti della rete autostradale ovvero disastri causati dall'uomo.

Rischi connessi alle problematiche nei mercati globali del credito nell'attuale congiuntura economica

Tale fattore di rischio è legato alle condizioni di incertezza e instabilità dei mercati finanziari determinate dalla congiuntura economica negativa a livello internazionale e al rischio che il Gruppo non si riveli in grado di accedere al mercato dei capitali e del credito e di rifinanziare il proprio indebitamento a condizioni e costi analoghi rispetto al passato e in misura adeguata avuto riguardo al relativo fabbisogno.

Rischio di credito

Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che, nel contesto di operazioni di natura finanziaria, eventuali variazioni inattese del merito creditizio delle controparti generino effetti sulla posizione creditoria, in termini di insolvenza (rischio di *default*) o di variazioni nel valore di mercato della stessa (rischio di *spread*).

Rischi connessi alla tassazione e alle imposte applicate nei paesi in cui il Gruppo opera

Tale fattore di rischio è legato ad ipotetici effetti negativi cui potrebbe essere soggetto il Gruppo in relazione ad eventuali mutamenti della normativa fiscale all'interno dei vari paesi in cui lo stesso opera.

Rischio connesso al malfunzionamento di alcuni Apparati Telepass

Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che nel 2012 il Gruppo ha rilevato il potenziale malfunzionamento di uno specifico lotto di Apparati Telepass, tale da richiedere la sostituzione da parte degli utenti, con conseguente rischio di risarcimento del danno nei confronti degli utenti medesimi.

D.3	<p>FATTORI DI RISCHIO RELATIVI ALL'OFFERTA E ALLE OBBLIGAZIONI</p> <p><u>Rischio relativo al Tasso di Interesse Nominale e al tasso di rendimento annuo lordo a scadenza delle Obbligazioni</u></p> <p>Tale fattore di rischio riguarda la circostanza che, al momento dell'adesione, l'investitore non conoscerà il Tasso di Interesse Nominale delle Obbligazioni e il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza delle Obbligazioni, che saranno comunicati al pubblico entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla chiusura del Periodo di Offerta.</p> <p><u>Rischio di liquidità</u></p> <p>Tale fattore è rappresentato dalla eventuale difficoltà o impossibilità per l'investitore di vendere prontamente le Obbligazioni prima della loro scadenza naturale a un prezzo in linea con il mercato. L'investitore, pertanto, potrebbe trovarsi nella difficoltà di liquidare il proprio investimento prima della sua scadenza naturale a meno di dover accettare un prezzo inferiore a quello pagato al momento dell'investimento.</p> <p><u>Rischio connesso al rating dell'Emittente e delle Obbligazioni</u></p> <p>Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che il <i>rating</i> attribuito all'Emittente e alle Obbligazioni da alcune agenzie costituisce una valutazione della capacità dell'Emittente medesimo di assolvere i propri impegni finanziari, ivi compresi quelli relativi alle Obbligazioni. Conseguentemente, ogni modifica effettiva ovvero attesa dei <i>rating</i> attribuiti ad Autostrade per l'Italia e/o alle Obbligazioni potrebbe influire sul valore di mercato delle Obbligazioni medesime. Inoltre, il <i>rating</i> definitivo delle Obbligazioni emesso da Moody's sarà pubblicato non prima della Data di Emissione delle Obbligazioni.</p> <p><u>Rischio di mercato</u></p> <p>Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che fattori eterogenei possano influenzare negativamente il valore di mercato delle Obbligazioni successivamente alla loro emissione.</p> <p><u>Rischio di tasso</u></p> <p>Tale fattore di rischio evidenzia come fluttuazioni dei tassi di interesse sui mercati finanziari possano ripercuotersi in maniera significativa sui prezzi e quindi sui rendimenti delle Obbligazioni, in misura più accentuata quanto più lunga è la loro vita residua.</p> <p><u>Rischio connesso alla possibilità di modifiche del regime fiscale delle Obbligazioni</u></p> <p>Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che saranno a carico degli Obbligazionisti ogni imposta e tassa, presente o futura che, ai sensi delle disposizioni di volta in volta applicabili, dovessero essere riferite alle Obbligazioni o alle quali le Obbligazioni vengano comunque ad essere soggette e che, pertanto, eventuali maggiori prelievi fiscali sui redditi o sulle plusvalenze relativi alle Obbligazioni ad esito di sopravvenute modifiche legislative o regolamentari ovvero di</p>
------------	--

sopravvenute prassi interpretative possano comportare una riduzione del rendimento delle Obbligazioni al netto del prelievo fiscale.

Rischio connesso all'assenza di covenant nel Regolamento del Prestito

Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che il Regolamento del Prestito non contiene specifici *covenant* in virtù dei quali l'Emittente si impegni a non cedere a terzi, in tutto o in parte, le partecipazioni azionarie dallo stesso detenute, ovvero di trasferire attività, anche rilevanti.

Rischio relativo all'assenza di quote dell'Offerta riservate ad Investitori Qualificati

Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che le Obbligazioni saranno offerte in Italia esclusivamente al pubblico indistinto, fatti salvi gli impegni di garanzia assunti dai Responsabili del Collocamento. Nessuna quota sarà destinata agli Investitori Qualificati.

Rischio relativo all'ammontare complessivo e numero delle Obbligazioni

Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che, al momento dell'adesione, l'investitore non conoscerà l'ammontare complessivo e il numero delle Obbligazioni che saranno emesse. Tali informazioni saranno comunicate al pubblico entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla chiusura del Periodo di Offerta.

Rischio relativo al prezzo di emissione delle Obbligazioni

Tale fattore di rischio è rappresentato dal fatto che, al momento dell'adesione, l'investitore non conoscerà il prezzo di emissione delle Obbligazioni, il quale sarà comunicato al pubblico entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla chiusura del Periodo di Offerta.

Rischio relativo alla Data di Godimento del Prestito

Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che, al momento dell'adesione, l'investitore non conoscerà la Data di Godimento del Prestito, che sarà comunicata al pubblico entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla chiusura del Periodo di Offerta.

Rischio di ritiro/annullamento dell'Offerta

Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che, in ipotesi di ritiro o annullamento dell'Offerta, ove gli investitori abbiano versato l'importo di sottoscrizione delle Obbligazioni prima della relativa comunicazione di ritiro o annullamento, gli stessi non potranno beneficiare degli interessi sulle somme versate.

Rischio legato al venir meno degli impegni di garanzia dei Responsabili del Collocamento e del Garante Aggiuntivo

Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che al ricorrere di alcuni eventi, che saranno previsti nel contratto di collocamento e garanzia relativo all'Offerta, i Responsabili del Collocamento anche

	<p>in nome e per conto del Garante Aggiuntivo (anche disgiuntamente) non saranno tenuti all'adempimento degli obblighi di garanzia, ovvero detti obblighi potranno essere revocati.</p> <p><u>Rischio legato a potenziali conflitti di interesse</u></p> <p>Tale fattore di rischio descrive i rapporti in essere tra i Responsabili del Collocamento e Coordinatori dell'Offerta, Banca IMI e UniCredit, inclusi i rispettivi gruppi di appartenenza, e il Gruppo, da cui potrebbero scaturire situazioni di potenziale conflitto di interessi.</p> <p><u>Rischio connesso all'assenza di garanzie di Atlantia e di terzi per il rimborso delle Obbligazioni</u></p> <p>Tale fattore di rischio è legato alla circostanza che il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi delle Obbligazioni non sono assistiti da garanzie specifiche da parte della controllante Atlantia o di soggetti terzi.</p>
<p>SEZIONE E - OFFERTA</p>	
<p>E.2b</p>	<p>RAGIONI DELL'OFFERTA E IMPIEGO DEI PROVENTI</p> <p>L'Offerta si inserisce nel contesto di un programma di ottimizzazione della gestione finanziaria del Gruppo Atlantia, a seguito della fusione con Gemina S.p.A. (avvenuta nel 2013) e dell'ingresso nel Gruppo Atlantia medesimo delle società del gruppo facente capo ad ADR. Detto programma, a beneficio e nell'interesse anche di Autostrade per l'Italia (nella sua qualità di <i>sub-holding</i> operativa), è finalizzato, <i>inter alia</i>, a consentire all'Emittente l'accesso diretto e in maniera indipendente al mercato. I proventi netti dell'Offerta saranno utilizzati dall'Emittente per finalità di gestione operativa generale del Gruppo Autostrade. Si precisa che l'Emittente non promuove l'Offerta per esigenze contingenti legate all'effettuazione di specifici investimenti o per esigenze di rientro da specifiche linee di credito o di rimborso di finanziamenti in essere. Fermo restando quanto precede e la circostanza che i proventi dell'Offerta non saranno utilizzati per finanziare le attività di altre società del Gruppo Atlantia diverse dalle società del Gruppo Autostrade, l'Emittente non esclude di poter decidere: (i) in via autonoma e indipendente dal <i>pool</i> dei creditori, di utilizzare almeno in parte i proventi raccolti tramite l'Offerta per ripagare una parte del debito in essere; e/o (ii) di rimborsare anticipatamente i finanziamenti infragruppo con Atlantia, al fine di estendere la durata media del proprio debito; e/o (iii) di finanziare, in tutto o in parte, la realizzazione di investimenti, inclusi quelli previsti dalle concessioni del Gruppo.</p>
<p>E.3</p>	<p>DESCRIZIONE DEI TERMINI E DELLE CONDIZIONI DELL'OFFERTA</p> <p>Caratteristiche generali</p> <p><u>Tipologia e controvalore massimo dell'Offerta</u></p> <p>L'Offerta consiste in un'offerta pubblica e relativa quotazione sul MOT di massime n. 750.000 Obbligazioni del valore nominale di Euro 1.000 ciascuna. L'Emittente si riserva la facoltà, nel corso del Periodo di Offerta, di aumentare, d'intesa con i Responsabili del Collocamento, il valore nominale complessivo massimo dell'Offerta fino a un importo complessivo massimo pari a Euro</p>

1.500.000.000. In tale ipotesi, saranno emesse fino a un numero massimo di 1.500.000 Obbligazioni del valore nominale di Euro 1.000 ciascuna.

Quantitativo Minimo

Le Obbligazioni sono offerte al pubblico mediante emissione del Prestito per un ammontare minimo delle Obbligazioni costituito da n. 150.000 Obbligazioni da nominali Euro 1.000 ciascuna.

Prezzo di Offerta

Il prezzo di offerta delle Obbligazioni sarà inferiore al 100% del loro valore nominale e comunque superiore al 99% del loro valore nominale (da intendersi, rispettivamente, come valore massimo e valore minimo entro cui sarà determinato il Prezzo di Offerta). Tale prezzo sarà determinato dai Responsabili del Collocamento, d'intesa con la Società, al termine del Periodo di Offerta, e reso noto mediante pubblicazione di un avviso integrativo entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dal termine del Periodo di Offerta.

Calendario dell'Offerta

Inizio dell'Offerta	Le ore 9:00 del 18 maggio 2015.
Termine dell'Offerta	Le ore 13:00 del 5 giugno 2015, salvo chiusura anticipata o proroga. Le domande di adesione fuori sede saranno raccolte esclusivamente dalle ore 9:00 del 18 maggio 2015 alle ore 17:00 del 29 maggio 2015. I Collocatori che operano online provvederanno alla raccolta delle adesioni pervenute per via telematica esclusivamente dalle ore 9:00 del 18 maggio 2015 alle ore 17:00 del 22 maggio 2015.
Comunicazione dei risultati dell'Offerta	Entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta.
Pagamento del Prezzo di Offerta / Data di Emissione	Entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta.
Messa a disposizione degli aventi diritto delle Obbligazioni	Contestualmente alla Data di Pagamento e alla Data di Emissione, ovvero entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta.

Ritiro dell'Offerta

È previsto qualora le domande di adesione al Prestito fossero inferiori al Quantitativo Minimo. Ove la facoltà di ritiro non venga esercitata, il Prestito sarà emesso per un importo minimo pari ad almeno Euro 750.000.000, anche ad esito degli, e in base agli, impegni di garanzia assunti dal consorzio di collocamento e garanzia.

Riduzione del numero totale di Obbligazioni offerte

La Società, d'intesa con i Responsabili del Collocamento, si riserva la facoltà di non fare assegnare integralmente le Obbligazioni oggetto dell'Offerta, procedendo alla riduzione del numero totale delle Obbligazioni offerte, dandone immediata comunicazione al pubblico con l'avviso con cui saranno pubblicati i risultati dell'Offerta.

Chiusura anticipata dell'Offerta

È prevista qualora, prima della chiusura del Periodo di Offerta, siano pervenute richieste di adesioni per un quantitativo superiore all'ammontare massimo delle Obbligazioni. La chiusura anticipata dell'Offerta sarà immediatamente comunicata dall'Emittente mediante pubblicazione di un avviso integrativo, avrà efficacia a partire dal giorno successivo a quello di pubblicazione di tale avviso e riguarderà anche le adesioni effettuate fuori sede. In ogni caso, il Periodo di Offerta dovrà avere una durata almeno pari a 5 (cinque) Giorni Lavorativi. In caso di chiusura anticipata dell'Offerta, la stessa avrà termine alle ore 13:00 della relativa data di chiusura anticipata, sia per le adesioni in sede, sia per le adesioni fuori sede e, ove la data di chiusura anticipata dell'Offerta dovesse cadere il 22 maggio 2015, l'Offerta delle Obbligazioni avrà termine alle ore 17:00, sia per le adesioni in sede, sia per le adesioni fuori sede e per le adesioni *online*.

Informazioni relative all'Offerta

Destinatari

L'Offerta è integralmente ed esclusivamente destinata al pubblico indistinto in Italia. Non possono aderire all'Offerta gli Investitori Qualificati, fatta eccezione (i) per le persone fisiche di cui al numero II dell'Allegato 3 del Regolamento CONSOB n. 16190/2007 e sue successive modifiche ed integrazioni, (ii) per le società di gestione autorizzate alla prestazione del servizio di gestione su base individuale di portafogli di investimento per conto terzi, (iii) per gli intermediari autorizzati abilitati alla gestione dei portafogli individuali per conto terzi e (iv) per le società fiduciarie che prestano servizi di gestione di portafogli di investimento, anche mediante intestazione fiduciaria, di cui all'art. 60, comma 4, del D.Lgs. 23 luglio 1996 n. 415, che potranno aderire all'Offerta esclusivamente per conto dei loro clienti, indicando sulla scheda di adesione il solo codice fiscale del cliente. Il Prospetto non costituisce offerta di strumenti finanziari negli Stati Uniti d'America, in Canada, in Giappone, in Australia o in qualunque altro paese nel quale l'Offerta delle Obbligazioni non sia consentita in assenza di autorizzazione da parte delle autorità competenti, né costituisce offerta di strumenti finanziari in qualunque altro stato membro dell'Unione Europea.

Condizioni a cui è soggetta l'Offerta

L'Offerta non è subordinata ad alcuna condizione, salvo la raccolta di adesioni per un ammontare almeno pari al Quantitativo Minimo, costituito da n. 150.000 Obbligazioni da nominali Euro 1.000 ciascuna, e in merito alla facoltà di ritiro e revoca dell'Offerta medesima.

Lotto Minimo

Le domande di adesione all'Offerta devono essere presentate esclusivamente per quantitativi minimi pari a n. 2 (due) Obbligazioni, per un valore nominale complessivo pari a Euro 2.000 o suoi successivi incrementi pari ad almeno n. 1 Obbligazione per un valore nominale pari a Euro 1.000, fatti salvi i criteri di riparto di cui sotto.

Criteria di riparto

Nel caso in cui le adesioni al Prestito pervenute durante il Periodo di Offerta risultino superiori all'ammontare complessivo delle stesse, quale comunicato al pubblico, si provvederà al riparto e all'assegnazione dell'ammontare complessivo delle Obbligazioni, secondo i seguenti criteri. Qualora il numero dei richiedenti risulti non superiore al numero di Lotti Minimi disponibili, per ciascun richiedente sarà assegnato un quantitativo di Obbligazioni pari al Lotto Minimo. Nel caso in cui dopo tale assegnazione residuino delle Obbligazioni, queste saranno assegnate come segue: (a) i Responsabili del Collocamento, dedotti i Lotti Minimi già assegnati, procederanno all'assegnazione ai singoli richiedenti delle residue Obbligazioni, in misura proporzionale alle Obbligazioni richieste (e non soddisfatte) da ognuno di essi, e tale assegnazione proporzionale sarà arrotondata per difetto; (b) ove, successivamente all'assegnazione di cui al precedente punto (a) residuino ancora ulteriori Obbligazioni, queste saranno singolarmente assegnate dai Responsabili del Collocamento ai richiedenti che abbiano partecipato al riparto proporzionale di cui al precedente punto (a) mediante estrazione a sorte. Qualora il numero dei richiedenti risulti superiore al numero di Lotti Minimi disponibili (e quindi non risulti possibile assegnare a ciascun richiedente un Lotto Minimo, poiché l'ammontare complessivo delle Obbligazioni è all'uopo insufficiente), i Responsabili del Collocamento procederanno ad assegnare i Lotti Minimi ai singoli richiedenti mediante estrazione a sorte.

Modalità di adesione

Le domande di adesione all'Offerta dovranno essere effettuate mediante presentazione e consegna dell'apposita scheda di adesione debitamente compilata e sottoscritta dal richiedente o da un suo mandatario speciale e presentata presso i Collocatori. Le schede di adesione sono disponibili presso tutti i Collocatori. Fatto salvo quanto previsto dall'art. 30, comma 6, del TUF in tema di efficacia dei contratti conclusi fuori sede, nonché dall'art. 67-*duodecies*, comma 1, del Codice del Consumo e dall'art. 95-*bis*, comma 2, del TUF in tema di revoca in caso di pubblicazione di un supplemento al Prospetto, le adesioni non sono revocabili.

Collocatori

Le Obbligazioni saranno collocate per il tramite di un consorzio di collocamento e garanzia coordinato e diretto da Banca IMI e UniCredit, in qualità di Coordinatori dell'Offerta e di Responsabili del Collocamento, del quale fa parte BANCA AKROS S.p.A. - Gruppo Bipiemme Banca Popolare di Milano, in qualità di Garante Aggiuntivo e al quale partecipano banche, società di intermediazione mobiliare e altri intermediari autorizzati, il cui elenco (comprensivo dei Collocatori che offriranno modalità di sottoscrizione *online*) sarà reso noto entro il primo giorno antecedente l'inizio del Periodo di Offerta.

Impegni di sottoscrizione e garanzia

I Responsabili del Collocamento e il Garante Aggiuntivo garantiranno il collocamento delle Obbligazioni fino a Euro 750.000.000. Il contratto di collocamento e garanzia relativo all'Offerta prevedrà l'ipotesi che i Responsabili del Collocamento (anche disgiuntamente) non siano tenuti all'adempimento degli obblighi di garanzia, ovvero che detti obblighi possano essere revocati, al

	<p>verificarsi di (i) eventi eccezionali o circostanze straordinarie, così come previste nella prassi internazionale, quali, tra l'altro, gravi mutamenti negativi riguardanti la situazione politica, finanziaria, economica, valutaria, normativa o di mercato a livello nazionale e internazionale, ovvero gravi mutamenti che riguardino o incidano in modo significativamente negativo sulla situazione finanziaria, patrimoniale e/o reddituale o sulle attività della Società e/o del Gruppo; tali da rendere pregiudizievole o sconsigliabile l'effettuazione dell'Offerta, secondo il ragionevole giudizio di Banca IMI e UniCredit, in consultazione con la Società; (ii) inadempimento da parte della Società alle Obbligazioni di cui al contratto di collocamento e garanzia per l'Offerta; (iii) il fatto che le dichiarazioni e garanzie prestate dalla Società nel contratto di collocamento e garanzia per l'Offerta risultino non veritiere, corrette o complete quanto agli aspetti di rilievo; (iv) la revoca del provvedimento di ammissione a quotazione sul MOT delle Obbligazioni della Società da parte di Borsa Italiana o la mancata emissione del provvedimento di inizio delle negoziazioni sul MOT delle Obbligazioni della Società.</p>
<p>E.4</p>	<p>DESCRIZIONE DI EVENTUALI INTERESSI SIGNIFICATIVI PER L'EMISSIONE/OFFERTA, COMPRESI INTERESSI CONFLIGGENTI</p> <p>Banca IMI e UniCredit, in qualità di Coordinatori dell'Offerta e Responsabili del Collocamento, versano in una situazione di conflitto d'interessi poiché coordinano e dirigono il consorzio di collocamento e garanzia, che garantirà il collocamento delle Obbligazioni fino a Euro 750.000.000.</p> <p>Banca IMI e UniCredit versano, inoltre, in una situazione di potenziale conflitto di interessi in quanto facenti parte, rispettivamente, del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e del Gruppo Bancario UniCredit, i quali intrattengono continui rapporti di business con l'Emittente e con le società del Gruppo e vantano nei confronti dell'Emittente e del suo Gruppo crediti finanziari di natura rilevante; i predetti gruppi bancari possono di tempo in tempo essere esposti al rischio di credito aggiuntivo sull'Emittente in relazione alle posizioni detenute in strumenti finanziari dell'Emittente o correlati a quest'ultimo.</p> <p>Al 31 dicembre 2014:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le linee di credito accordate dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo nei confronti dell'Emittente e delle società del Gruppo Autostrade erano complessivamente pari a circa Euro 221,0 milioni, mentre alla medesima data, le linee di credito utilizzate erano pari a circa Euro 45,6 milioni; - le linee di credito accordate dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo nei confronti delle società del Gruppo Atlantia (inclusi, pertanto, l'Emittente e le società del Gruppo Autostrade) erano complessivamente pari a circa Euro 1.098,8 milioni, mentre, alla medesima data, le linee di credito utilizzate erano pari a circa Euro 707,9 milioni; - le linee di credito accordate dal Gruppo Bancario UniCredit nei confronti dell'Emittente e delle società del Gruppo erano complessivamente pari a circa Euro 779,5 milioni, mentre, alla medesima data, le linee di credito utilizzate erano pari a circa Euro 190,7 milioni; - le linee di credito accordate dal Gruppo Bancario UniCredit nei confronti delle società del Gruppo Atlantia (inclusi, pertanto, l'Emittente e le società del Gruppo Autostrade) erano

	<p>complessivamente pari a circa Euro 1.148,9 milioni, mentre, alla medesima data, le linee di credito utilizzate erano pari a circa Euro 314,2 milioni.</p> <p>Secondo fonti interne e rielaborazioni del Gruppo Autostrade, al 31 dicembre 2014, rispetto all'ammontare complessivo delle linee di credito accordate dal sistema creditizio, la percentuale delle linee di credito accordate all'Emittente dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e dal Gruppo Bancario UniCredit era pari, rispettivamente, a circa il 3,3% e a circa il 5,7%, mentre la percentuale di quelle accordate, alla stessa data, al Gruppo Autostrade dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e dal Gruppo Bancario UniCredit era pari, rispettivamente, a circa l'8,6% e a circa il 2,2%.</p> <p>Il Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e il Gruppo Bancario UniCredit si trovano in una situazione di conflitto di interessi in quanto l'Emittente non esclude la possibilità di utilizzare almeno in parte i proventi dell'emissione delle Obbligazioni per il rimborso di finanziamenti e/o riduzione dell'esposizione creditizia nei confronti delle società del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e del Gruppo Bancario UniCredit, ciò in via autonoma e indipendente dal <i>pool</i> dei creditori.</p> <p>Oltre al ruolo svolto da Banca IMI e UniCredit in qualità di Responsabili del Collocamento, alcune banche del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e del Gruppo Bancario UniCredit svolgeranno il ruolo di Collocatori su incarico dell'Emittente.</p> <p>L'attività dei Responsabili del Collocamento e dei Collocatori, in quanto soggetti che agiscono istituzionalmente su incarico dell'Emittente e che percepiscono commissioni in relazione (i) al servizio di direzione del Consorzio, (ii) all'assunzione dell'impegno di garantire il collocamento delle Obbligazioni fino a Euro 750.000.000, congiuntamente al Garante Aggiuntivo, e (iii) al collocamento, comporta, in generale, l'esistenza di un potenziale conflitto di interessi.</p> <p>Società facenti parte del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e del Gruppo Bancario UniCredit prestano o potrebbero prestare servizi di finanza aziendale, attività (inclusa l'attività di <i>market making</i> su mercati regolamentati e/o MTF) e servizi di investimento, di finanziamento e consulenza, in via continuativa, che possono avere ad oggetto gli strumenti finanziari emessi dall'Emittente e/o da società del Gruppo o altri strumenti collegati a questi ultimi. Infine, talune società facenti parte del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo si trovano in una situazione di conflitto in quanto emittenti di strumenti finanziari collegati ai titoli emessi da Atlantia, società che detiene l'intero capitale sociale dell'Emittente.</p>
E.7	<p>SPESE STIMATE ADDEBITATE AI SOTTOSCRITTORI</p> <p>Sono a carico dell'Obbligazionista le imposte e tasse presenti e future che si rendono dovute per legge sulle Obbligazioni e/o i relativi interessi, premi ed altri frutti. Di conseguenza, ogni pagamento effettuato dall'Emittente in relazione alle Obbligazioni sarà al netto delle ritenute applicabili ai sensi della legislazione di volta in volta vigente. In particolare, si considerano a carico dell'Obbligazionista tutte le imposte applicabili sugli interessi, premi ed altri frutti dall'Emittente o da altri soggetti che intervengano nella corresponsione di detti interessi, premi ed altri frutti, quale, a mero titolo di esempio, l'imposta sostitutiva di cui al D.Lgs. 1 aprile 1996, n. 239.</p>

[PAGINA VOLUTAMENTE LASCIATA IN BIANCO]

SEZIONE PRIMA - DOCUMENTO DI REGISTRAZIONE

[PAGINA VOLUTAMENTE LASCIATA IN BIANCO]

CAPITOLO I - PERSONE RESPONSABILI

1.1 Responsabili del Prospetto

La responsabilità per i dati e le notizie contenuti nel Prospetto è assunta da Autostrade per l'Italia S.p.A., con sede in Roma, Via Alberto Bergamini, n. 50, in qualità di Emittente, nonché da Banca IMI S.p.A., con sede in Milano, Largo Mattioli, n. 3, da UniCredit Bank AG, Succursale di Milano, con sede in Milano, Piazza Gae Aulenti n. 4, Torre C, in qualità di Responsabili del Collocamento, ciascuno per quanto di rispettiva competenza.

1.2 Dichiarazione di responsabilità

Autostrade per l'Italia S.p.A., in qualità di Emittente, dichiara che, avendo adottato tutta la ragionevole diligenza a tale scopo, le informazioni contenute nel Prospetto sono, per quanto a propria conoscenza conformi ai fatti e non presentano omissioni tali da alterarne il senso.

Banca IMI S.p.A. e UniCredit Bank AG, Succursale di Milano, in qualità di Responsabili del Collocamento, assumono la responsabilità per le informazioni relative all'Offerta e ai Responsabili del Collocamento e specificamente per le informazioni di cui alla Sezione Prima, Capitolo IV, Paragrafo 4.3.14, e alla Sezione Seconda, Capitolo III, Paragrafo 3.1, e Capitolo V del Prospetto.

Limitatamente alle parti sopra indicate, Banca IMI S.p.A. e UniCredit Bank AG, Succursale di Milano dichiarano che, avendo adottato tutta la ragionevole diligenza a tale scopo, le informazioni contenute nel Prospetto sono, per quanto a loro conoscenza, conformi ai fatti e non presentano omissioni tali da alterarne il senso.

Il Prospetto è conforme al modello depositato presso CONSOB in data 14 maggio 2015, a seguito dell'avvenuto rilascio dell'autorizzazione alla pubblicazione con nota del 14 maggio 2015, protocollo n. 0037721/15.

CAPITOLO II - REVISORI LEGALI DEI CONTI

2.1 Revisori dell'Emittente

La Società di Revisione, incaricata della revisione legale dei conti dell'Emittente, è Deloitte & Touche S.p.A., con sede legale in Milano, Via Tortona n. 25, iscritta al n. 132587 nel Registro dei Revisori legali istituito ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 ove, a far data dal 13 settembre 2012, risultano transitate tutte le società di revisione in precedenza iscritte all'Albo speciale istituito ai sensi dell'art. 161 del TUF.

L'incarico della Società di Revisione, che scadrà in occasione della revisione del bilancio di esercizio che si chiuderà al 31 dicembre 2020, include: (i) l'incarico di revisione del bilancio di esercizio di Autostrade per l'Italia, ai sensi dell'art. 14, comma 1, lettera a), del citato D.Lgs. 39/2010 e dell'art. 165 del TUF per l'esercizio 2014 e, una volta assunta la qualifica di "Ente di interesse pubblico", ai sensi degli artt. 14 e 16 del citato D.Lgs. 39/2010; (ii) l'incarico di revisione del bilancio consolidato del Gruppo Autostrade, ai sensi dell'art. 14, comma 1, lettera a), del citato D.Lgs. 39/2010 e dell'art. 165 del TUF per l'esercizio 2014 e, una volta assunta la qualifica di "Ente di interesse pubblico", ai sensi degli artt. 14 e 16 del citato D.Lgs. 39/2010; (iii) l'incarico di revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Autostrade in conformità alle disposizioni contenute nella comunicazione CONSOB n. 97001574 del 20 febbraio 1997 e nella deliberazione CONSOB n. 10867 del 31 luglio 1997; (iv) l'incarico relativo alla verifica, nel corso dell'esercizio, della regolare tenuta della contabilità sociale e della corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili, ai sensi dell'art. 14, comma 1, lettera b) del citato D.Lgs. 39/2010; (v) l'incarico di svolgere le opportune verifiche ai fini delle dichiarazioni dei redditi e dei Modelli 770; e (vi) l'incarico di svolgere le opportune verifiche ai fini della relazione relativa ad acconti sui dividendi.

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2013 è stato il primo bilancio consolidato predisposto dalla Società, che in passato, pur detenendo significative partecipazioni di controllo in altre imprese, si era avvalsa dell'esenzione facoltativa concessa dal paragrafo 10 dello IAS 27 (in quanto, tra l'altro, interamente controllata da Atlantia, che provvede alla predisposizione del bilancio consolidato in base ai principi IFRS nei modi e nei tempi previsti dalla normativa applicabile).

Ai fini della predisposizione di un prospetto di base relativo alla prospettata emissione di uno o più prestiti obbligazionari nell'ambito di uno *Euro Medium Term Note Programme* da ammettere alle negoziazioni presso il mercato regolamentato dell'*Irish Stock Exchange* (cfr. la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.8 del Prospetto), Autostrade per l'Italia ha rinunciato alla citata esenzione facoltativa, predisponendo pertanto il primo bilancio consolidato del Gruppo Autostrade al 31 dicembre 2013, predisposto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D.Lgs. n. 38/2005, in conformità agli IFRS e, come consentito dal Regolamento 809/2004/CE, Allegato IV, senza la presentazione della relazione sulla gestione e di ulteriori informazioni. Tale bilancio consolidato è stato assoggettato a revisione contabile da parte della Società di Revisione, che ha condotto la propria attività secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati da CONSOB.

Come descritto nella Sezione Prima, Capitolo III del Prospetto, i dati di conto economico 2013, presentati ai fini comparativi nel bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2014, sono stati riesposti (*restated*) per meglio riflettere gli effetti di alcuni avvenimenti accaduti nel corso del 2014. Le modalità di rideterminazione dei dati comparativi di conto economico 2013 sono state esaminate dalla Società di Revisione ai fini della revisione contabile del bilancio consolidato al 31 dicembre 2014.

Non vi sono stati rilievi o rifiuti di attestazione da parte della Società di Revisione in merito ai bilanci dell'Emittente sottoposti a revisione.

2.2 Informazioni sui rapporti con la Società di Revisione

Durante il periodo cui si riferiscono le informazioni finanziarie relative agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013, non è intervenuta alcuna revoca dell'incarico conferito dall'Emittente alla Società di Revisione, né la stessa ha rinunciato all'incarico conferito.

CAPITOLO III - INFORMAZIONI FINANZIARIE SELEZIONATE

Premessa

Le informazioni finanziarie sono tratte, per le sole finalità di inclusione nel presente Prospetto, come richiesto dal Regolamento 809/2004/CE, dai prospetti contabili inclusi nei bilanci consolidati dell'Emittente per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013, predisposti in conformità agli IFRS emanati dallo IASB.

In particolare, le tabelle che seguono riportano:

- (i) i dati finanziari relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 2013 (estratti dai bilanci consolidati chiusi a tali date del Gruppo Autostrade e sottoposti a revisione contabile da parte della Società di Revisione);
- (ii) i dati di conto economico riesposti (*restated*) relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, presentati ai fini comparativi nel corrispondente periodo successivo, estratti dal bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2014, le cui modalità di rideterminazione sono state esaminate dalla Società di Revisione ai fini della revisione contabile di quest'ultimo esercizio.

L'Emittente ha omesso dal presente Capitolo le informazioni finanziarie riferite ai propri dati individuali, ritenendo che le stesse non forniscano elementi aggiuntivi rispetto a quelle relative ai dati consolidati di Gruppo.

La Società di Revisione ha espresso un giudizio senza rilievi nelle relazioni di revisione contabile sui bilanci consolidati del Gruppo Autostrade chiusi al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013.

Si precisa, infine, che i dati di conto economico relativi al bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2013 sono stati riesposti (*restated*) per fini comparativi per riflettere gli effetti dei seguenti avvenimenti:

- (a) in data 8 agosto 2014, l'Emittente (che deteneva a tale data una partecipazione pari al 99,4% del capitale sociale di Pavimental) ha ceduto un pacchetto azionario di controllo della società - pari al 59,4% - ad Atlantia e un ulteriore pacchetto azionario - pari al 20% - alla consociata Aeroporti di Roma S.p.A., controllata dalla stessa Atlantia, mantenendo pertanto una partecipazione nella società pari al 20% del capitale sociale;
- (b) in data 1 dicembre 2014, l'Emittente (che deteneva a tale data l'intero capitale sociale di SPEA) ha ceduto un pacchetto azionario di controllo della società - pari al 46% - ad Atlantia e un ulteriore pacchetto azionario - pari al 27% - ad Aeroporti di Roma S.p.A., mantenendo pertanto una partecipazione nella società pari al 27% del capitale sociale;
- (c) in data 30 ottobre 2014, i Ministri francesi competenti hanno formalmente comunicato a Ecomouv (società controllata dall'Emittente e incaricata della realizzazione e gestione del sistema Eco-Taxe) la decisione di risolvere il Contratto di Partenariato "*a causa di difficoltà insormontabili nella messa in opera dell'ecotassa*", circostanza cui ha fatto seguito la cessazione delle attività del Gruppo in Francia.

Pertanto, in applicazione del paragrafo 36 dell'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate", il contributo delle suddette società SPEA, Pavimental, Ecomouv, Ecomouv' Design&Build S.A. e Tech Solutions Integrators S.A. (queste ultime due, le società di progetto francesi controllate dal Gruppo) ai risultati economici consolidati è stato presentato nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate", anziché essere incluso in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività in funzionamento.

Per un'indicazione in merito al perimetro di revisione contabile dei dati finanziari da parte della Società di Revisione, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo II, Paragrafo 2.1 del Prospetto.

3.1 Dati di conto economico, stato patrimoniale e rendiconto finanziario consolidati del Gruppo Autostrade

La tabella che segue riepiloga i dati economici consolidati del Gruppo Autostrade per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 2013.

Per maggiori informazioni si veda quanto riportato nella Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto.

	Esercizio al		2013		2013		2013		Variazione		Variazione	
	31 dicembre		2013 (1)		2013		2013		(2014 vs 2013)		(2014 vs 2013)	
	2014	2013	2013	2013	2013	2013	2013	2013	(2014 vs 2013)	(2014 vs 2013)	(2014 vs 2013)	(2014 vs 2013)
	Sottoposto a revisione		Riesposto (restated) -		Non sottoposto a		revisione					
	(in migliaia di Euro ed in percentuale sul totale ricavi)		%		%		%		%		%	
Ricavi da pedaggio	3.677.693	77,5%	3.540.993	77,0%	3.540.993	71,8%	136.700	3,9%	136.700	3,9%	136.700	3,9%
Ricavi per servizi di costruzione	489.743	10,3%	481.001	10,5%	768.160	15,6%	8.742	1,8%	8.742	1,8%	-278.417	-36,2%
Ricavi per lavori su ordinazione	25.806	0,6%	15.235	0,3%	50.702	1,0%	10.571	0,2%	10.571	0,2%	-24.896	-49,1%
Altri ricavi operativi	551.222	11,6%	562.229	12,2%	569.474	11,6%	-11.007	-2,0%	-11.007	-2,0%	-18.252	-3,2%
Totale ricavi	4.744.464	100,0%	4.599.458	100,0%	4.929.329	100,0%	145.006	3,2%	145.006	3,2%	-184.865	-3,8%
Materie prime e materiali	-185.541	-3,9%	-100.010	-2,2%	-267.753	-5,4%	-85.531	-1,8%	-85.531	-1,8%	82.212	-30,7%
Costi per servizi	-1.174.499	-24,8%	-1.274.700	-27,7%	-1.257.338	-25,5%	100.201	-7,9%	100.201	-7,9%	82.839	-6,6%
Plusvalenze (minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali	-272	-	-76	-	186	-	-196	-257,9%	-196	-257,9%	-458	-246,2%
Variazione delle rimanenze dei prodotti finiti ed in corso di lavorazione	-	-	-	-	-4.963	-0,1%	-	-	-	-	4.963	-100,0%
Costo per il personale	-559.383	-11,8%	-558.968	-12,2%	-659.247	-13,4%	-415	0,1%	-415	0,1%	99.864	-15,1%
Altri costi operativi	-523.732	-11,0%	-517.451	-11,3%	-524.953	-10,6%	-6.281	1,2%	-6.281	1,2%	1.221	-0,2%
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	-240.351	-5,1%	-38.064	-0,8%	-40.429	-0,8%	-202.287	-4,4%	-202.287	-4,4%	-199.922	-494,5%
Utilizzo fondo per impegni da convenzione	399.528	8,4%	380.974	8,3%	380.974	7,7%	18.554	4,9%	18.554	4,9%	18.554	4,9%
Ammortamenti	-669.933	-14,1%	-665.447	-14,5%	-678.070	-13,8%	-4.486	0,7%	-4.486	0,7%	8.137	-1,2%
(Svalutazioni) Ripristini di valore	4.976	0,1%	-17.771	-0,4%	-17.771	-0,4%	22.747	-128,0%	22.747	-128,0%	22.747	-128,0%
Totale costi	-2.949.207	-62,2%	-2.791.513	-60,7%	-3.069.364	-62,3%	-157.694	5,6%	-157.694	5,6%	120.157	-3,9%
Risultato Operativo	1.795.257	37,8%	1.807.945	39,3%	1.859.965	37,7%	-12.688	-0,7%	-12.688	-0,7%	-64.708	-3,5%
Proventi finanziari	299.424	6,3%	267.404	5,8%	292.743	5,9%	32.020	12,0%	32.020	12,0%	6.681	2,3%
Oneri finanziari	-910.104	-19,2%	-957.804	-20,8%	-1.002.962	-20,3%	47.700	-5,0%	47.700	-5,0%	92.858	-9,3%
Utili (perdite) su cambi	16.321	0,3%	3.953	0,1%	3.785	0,1%	12.368	312,9%	12.368	312,9%	12.536	331,2%
Proventi (oneri) finanziari	-594.359	-12,5%	-686.447	-14,9%	-706.434	-14,3%	92.088	-13,4%	92.088	-13,4%	112.075	-15,9%
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate e a controllo congiunto contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	-8.139	-0,2%	-5.196	-0,1%	-5.233	-0,1%	-2.943	56,6%	-2.943	56,6%	-2.906	55,5%
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento (Oneri) Proventi fiscali	1.192.759	25,1%	1.116.302	24,3%	1.148.298	23,3%	76.457	6,8%	76.457	6,8%	44.461	3,9%
	-498.597	-10,5%	-395.086	-8,6%	-410.527	-8,3%	-103.511	26,2%	-103.511	26,2%	-88.070	21,5%
Risultato delle attività operative in funzionamento	694.162	14,6%	721.216	15,7%	737.771	15,0%	-27.054	-3,8%	-27.054	-3,8%	-43.609	-5,9%
Proventi (oneri) netti di attività operative cessate	210	-	17.454	0,4%	899	-	-17.244	-98,8%	-17.244	-98,8%	-689	-76,6%
Utile del periodo/esercizio	694.372	14,6%	738.670	16,1%	738.670	15,0%	-44.298	-6,0%	-44.298	-6,0%	-44.298	-6,0%
Utile di pertinenza del Gruppo	662.156	14,0%	656.556	14,3%	656.556	13,3%	5.600	0,9%	5.600	0,9%	5.600	0,9%
Utile di pertinenza di Terzi	32.216	0,7%	82.114	1,8%	82.114	1,7%	-49.898	-60,8%	-49.898	-60,8%	-49.898	-60,8%
Utile base per azione di pertinenza del Gruppo (Euro)	1,07		1,05		1,05							

(1) Come indicato nella Premessa del presente Capitolo III, a soli fini comparativi, i dati di conto economico relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 sono stati riesposti (restated) rispetto ai dati precedentemente pubblicati, in applicazione dell'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate" al fine di presentare il contributo delle società SPEA, Pavimental, Ecomouv, Ecomouv Design&Build S.A. e Tech Solutions Integrators S.A. ai risultati economici consolidati nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate", anziché essere incluso in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività in funzionamento.

Nella tabella seguente è riportato il prospetto di determinazione dell'utile base e dell'utile diluito per azione per i due esercizi oggetto di comparazione.

Si evidenzia che in assenza di opzioni e/o strumenti finanziari convertibili in azioni della Capogruppo, l'utile diluito per azione coincide con l'utile base per azione.

	2014	2013 Restated	2013
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000	622.027.000
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000	622.027.000
Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	662.156	656.556	656.556
Utile per azione (migliaia di euro)	1,07	1,05	1,05
Risultato delle attività in funzionamento di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	664.563	635.003	655.657
Utile base per azione da attività in funzionamento (euro)	1,07	1,02	1,05
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate (migliaia di euro)	-2.407	21.553	899
Utile base per azione da attività operative cessate (euro)	-	0,03	-
Dividendi per azione dichiarati (euro)	1,08	1,12	1,12

Nella seguente tabella sono riportati i dati patrimoniali consolidati del Gruppo Autostrade al 31 dicembre 2014 e 31 dicembre 2013.

Per maggiori informazioni si veda quanto riportato nella Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto.

	Esercizio al 31 dicembre			
	2014		2013	
	Sottoposto a revisione (in migliaia di Euro ed in percentuale sul totale attività e sul totale patrimonio netto e passività)		Sottoposto a revisione	
		%		%
Materiali	126.823	0,4%	194.268	0,6%
Immateriali	21.918.049	76,8%	21.717.317	72,6%
Partecipazioni	130.942	0,5%	113.846	0,4%
Attività finanziarie non correnti	1.749.405	6,1%	2.309.530	7,7%
Attività per imposte anticipate	155.874	0,5%	153.290	0,5%
Altre attività non correnti	9.879	0,0%	7.754	0,0%
Totale Attività non correnti	24.090.972	84,4%	24.496.005	81,9%
Attività commerciali	1.125.092	3,9%	1.125.137	3,8%
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.631.687	5,7%	3.324.129	11,1%
Altre attività finanziarie correnti	937.898	3,3%	757.570	2,5%
Attività per imposte correnti	36.921	0,1%	57.518	0,2%
Altre attività correnti	167.351	0,6%	120.529	0,4%
Attività non correnti possedute per la vendita o connesse ad attività operative cessate	539.354	1,9%	18.153	0,1%
Totale Attività correnti	4.438.303	15,6%	5.403.036	18,1%
Totale Attività	28.529.275	100,0%	29.899.041	100,0%
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	2.802.940	9,8%	2.922.406	9,8%
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi	1.622.922	5,7%	1.607.114	5,4%
Totale Patrimonio netto	4.425.862	15,5%	4.529.520	15,2%
Fondi non correnti per impegni da convenzioni	3.783.956	13,3%	3.727.154	12,5%
Fondi non correnti per accantonamenti	1.183.608	4,1%	1.024.921	3,4%
Passività finanziarie non correnti	13.113.511	46,0%	13.550.416	45,3%
Passività per imposte differite	1.249.703	4,4%	1.142.083	3,8%
Altre passività non correnti	92.330	0,3%	93.469	0,3%
Totale Passività non correnti	19.423.108	68,1%	19.538.043	65,3%
Passività commerciali	1.313.363	4,6%	1.286.317	4,3%
Fondi correnti per impegni da convenzioni	518.734	1,8%	434.882	1,5%
Fondi correnti per accantonamenti	419.514	1,5%	336.888	1,1%
Passività finanziarie correnti	1.609.089	5,6%	3.368.926	11,3%
Passività per imposte correnti	46.733	0,2%	25.899	0,1%
Altre passività correnti	348.151	1,2%	378.566	1,3%
Passività connesse ad attività operative cessate	424.721	1,5%	-	0,0%
Totale Passività correnti	4.680.305	16,4%	5.831.478	19,5%
Totale Passività	24.103.413	84,5%	25.369.521	84,8%
Totale Patrimonio Netto e Passività	28.529.275	100,0%	29.899.041	100,0%

La tabella di seguito riportata riepiloga il dato in dettaglio della voce attività non correnti immateriali, incluso l'avviamento, con l'incidenza percentuale di ciascuna voce sul totale attività e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2014 e 2013.

	Esercizio al 31 dicembre					
	2014			2013		
	Sottoposto a revisione	% sul totale attività	(in migliaia di Euro) % sul patrimonio netto	Sottoposto a revisione	% sul totale attività	% sul patrimonio netto
Diritti acquisiti	2.479.907	8,7%	56,0%	2.581.092	8,7%	57,0%
Diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi	8.824.429	30,9%	199,4%	8.727.507	29,2%	192,7%
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi	4.346.863	15,2%	98,2%	4.189.405	14,0%	92,5%
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	97.003	0,4%	2,2%	67.578	0,2%	1,5%
Diritti concessori immateriali	15.748.202	55,2%	355,8%	15.565.582	52,1%	343,7%
Avviamento	6.111.298	21,4%	138,1%	6.112.129	20,4%	134,9%
Marchi	33	0,0%	0,0%	31	0,0%	0,0%
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.331	21,4%	138,1%	6.112.160	20,4%	134,9%
Altre attività immateriali	58.516	0,2%	1,3%	39.575	0,1%	0,9%
Attività Immateriali	21.918.049	76,8%	495,2%	21.717.317	72,6%	479,5%

Nella seguente tabella, sono rappresentati i dati di sintesi dei rendiconti finanziari consolidati del Gruppo Autostrade per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 2013. Per maggiori informazioni si veda quanto riportato nella Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto.

	Esercizio al 31 dicembre	
	2014	2013
	Sottoposto a revisione	Sottoposto a revisione
	(in migliaia di Euro)	
Flusso di cassa netto da attività di esercizio	1.469.935	1.499.833
Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento.	(406.620)	(1.249.504)
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria	(2.485.316)	257.817
Effetto netto delle variazioni dei tassi di cambio su disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti	2.862	(35.940)
Incremento/(decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti	(1.419.139)	472.206

Nella seguente tabella si riporta l'analisi dell'Indebitamento Finanziario Netto ESMA per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 2013. Per maggiori informazioni si veda quanto riportato nella Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto.

	Esercizio al 31 dicembre	
	2014	2013
	Sottoposto a revisione	Sottoposto a revisione
	(in migliaia di Euro)	
Disponibilità liquide	(960)	(1.346)
Mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente con saldo attivo verso parti correlate	(671)	(1.978)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse ad attività operative cessate	(49)	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (A)	(1.680)	(3.324)
Attività finanziarie correnti (B)	(1.187)	(760)
Scoperti di conto corrente bancari	-	7
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	894	2.919
Altri debiti finanziari	714	443
Passività finanziarie connesse ad attività operative cessate	288	-
Passività finanziarie correnti	1.896	3.369
Posizione finanziaria netta corrente	(971)	(715)
Finanziamenti a medio-lungo termine	11.875	12.259
Prestiti obbligazionari	874	992
Altri debiti finanziari non correnti	365	299
Passività finanziarie non correnti	13.114	13.550
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto come da raccomandazione ESMA	12.143	12.835
Attività finanziarie non correnti	(1.750)	(2.310)
Indebitamento finanziario netto	10.393	10.525

3.2 Indicatori alternativi di performance di Autostrade per l'Italia

La tabella di seguito riportata evidenzia le principali informazioni finanziarie utilizzate dall'Emittente per monitorare e valutare l'andamento economico e finanziario del Gruppo. Tali indicatori (EBITDA, Indebitamento Finanziario Netto e *Cash Flow* Operativo - FFO) non sono identificati come misure contabili nell'ambito degli IFRS e pertanto non devono essere considerate misure alternative per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo e della relativa posizione finanziaria.

	Esercizio al 31 dicembre		
	2014	2013 Riesposto (<i>restated</i>) ⁽¹⁾	2013
	(in milioni di Euro)		
Totale ricavi ⁽²⁾	4.288	4118	4.161
Margine Operativo Lordo (EBITDA) ⁽³⁾	2.683	2.517	2.541
EBITDA/Ricavi ⁽⁴⁾	62,6%	61,1%	61,1%
Cash Flow Operativo (FFO) ⁽⁵⁾	1.740	1.628	1.628
Indebitamento Finanziario Netto ⁽⁶⁾	10.393	10.525	10.525

⁽¹⁾ Come indicato nella Premessa del presente Capitolo III, a soli fini comparativi, i dati di conto economico relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 sono stati riesposti (*restated*) rispetto ai dati precedentemente pubblicati, in applicazione dell'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate" al fine di presentare il contributo delle società SPEA, Pavimental, Ecomouv, Ecomouv' Design&Build S.A. e Tech Solutions Integrators S.A. ai risultati economici consolidati nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate", anziché essere incluso in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività in funzionamento.

⁽²⁾ Si tratta dei ricavi operativi del conto economico riclassificato. Tali ricavi si differenziano dai ricavi del prospetto di conto economico del bilancio consolidato in quanto i ricavi per servizi di costruzione, rilevati a fronte dei costi per servizi, dei costi per il personale e degli oneri finanziari capitalizzati per lavori in concessione, sono presentati nel presente prospetto a riduzione delle rispettive voci di costi operativi e degli oneri finanziari.

⁽³⁾ Tale margine è determinato sottraendo ai ricavi operativi tutti i costi operativi, a eccezione di ammortamenti, svalutazioni di attività e ripristini di valore, accantonamenti ai fondi e altri stanziamenti rettificativi. Si precisa, inoltre, che i ricavi operativi del conto economico riclassificato si differenziano dai ricavi del conto economico in quanto i ricavi per servizi di costruzione, rilevati a fronte dei costi per servizi, dei costi per il personale e degli oneri finanziari capitalizzati per lavori in concessione, sono presentati nel prospetto riclassificato a riduzione delle rispettive voci di costi operativi e degli oneri finanziari.

⁽⁴⁾ Il Margine Operativo Lordo (EBITDA) è stato rapportato ai ricavi operativi del conto economico riclassificato.

⁽⁵⁾ Il *Cash Flow* Operativo (FFO) è calcolato come utile + ammortamenti +/- accantonamenti/rilasci di fondi per accantonamenti + oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- quota di imposte differite/anticipate nette rilevata a conto economico.

⁽⁶⁾ L'Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo è determinato deducendo dall'indebitamento finanziario netto determinato, in conformità alla raccomandazione dell'ESMA n. 319 del 20 marzo 2013, le attività finanziarie non correnti.

3.3 Covenant finanziari e altri impegni relativi al Gruppo Atlantia

Come meglio descritto nella Sezione Prima, Capitolo VII, Paragrafi 7.1 e 7.2 del Prospetto, l'Emittente fa parte del Gruppo Atlantia, di cui la capogruppo Atlantia è una *holding* di partecipazioni con azioni quotate sul MTA.

I principali contratti di finanziamento dell'Emittente, nonché talune delle garanzie dallo stesso prestate, contengono una serie di clausole e impegni, tipici della prassi internazionale, in capo all'Emittente medesimo e/o ad Atlantia, nella rispettiva qualità di debitore e/o garante, a seconda dei casi, la cui violazione potrebbe far sorgere l'obbligo per l'Emittente di rimborsare anticipatamente le somme erogate ovvero, a seconda dei casi, l'attivazione della garanzia dallo stesso prestata.

Il rispetto dei suddetti impegni e *covenant* è oggetto di procedure di verifica su base periodica.

Fermo restando quanto precede, due contratti di finanziamento di cui è parte l'Emittente e il regolamento di un prestito obbligazionario emesso da Atlantia, irrevocabilmente e incondizionatamente garantito da Autostrade per l'Italia, contengono *covenant* finanziari riferiti al Gruppo Atlantia, vale a dire il gruppo facente capo ad Atlantia cui appartengono, come detto, anche l'Emittente e le società del Gruppo Autostrade.

In particolare, si tratta di *covenant* finanziari relativi a: (A) rapporto tra (x) *funds from operations* più *net interest expenses* meno interessi capitalizzati e oneri finanziari consolidati a livello di Gruppo Atlantia, come numeratore, e (y) *net interest expenses* per ogni periodo composto da quattro trimestri contabili consecutivi consolidati a livello di Gruppo Atlantia, come denominatore, non inferiore a 2; (B) valore dei *funds from operations* consolidati a livello di Gruppo Atlantia non inferiore al 7% del *total net debt* consolidato alla scadenza di ogni anno fiscale; e (C) patrimonio netto di Atlantia non inferiore a Euro 500.000.000. Tali *covenant* vengono calcolati sulla base dei dati di bilancio del Gruppo Atlantia sottoposti a revisione contabile.

I suddetti *covenant* finanziari afferiscono ai seguenti rapporti:

- (i) i due contratti di finanziamento in *pool* (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.4 del Prospetto), il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 dicembre 2014, era pari a Euro 160 milioni, e con scadenza ultima al 30 giugno 2015; e
- (ii) l'emissione obbligazionaria di Atlantia denominata "Atlantia 2009-2038" (di ammontare complessivo pari a JPY 20.000.000.000, pari a Euro 155,1 milioni rilevato alla data del 31 marzo 2015, ammontare che equivale anche al debito residuo complessivo in termini nominali alla stessa data), effettuata nell'ambito del programma denominato "€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme" e con scadenza nel 2038 (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.7 del Prospetto).

Il rispetto dei suddetti *covenant* finanziari è oggetto di una procedura di verifica su base annuale, successivamente all'approvazione del bilancio consolidato e dei bilanci civilistici da parte degli organi competenti di Autostrade per l'Italia e di Atlantia, e in virtù delle relative pattuizioni è oggetto di certificazione entro 180 giorni dalla data di chiusura di ciascun esercizio. Fermo restando quanto precede, al 31 dicembre 2014 (che, come precisato, rappresenta la data di verifica più recente, avuto riguardo agli impegni contrattualmente assunti), i suddetti *covenant* finanziari risultavano rispettati, come indicato nella relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto)⁽³⁾ e nella relazione finanziaria annuale consolidata

⁽³⁾ A pag. 170 della relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (resa disponibile con le modalità di cui alla Sezione Prima, Capitolo XVII del Prospetto) si riporta quanto segue: "Si evidenzia che la voce "Finanziamenti a medio-lungo termine" include contratti di finanziamento che richiedono il rispetto di specifici parametri finanziari (*covenants*). I criteri di determinazione delle grandezze economico-finanziarie utilizzate nel calcolo dei suddetti parametri sono definiti nei relativi contratti di finanziamento. Tra questi si segnala il "Term Loan Facility" di Autostrade per l'Italia (complessivamente pari a 159.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) che richiede il rispetto di alcuni parametri finanziari fino alla scadenza del contratto e che risultano essere stati sempre rispettati fino al 31 dicembre 2014. In particolare, è richiesto il rispetto di determinate soglie con riferimento a: (a) i dati consolidati di Atlantia per il rapporto "FFO + Net Interest Expenses - Capitalised Interests and Financing Charges", come numeratore, e "Net interest expenses", come denominatore, nonché per il rapporto "FFO/Total Net Debt"; (b) il "Net Worth" di Atlantia". *Cfr.* anche pag. 273 della richiamata relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, approvata dal consiglio di amministrazione della società in data 6 marzo 2015 e disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it ⁽⁴⁾.

Per completezza, si segnala che in data 27 aprile 2015, la Società di Revisione ha emesso la propria certificazione relativa al rispetto dei suddetti *covenant* finanziari riferita alla data del 31 dicembre 2014. In relazione a tutti i *covenant* finanziari rilevanti per l'Emittente, il grado di rispetto al 31 dicembre 2014 è stato superiore al doppio della rispettiva soglia minima contrattualmente prevista.

La tabella che segue riporta in forma schematica, in relazione a ciascun contratto di finanziamento dell'Emittente che preveda *covenant* finanziari (anche se riferiti al solo Gruppo Autostrade), e alle emissioni obbligazionarie garantite dalla Società, la descrizione dei *covenant* finanziari, la data di scadenza del rapporto cui i *covenant* finanziari afferiscono e la data di cessazione dei *covenant* finanziari medesimi.

Denominazione finanziamento/Ente finanziatore	Descrizione <i>covenant</i> finanziari	Scadenza ultimo finanziamento	Scadenza impegno <i>covenant</i> finanziari
Contratto di finanziamento <i>term</i>	FFO+Net Interest Expense-Capitalized interest and Financing charges/Net interest expense ≥ 2 FFO/Total net debt $\geq 7\%$ net worth Atlantia ≥ 500 €/milioni	30/06/2015	30/06/2015
Contratto di finanziamento <i>revolving</i>	FFO+Net Interest Expense-Capitalized interest and Financing charges/Net interest expense ≥ 2 FFO/Total net debt $\geq 7\%$ net worth Atlantia ≥ 500 €/milioni	30/06/2015	30/06/2015
Contratti di finanziamento CDP ⁽¹⁾ "€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note"	DSCR $\geq 1,2$ Non ci sono <i>covenant</i> finanziari, eccezion fatta per l'emissione "Atlantia 2009 - 2038" (cfr. riga successiva)	19/12/2034 2034 ⁽²⁾	19/12/2034 N/A
Emissione "Atlantia 2009 - 2038"	FFO+Net Interest Expense-Capitalized interest and Financing charges/Net interest expense ≥ 2 FFO/Total net debt $\geq 7\%$ net worth Atlantia ≥ 500 €/milioni	10/12/2038	10/12/2038

⁽¹⁾ *Covenant* calcolati sui dati al 31/12 di Autostrade per l'Italia

⁽²⁾ Tale scadenza ultima esclude l'emissione "Atlantia 2009 - 2038". I prestiti obbligazionari istituzionali (emessi su base pubblica) *outstanding* scadono al 2025

In aggiunta a quanto precede, i due contratti di finanziamento in *pool* sopra menzionati (cfr. la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.4 del Prospetto) e i regolamenti dei prestiti obbligazionari emessi da Atlantia nell'ambito del programma denominato "€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme", irrevocabilmente e incondizionatamente garantiti da Autostrade per l'Italia (cfr. la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.7 del Prospetto), contengono clausole di *cross-default* in virtù delle quali si realizza un *event of default* nel caso in cui non solo Atlantia e Autostrade per l'Italia, ma anche le relative controllate (come individuate nei contratti o nel regolamento dei prestiti) siano inadempienti, sebbene oltre determinate soglie, in relazione agli altri contratti di finanziamento di cui le suddette società siano parte.

⁽⁴⁾ A pag. 195 della relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it) si riporta quanto segue: "[...] il contratto "Term Loan Facility" (complessivamente pari a 159.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) e la "Revolving Credit Facility", [...] richiedono il rispetto di alcuni parametri finanziari fino alla scadenza del contratto [...] che risultano essere stati sempre rispettati fino al 31 dicembre 2014".

Più in particolare:

- i contratti di finanziamento in *pool* prevedono che il *cross-default* si realizzi principalmente qualora (a) vi sia un inadempimento rispetto a indebitamento finanziario o a talune garanzie ovvero (b) sorga un obbligo di rimborso anticipato conseguente a eventi di *default* ovvero (c) impegni di erogazione da parte di terzi vengano meno in conseguenza di eventi di *default*, a livello di Atlantia, di Autostrade per l'Italia e/o delle loro controllate (ad eccezione delle società di progetto e delle controllate di diritto straniero non definite come “rilevanti” ai sensi dei medesimi contratti), per importi complessivi pari o superiori a Euro 50 milioni (o equivalente valore espresso in altre valute);
- i regolamenti dei prestiti obbligazionari prevedono che il *cross-default* si realizzi principalmente qualora, rispetto a qualsiasi indebitamento presente o futuro (eccezion fatta, *inter alia*, per indebitamento afferente a finanza di progetto), sorga un obbligo di rimborso anticipato conseguente a eventi di *default* o si verifichi un inadempimento, a livello di Atlantia, di Autostrade per l'Italia e/o delle loro controllate definite “rilevanti” (tra le quali rientra alla Data del Prospetto esclusivamente ADR, come meglio precisato di seguito), a patto che l'indebitamento finanziario o gli impegni cui l'inadempimento e/o l'obbligo di rimborso anticipato afferiscono siano di ammontare pari o superiore a Euro 50 milioni (o equivalente valore espresso in altre valute).

Sulla base dei coefficienti previsti dai rapporti contrattuali sopra descritti: (i) ai fini della clausola di *cross-default* richiamata nei regolamenti dei prestiti obbligazionari, ADR risulta essere l'unica società del Gruppo Atlantia, diversa da Autostrade per l'Italia, rientrante nella definizione di “controllata rilevante” e (ii) ai fini della clausola di *cross-default* richiamata nei contratti di finanziamento *in pool*, non ci sono, alla Data del Prospetto, società controllate di diritto straniero che rientrano nella definizione di “controllata rilevante”.

Per completezza, i contratti di finanziamento dell'Emittente con BEI (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.6 del Prospetto) contengono clausole di *cross-acceleration* con esclusivo riferimento ad Autostrade per l'Italia e/o ad Atlantia, in virtù delle quali BEI ha la facoltà di risolvere immediatamente i contratti qualora ad Autostrade per l'Italia e/o ad Atlantia sia richiesto di rimborsare anticipatamente un prestito, ovvero far fronte anticipatamente a qualsiasi altro impegno finanziario, ovvero nell'ipotesi in cui un qualsiasi impegno finanziario di un terzo nei confronti Autostrade per l'Italia e/o ad Atlantia sia cancellato o sospeso, qualora tali richieste di rimborso anticipato o impegni finanziari sospesi o cancellati, siano di ammontare complessivo superiore a: (a) Euro 50 milioni, se riferiti a richieste di rimborso da o impegni finanziari nei confronti di terzi; ovvero (b) Euro 10 milioni, se riferiti a richieste di rimborso dalla o impegni finanziari nei confronti di BEI (ovvero, per due contratti, in ogni caso di ammontare complessivo superiore a Euro 10 milioni). Inoltre, un contratto prevede l'impegno ad estendere in favore di BEI eventuali soglie di rilevanza inferiori a quelle sopra indicate previste in altri contratti di finanziamento stipulati da Autostrade per l'Italia e/o da Atlantia.

Si segnala, in ogni caso, che alla Data del Prospetto la clausola di *cross-acceleration*, come sopra descritta, non è mai stata attivata.

Tenuto conto di quanto precede, nel successivo Paragrafo 3.4 sono riportati alcuni indicatori alternativi di *performance* del Gruppo Atlantia - che l'Emittente ritiene significativi ai fini della valutazione dello strumento offerto - tratti dalla relazione finanziaria annuale di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014,

approvata dal consiglio di amministrazione di Atlantia in data 6 marzo 2015 e disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it.

Per ulteriori informazioni sui contratti di finanziamento dell’Emittente e sulle garanzie dallo stesso prestate, nonché sui principali impegni e *covenant* ivi previsti, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafi da 15.4 a 15.10 del Prospetto.

3.4 Indicatori alternativi di performance del Gruppo Atlantia

La tabella di seguito riportata evidenzia le principali informazioni finanziarie del Gruppo Atlantia poste a confronto, per pronto riferimento, con le principali informazioni finanziarie del Gruppo Autostrade. Alcuni indicatori (EBITDA, Indebitamento Finanziario Netto e *Cash Flow Operativo* - FFO) non sono identificati come misure contabili nell’ambito degli IFRS e pertanto non devono essere considerati misure alternative per la valutazione dell’andamento economico del Gruppo Autostrade e del Gruppo Atlantia e delle relative posizioni finanziarie.

	Esercizio al 31 dicembre			
	2014		2013 ⁽¹⁾	
	Gruppo Atlantia	Gruppo Autostrade	Gruppo Atlantia	Gruppo Autostrade
	(in milioni di Euro)			
Totale ricavi ⁽²⁾	5.083	4.288	4.221	4.118
Margine Operativo Lordo (EBITDA) ⁽³⁾	3.169	2.683	2.585	2.517
Cash Flow Operativo (FFO) ⁽⁴⁾	2.079	1.740	1.663	1.628
Totale Patrimonio netto	8.263	4.426	8.210	4.530
Indebitamento Finanziario Netto ⁽⁵⁾	10.528	10.393	10.769	10.525

⁽¹⁾ I dati di conto economico del Gruppo Atlantia e del Gruppo Autostrade relativi all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 sono stati riesposti (*restated*) rispetto ai dati precedentemente pubblicati, in applicazione dell’IFRS 5 “Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate” al fine di presentare il contributo delle società SPEA, Pavimental, Ecomouv, Ecomouv’ Design&Build S.A. e Tech Solutions Integrators S.A. ai risultati economici consolidati nella voce “Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate”, anziché essere incluso in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività in funzionamento. I dati patrimoniali del Gruppo Atlantia al 31 dicembre 2013 sono stati rideterminati per effetto del completamento delle attività di identificazione e valutazione dei *fair value* delle attività acquisite e delle passività assunte per effetto dell’operazione di fusione per incorporazione di Gemina S.p.A. in Atlantia, con efficacia dal 1° dicembre 2013.

⁽²⁾ Si tratta dei ricavi operativi del conto economico riclassificato. Tali ricavi si differenziano dai ricavi del prospetto di conto economico del bilancio consolidato in quanto i ricavi per servizi di costruzione, rilevati a fronte dei costi per servizi, dei costi per il personale e degli oneri finanziari capitalizzati per lavori in concessione, sono presentati nel presente prospetto a riduzione delle rispettive voci di costi operativi e degli oneri finanziari.

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

⁽⁴⁾ Il Cash Flow Operativo (FFO) è calcolato come utile + ammortamenti +/- accantonamenti/riuscii di fondi per accantonamenti + oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti +/- svalutazioni/ripristinii di valore di attività +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- quota di imposte differite/anticipate nette rilevata a conto economico.

⁽⁵⁾ L’Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo Atlantia e del Gruppo Autostrade è determinato deducendo dall’indebitamento finanziario netto determinato, in conformità alla raccomandazione dell’ESMA n. 319 del 20 marzo 2013, le attività finanziarie non correnti.

I dati, anche consolidati, relativi al Gruppo Atlantia, nella sua qualità di emittente azioni quotate ai sensi del TUF (sottoposto, pertanto, a obblighi di informazione continua e periodica), sono tratti dalla relazione finanziaria annuale di Atlantia per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it.

CAPITOLO IV - FATTORI DI RISCHIO

L'operazione descritta nel Prospetto presenta gli elementi di rischio tipici di un investimento in titoli obbligazionari.

Al fine di effettuare un corretto apprezzamento dell'investimento, gli investitori sono invitati a valutare gli specifici fattori di rischio relativi (i) all'Emittente e al Gruppo, (ii) al settore di attività in cui essi operano e (iii) agli strumenti finanziari offerti e ammessi a quotazione.

I fattori di rischio descritti di seguito devono essere letti congiuntamente alle informazioni contenute nel Prospetto.

I rinvii a Sezioni, Capitoli e Paragrafi si riferiscono alle Sezioni, ai Capitoli e ai Paragrafi del Prospetto.

4.1 Fattori di rischio relativi all'Emittente e al Gruppo

4.1.1 Rischi connessi all'indebitamento e alla prestazione di garanzie

4.1.1.1 Indebitamento del Gruppo

Qualora le attività del Gruppo Autostrade producano flussi di cassa insufficienti o non vi siano risorse finanziarie disponibili in un ammontare tale da permettere al Gruppo Autostrade medesimo di far fronte ai propri debiti (incluse le Obbligazioni) alla rispettiva scadenza o di finanziare ulteriori proprie esigenze di liquidità, potrebbero verificarsi effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo. Considerato il livello di Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo Autostrade e in considerazione dei flussi di cassa prodotti dalla gestione operativa, alla data di scadenza dei finanziamenti in essere, il Gruppo medesimo sarà tenuto verosimilmente a contrarre nuovo indebitamento al fine di ripagare il proprio debito.

Al 31 dicembre 2014:

- l'Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo Autostrade era pari a Euro 10.393 milioni (Euro 10.525 milioni al 31 dicembre 2013), ovvero pari a 2,35 volte il patrimonio netto alla medesima data (2,32 volte al 31 dicembre 2013);
- l'Indebitamento Finanziario Netto ESMA del Gruppo Autostrade era pari a Euro 12.143 milioni (Euro 12.835 milioni al 31 dicembre 2013).

Alla stessa data del 31 dicembre 2014, l'Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo era rappresentato principalmente da:

- (a) un contratto denominato "*senior long term facility agreement*", concluso con un *pool* di banche composto da Mediobanca - Banca di Credito Finanziario S.p.A., Credit Agricole Corporate and Investment Bank S.A. - Milan Branch, Bayerische Landesbank - Milan Branch, Credito Valtellinese S.c., Large Corporate One S.r.l. e UniCredit S.p.A., avente ad oggetto la concessione di un finanziamento per un importo massimo di Euro 800.000.000, il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 dicembre 2014,

FATTORI DI RISCHIO

era pari a Euro 160 milioni, e con scadenza ultima il 30 giugno 2015; Atlantia è responsabile in solido con la Società per le obbligazioni di cui al suddetto contratto;

- (b) un contratto denominato “*senior long term revolving facility agreement*”, concluso con un *pool* di banche composto da Mediobanca - Banca di Credito Finanziario S.p.A., Credit Agricole Corporate and Investment Bank S.A. - Milan Branch, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria S.A. - Milan Branch, The Bank of Tokyo - Mitsubishi UFJ Ltd. - Milan Branch, BNP Paribas - Succursale Italia, Intesa Sanpaolo S.p.A. e UniCredit S.p.A., avente ad oggetto la concessione di un finanziamento per un importo massimo di Euro 1.200.000.000, successivamente ridotto ad un importo massimo di Euro 1.000.000.000, che al 31 dicembre 2014 era ancora interamente disponibile, con scadenza ultima il 30 giugno 2015; il suddetto finanziamento è assistito da una garanzia autonoma a prima richiesta rilasciata da Atlantia;
- (c) quattro contratti di finanziamento con CDP, sottoscritti rispettivamente il 19 dicembre 2008, il 23 dicembre 2009 (in tale data sono stati conclusi due contratti di finanziamento, di cui uno con garanzia rilasciata da SACE S.p.A. per l'intero importo), come successivamente modificati e integrati, e il 21 dicembre 2012, ciascuno per un importo massimo complessivo di Euro 500.000.000, la cui scadenza è compresa tra il 2024 e il 2034 e il cui debito complessivo in termini nominali, al 31 dicembre 2014, risultava pari a Euro 676,7 milioni;
- (d) sette contratti di finanziamento con la BEI, conclusi, rispettivamente, in data 20-23 dicembre 2004, 30 settembre 2005, 24 novembre 2008, 16 dicembre 2010, come successivamente modificati e integrati, 24 - 26 luglio 2012 e 20 settembre 2013 (in tale data sono stati conclusi due contratti di finanziamento), rispettivamente per un importo massimo di Euro 200.000.000, Euro 250.000.000, Euro 1.000.000.000, Euro 300.000.000, Euro 250.000.000, Euro 250.000.000 ed Euro 200.000.000; i primi sei contratti prevedono, inoltre, una garanzia autonoma prestata da Atlantia, mentre il settimo finanziamento è garantito per l'80% da SACE S.p.A. e per il 20% da Banco Santander S.A., Milan Branch; le date di scadenza dei suddetti finanziamenti sono comprese tra il 2021 e il 2036, quanto ai primi cinque finanziamenti, mentre le due linee di credito di cui ai contratti di finanziamento sottoscritti il 20 settembre 2013 prevedono una scadenza non oltre, rispettivamente, venti e ventidue anni dalla rispettiva data di erogazione; alla data del 31 dicembre 2014, il debito complessivo di tutti i suddetti contratti in termini nominali risultava pari a Euro 1.729,51 milioni.

Si segnala, inoltre, che in data 31 ottobre 2014 l'Emittente ha pubblicato un prospetto di base, approvato dalla Central Bank of Ireland (l'autorità competente per l'approvazione dei prospetti ai sensi della Direttiva Prospetti nella Repubblica d'Irlanda), relativo a un programma di emissione di titoli obbligazionari denominato “€ 7,000,000,000 Euro Medium Term Note”. Alla Data del Prospetto, Autostrade per l'Italia non ha strumenti finanziari ammessi alla negoziazione su un mercato regolamentato (come definito nella Direttiva Prospetti), non avendo ancora emesso alcun prestito obbligazionario ai sensi del suddetto programma.

Fermo restando che i proventi dell'Offerta non saranno utilizzati per finanziare le attività di altre società del Gruppo Atlantia diverse dalle società del Gruppo Autostrade, l'Emittente non esclude di poter decidere, *inter alia*, di rimborsare anticipatamente i finanziamenti infragruppo con Atlantia, al fine di estendere la durata media del proprio debito. Per informazioni sulle ragioni dell'Offerta e sull'impiego dei proventi, si rinvia alla Sezione Seconda, Capitolo III, Paragrafo 3.2 del Prospetto.

FATTORI DI RISCHIO

Per ulteriori dettagli, si vedano le informazioni finanziarie del Gruppo relative all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 riportate nella Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto e, in particolare, la struttura patrimoniale - finanziaria consolidata, la descrizione delle passività finanziarie e la descrizione della gestione dei rischi finanziari.

Per maggiori informazioni sui singoli contratti di finanziamento sopra menzionati e sul prospetto di base relativo al programma "€ 7,000,000,000 Euro Medium Term Note", si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafi 15.4, 15.5, 15.6 e 15.8 del Prospetto.

4.1.1.2 Garanzie prestate dall'Emittente in favore di Atlantia

Alla Data del Prospetto, le seguenti emissioni obbligazionarie di Atlantia sono state irrevocabilmente e incondizionatamente garantite da Autostrade per l'Italia, che ha beneficiato dei relativi proventi mediante finanziamenti infragruppo erogati in suo favore dalla stessa Atlantia:

- (a) prestiti obbligazionari emessi nel contesto del programma denominato "€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme", in essere da maggio 2004 e successivamente aggiornato, meglio descritti nella tabella che segue:

Denominazione prestito obbligazionario	Codice ISIN	Valuta	Valore nominale complessivo	Cedola
<i>Atlantia</i> 2004-2022	XS0193942124	GBP	500 milioni ⁽¹⁾	6,25%
<i>Atlantia</i> 2004-2024	XS0193945655	Euro	1.000 milioni	5,875%
<i>Atlantia</i> 2009-2016	XS0427290357	Euro	1.500 milioni ⁽²⁾	5,625%
<i>Atlantia</i> 2009-2038	XS0468468854	JPY	20.000 milioni ⁽³⁾	2,73%
<i>Atlantia</i> 2010-2017	XS0542522692	Euro	1.000 milioni ⁽⁴⁾	3,375%
<i>Atlantia</i> 2010-2025	XS0542534192	Euro	500 milioni	4,375%
<i>Atlantia</i> 2012-2019	XS0744125302	Euro	1.000 milioni ⁽⁵⁾	4,50%
<i>Atlantia</i> 2012-2032	XS0761524205	Euro	135 milioni	5,242%
<i>Atlantia</i> 2012-2032	XS0789521480	Euro	35 milioni	4,80%
<i>Atlantia</i> 2012-2020	XS0828749761	Euro	750 milioni	4,375%
<i>Atlantia</i> 2013-2033	XS0928529899	Euro	75 milioni	3,75%
<i>Atlantia</i> 2013-2021	XS0986174851	Euro	750 milioni	2,875%
<i>Atlantia</i> 2014 - 2038	XS1024746353	Euro	75 milioni	3,625%
<i>Atlantia</i> 2014 - 2034	XS1075052024	Euro	125 milioni	3,24%

⁽¹⁾ Il controvalore nominale, sulla base del tasso di cambio rilevato dalla Banca Centrale Europea (<https://www.ecb.europa.eu/stats/exchange/eurofxref/html/eurofxref-graph-gbp.en.html>), al 31 marzo 2015, era pari a circa Euro 687,5 milioni.

FATTORI DI RISCHIO

- (2) L'importo originario del valore nominale complessivo (Euro 1.500 milioni) è stato successivamente ridotto a Euro 880.472.000,00 a seguito dell'Operazione di Riacquisto, meglio descritta nel seguito del presente Paragrafo.
- (3) Il controvalore nominale, sulla base del tasso di cambio rilevato dalla Banca Centrale Europea (<https://www.ecb.europa.eu/stats/exchange/eurofxref/html/eurofxref-graph-jpy.en.html>), al 31 marzo 2015, era pari a circa Euro 155,1 milioni.
- (4) L'importo originario del valore nominale complessivo (Euro 1.000 milioni) è stato successivamente ridotto a Euro 699.398.000,00 a seguito dell'Operazione di Riacquisto, meglio descritta nel seguito del presente Paragrafo.
- (5) L'importo originario del valore nominale complessivo (Euro 1.000 milioni) è stato successivamente ridotto a Euro 900.000.000,00 a seguito dell'Operazione di Riacquisto, meglio descritta nel seguito del presente Paragrafo.
- (b) emissione obbligazionaria a tasso fisso denominata “*Atlantia TF 2012-2018 garantito da Autostrade per l'Italia S.p.A.*” (codice ISIN: IT0004869985), del valore complessivo di Euro 1 miliardo, integralmente ed esclusivamente destinata al pubblico indistinto in Italia (c.d. *retail*), di durata pari a sei anni e con un tasso di interesse nominale annuo lordo del 3,625%.

Come meglio descritto nella Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.7 del Prospetto, si segnala che in data 13 febbraio 2015 Atlantia, in qualità di offerente, ha dato avvio a un programma di riacquisto di obbligazioni (ai soli fini del presente Paragrafo, l'“**Operazione di Riacquisto**”) dalla stessa emesse nell'ambito del programma denominato “*€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme*” (cfr. la precedente lettera (a) del presente Paragrafo), che si è concluso definitivamente il 24 febbraio 2015 ed è stato regolato, mediante pagamento del prezzo di acquisto, in data 27 febbraio 2015. In particolare, Atlantia ha riacquistato:

- obbligazioni per un importo nominale complessivo di Euro 619.528.000,00 rivenienti dall'emissione denominata “*Atlantia 2009-2016*” (codice ISIN: XS0427290357), avente valore nominale complessivo pari a Euro 1.500 milioni; alla Data del Prospetto, ad esito dell'Operazione di Riacquisto, il valore nominale complessivo in circolazione di tali obbligazioni è pari a Euro 880.472.000,00;
- obbligazioni per un importo nominale complessivo di Euro 300.602.000,00 rivenienti dall'emissione denominata “*Atlantia 2010-2017*” (codice ISIN: XS0542522692), avente valore nominale complessivo pari a Euro 1.000 milioni; alla Data del Prospetto, ad esito dell'Operazione di Riacquisto, il valore nominale complessivo in circolazione di tali obbligazioni è pari a Euro 699.398.000,00;
- obbligazioni per un importo nominale complessivo di Euro 100.000.000,00 rivenienti dall'emissione denominata “*Atlantia 2012-2019*” (codice ISIN: XS0744125302), avente valore nominale complessivo pari a Euro 1.000 milioni; alla Data del Prospetto, ad esito dell'Operazione di Riacquisto, il valore nominale complessivo in circolazione di tali obbligazioni è pari a Euro 900.000.000,00.

Al 31 dicembre 2014, in relazione alle emissioni obbligazionarie di cui alla lettera (a), il debito complessivo residuo in termini nominali era pari a Euro 7.643,67 milioni. I prestiti obbligazionari in valuta diversa dall'Euro sono valutati al tasso di cambio rilevato al 31 dicembre 2014. Tenuto conto dell'Operazione di Riacquisto, al 31 marzo 2015, il debito complessivo residuo delle medesime emissioni obbligazionarie in termini nominali era pari a Euro 6.687,17 milioni. I prestiti obbligazionari in valuta diversa dall'Euro sono valutati al tasso di cambio rilevato alla suddetta data del 31 marzo 2015.

L'Operazione di Riacquisto si inserisce nel contesto di un programma di ottimizzazione della gestione finanziaria del Gruppo Atlantia a beneficio e nell'interesse anche di Autostrade per l'Italia (nella sua qualità di società operativa del Gruppo Atlantia medesimo), al fine, *inter alia*, di consentire all'Emittente l'accesso diretto e in maniera indipendente al mercato. In tale prospettiva, anche in vista dell'Offerta di cui al presente

FATTORI DI RISCHIO

Prospetto e coerentemente con gli obiettivi strategici sopra indicati, l'Emittente ha provveduto a ridurre l'esposizione infragruppo nei confronti di Atlantia per un importo nominale pari a quello delle obbligazioni oggetto dell'Operazione di Riacquisto, facendo ricorso ai propri flussi di cassa. Tale rimborso anticipato è stato effettuato al fine di perseguire un'allocazione ottimale della liquidità disponibile della Società e di allungare la durata media del proprio debito.

Per effetto dell'Operazione di Riacquisto, le garanzie prestate da Autostrade per l'Italia relativamente ai prestiti oggetto della medesima Operazione di Riacquisto si sono proporzionalmente ridotte.

Qualora le attività del Gruppo Autostrade producano flussi di cassa insufficienti o non vi siano risorse finanziarie disponibili in un ammontare tale da permettere al Gruppo Autostrade medesimo di far fronte ai debiti infragruppo con Atlantia o, in caso di attivazione delle garanzie, all'indebitamento di Atlantia rappresentato dai prestiti obbligazionari alle rispettive scadenze o di finanziare ulteriori esigenze di liquidità del Gruppo Autostrade, potrebbero verificarsi effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Per ulteriori dettagli, si vedano le informazioni finanziarie del Gruppo relative all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 riportate nella Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto e, in particolare, la struttura patrimoniale-finanziaria consolidata, la descrizione delle passività finanziarie e la descrizione della gestione dei rischi finanziari.

Per maggiori informazioni sulle garanzie prestate dall'Emittente, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafi 15.7 e 15.9 del Prospetto.

4.1.1.3 Principali impegni e covenant finanziari rilevanti per l'Emittente

Il mancato rispetto, da parte dell'Emittente e/o di Atlantia, degli impegni e *covenant* finanziari ad essi relativi, con la conseguente perdita del beneficio del termine e l'obbligo di rimborsare anticipatamente le somme erogate ai sensi dei contratti di finanziamento o attivazione della garanzia prestata dall'Emittente, potrebbe determinare effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

I principali contratti di finanziamento descritti nel precedente Paragrafo 4.1.1.1, nonché talune delle garanzie prestate dall'Emittente di cui al precedente Paragrafo 4.1.1.2, contengono una serie di clausole e impegni, tipici della prassi internazionale, in capo all'Emittente medesimo e/o ad Atlantia, nella rispettiva qualità di debitore e/o garante, a seconda dei casi, la cui violazione potrebbe far sorgere l'obbligo per l'Emittente di rimborsare anticipatamente le somme erogate ovvero, a seconda dei casi, l'attivazione della garanzia dallo stesso prestata.

Il rispetto dei suddetti impegni e *covenant* è oggetto di procedure di verifica su base periodica. Fermo restando quanto precede, sulla base delle verifiche svolte dall'Emittente tenuto anche conto, ove richiesto, delle informazioni pubblicamente disponibili relative ai dati consolidati del Gruppo Atlantia al 31 dicembre 2014 (*cf.* la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, approvata dal consiglio di amministrazione della società in data 6 marzo 2015 e disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it), al 31 dicembre 2014 tutte le clausole e gli impegni sopra descritti risultavano rispettati.

Con particolare riguardo ai *covenant* finanziari, il rispetto degli stessi è oggetto di una procedura di verifica su base annuale, successivamente all'approvazione del bilancio consolidato e dei bilanci civilistici da parte degli

FATTORI DI RISCHIO

organi competenti di Autostrade per l'Italia e di Atlantia, e in virtù delle relative pattuizioni è oggetto di certificazione entro 180 giorni dalla data di chiusura di ciascun esercizio. Fermo restando quanto precede, al 31 dicembre 2014, i *covenant* finanziari risultavano rispettati, come indicato nella relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (cfr. la Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto) ⁽⁵⁾ e nella relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, approvata dal consiglio di amministrazione della società in data 6 marzo 2015 e disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it ⁽⁶⁾.

Per completezza, si segnala che in data 27 aprile 2015, la Società di Revisione ha emesso la propria certificazione relativa al rispetto dei suddetti *covenant* finanziari riferita alla data del 31 dicembre 2014. In relazione a tutti i *covenant* finanziari rilevanti per l'Emittente, il grado di rispetto al 31 dicembre 2014 è stato superiore al doppio della rispettiva soglia minima contrattualmente prevista.

In particolare, le principali clausole e impegni previsti nei suddetti contratti di finanziamento e garanzia riguardano:

- (A) Contratti di finanziamento in pool (cfr. le lettere (a) e (b) del precedente Paragrafo 4.1.1.1):
- (i) clausole di rimborso anticipato obbligatorio in caso di cambio di controllo (c.d. *change of control*) relativo alla controllante Atlantia, che includono il caso in cui Sintonia cessi di detenere (direttamente o indirettamente) una partecipazione del capitale con diritto di voto di Atlantia pari ad almeno il 25%, ovvero il caso in cui la partecipazione con diritto di voto detenuta da Sintonia cessi di essere la partecipazione maggioritaria detenuta da un azionista di Atlantia, a determinate condizioni indicate nei contratti di finanziamento;
 - (ii) *pari passu* in relazione ai diritti di tutti gli altri creditori chirografari e non subordinati dell'Emittente e di Atlantia, salvo i diritti che godono di priorità per legge;
 - (iii) *negative pledge* sui beni di Atlantia, dell'Emittente e delle rispettive controllate rilevanti ai sensi del contratto;
 - (iv) restrizioni alle cessioni di cespiti e all'assunzione di indebitamento finanziario di Atlantia, dell'Emittente e delle rispettive controllate rilevanti ai sensi del contratto e ad acquisizioni ed

⁽⁵⁾ A pag. 170 della relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (resa disponibile con le modalità di cui alla Sezione Prima, Capitolo XVII del Prospetto) si riporta quanto segue: "Si evidenzia che la voce "Finanziamenti a medio-lungo termine" include contratti di finanziamento che richiedono il rispetto di specifici parametri finanziari (covenants). I criteri di determinazione delle grandezze economico-finanziarie utilizzate nel calcolo dei suddetti parametri sono definiti nei relativi contratti di finanziamento. Tra questi si segnala il "Term Loan Facility" di Autostrade per l'Italia (complessivamente pari a 159.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) che richiede il rispetto di alcuni parametri finanziari fino alla scadenza del contratto e che risultano essere stati sempre rispettati fino al 31 dicembre 2014. In particolare, è richiesto il rispetto di determinate soglie con riferimento a: (a) i dati consolidati di Atlantia per il rapporto "FFO + Net Interest Expenses - Capitalised Interests and Financing Charges", come numeratore, e "Net interest expenses", come denominatore, nonché per il rapporto "FFO/Total Net Debt"; (b) il "Net Worth" di Atlantia". Cfr. anche pag. 273 della richiamata relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

⁽⁶⁾ A pag. 195 della relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it) si riporta quanto segue: "[...] il contratto "Term Loan Facility" (complessivamente pari a 159.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) e la "Revolving Credit Facility", [...] richiedono il rispetto di alcuni parametri finanziari fino alla scadenza del contratto [...] che risultano essere stati sempre rispettati fino al 31 dicembre 2014".

FATTORI DI RISCHIO

investimenti, nella misura in cui eccedano soglie predeterminate, da parte di Atlantia, dell'Emittente e delle rispettive controllate rilevanti ai sensi del contratto;

- (v) *covenant* finanziari relativi a: (A) rapporto tra (x) *funds from operations* più *net interest expenses* meno interessi capitalizzati e oneri finanziari consolidati a livello di Gruppo Atlantia, come numeratore, e (y) *net interest expenses* per ogni periodo composto da quattro trimestri contabili consecutivi consolidati (a livello di Gruppo Atlantia), come denominatore, non inferiore a 2; (B) valore dei *funds from operations* consolidati (a livello di Gruppo Atlantia) non inferiore al 7% del *total net debt* consolidato alla scadenza di ogni anno fiscale; (C) patrimonio netto di Atlantia non inferiore a Euro 500.000.000;
- (vi) *events of default*, nei casi, tra l'altro, di (A) mancato pagamento a seguito di provvedimento esecutivo emesso nei confronti di Atlantia e/o dell'Emittente, per importi superiori a determinate soglie; (B) *cross-default* e *cross-acceleration* con riferimento ad Atlantia, all'Emittente e ad alcune delle loro rispettive controllate, per importi eccedenti determinate soglie; (C) eventi negativi relativi alle concessioni in essere tra l'Emittente (e/o le relative controllate) e il soggetto concedente; e (D) mancato rispetto di impegni previsti da specifiche clausole contrattuali, ivi incluse le clausole di cui ai precedenti punti (ii), (iii) e (iv).

(B) Contratti di finanziamento con CDP (cfr. la lettera (c) del precedente Paragrafo 4.1.1.1):

- (i) clausole di rimborso anticipato obbligatorio in caso, tra l'altro, di: (A) declassamento del *rating* dell'Emittente (salvo sia prestata idonea garanzia) al di sotto delle seguenti soglie: (x) BBB- da parte Fitch o Standard & Poor's; ovvero (y) Baa3 da parte di Moody's; ovvero (z) qualsiasi livello equivalente da parte di altre agenzie di *rating*⁽⁷⁾; (B) cambio di controllo (c.d. *change of control*) relativo all'Emittente, con riferimento alle ipotesi in cui Atlantia cessi di detenere la piena proprietà sulla percentuale rappresentativa delle azioni dell'Emittente aventi diritti di voto più alta tra (a) il 50% più uno delle azioni con diritto di voto nell'assemblea (sia ordinaria sia straordinaria, in prima convocazione o nelle convocazioni successive), e (b) nel caso in cui per consentire ad Atlantia di deliberare autonomamente nell'assemblea ordinaria dell'Emittente venga richiesta una percentuale più alta rispetto a quella indicata alla lettera (a) che precede (ai sensi di statuto o di un patto parasociale o altrimenti), tale percentuale più alta;
- (ii) *covenant* finanziari relativi al rapporto tra flussi di cassa e servizio del debito⁽⁸⁾ (c.d. DSCR) non inferiore a 1.2;

⁽⁷⁾ Qualora si verifichi un declassamento al di sotto delle soglie specificate (da parte (i) anche di una sola agenzia di *rating*, qualora il *rating* di Autostrade per l'Italia sia monitorato da una o due agenzie; ovvero (b) di almeno due agenzie di *rating*, qualora il *rating* di Autostrade per l'Italia sia monitorato da tutte e tre le agenzie), le conseguenze di tale declassamento sugli impegni finanziari dell'Emittente saranno oggetto di valutazione da parte della relativa banca finanziatrice. All'esito di tali valutazioni, il finanziatore potrà chiedere all'Emittente di rilasciare ulteriori idonee garanzie e, qualora tali garanzie non siano prestate, il finanziatore potrà richiedere all'Emittente il rimborso immediato del finanziamento. Inoltre, nei contratti di finanziamento con CDP, il declassamento del *rating* dell'Emittente al di sotto di certe soglie determina un incremento del margine applicabile ai fini del calcolo del tasso di interesse.

⁽⁸⁾ Per "servizio del debito" si intende la rata annua costante, determinata sulla durata residua della concessione di Autostrade per l'Italia (che scade nel 2038), relativa al debito finanziario netto di fine esercizio risultante dall'ultimo bilancio approvato dell'Emittente, scontato al tasso di mercato alla data del calcolo.

FATTORI DI RISCHIO

- (iii) *negative pledge* sui beni dell'Emittente e delle sue controllate rilevanti ai sensi del contratto;
 - (iv) restrizioni alle cessioni di cespiti dell'Emittente e delle sue controllate rilevanti ai sensi del contratto e all'assunzione di indebitamento finanziario delle controllate dell'Emittente;
 - (v) *events of default* nei casi, tra l'altro, di: (A) mancato pagamento a seguito di provvedimento esecutivo emesso nei confronti dell'Emittente, per importi sopra determinate soglie; (B) *cross-default* e *cross-acceleration* con riferimento ad obbligazioni dell'Emittente, per importi eccedenti determinate soglie; e (C) eventi negativi relativi alla Convenzione Unica;
 - (vi) *ranking pari passu* in favore di CDP con riferimento a garanzie ovvero *covenant* finanziari diversi o più stringenti rispetto a quelli previsti dai contratti di finanziamento in essere.
- (C) Contratti di finanziamento con BEI (cfr. la lettera (d) del precedente Paragrafo 4.1.1.1):
- (i) *ranking pari passu* in favore di BEI con riferimento a rapporti o parametri finanziari contenuti in altri contratti di finanziamento stipulati da Autostrade per l'Italia e/o da Atlantia, che siano più stringenti ovvero diversi da quelli contenuti nei due contratti di finanziamento in *pool* di cui alla precedente lettera (A) (il cui contenuto è richiamato espressamente nei contratti con BEI);
 - (ii) impegni ad estendere in favore di BEI eventuali garanzie costituite da Autostrade per l'Italia e/o da Atlantia in favore di terzi per operazioni a medio e lungo termine aventi caratteristiche analoghe a quelle dei contratti di finanziamento con BEI;
 - (iii) *negative pledge* su beni di Autostrade per l'Italia e di Atlantia;
 - (iv) *events of default* e/o clausole di rimborso anticipato obbligatorio nei casi, tra l'altro, di: (A) declassamento del *rating* di Autostrade per l'Italia e/o di Atlantia al di sotto delle seguenti soglie: (x) BBB+ da parte di Fitch o Standard & Poor's (ovvero, per un contratto, BBB); ovvero (y) Baa1 da parte di Moody's (ovvero, per un contratto, Baa2) ⁽⁹⁾; (B) *cross-acceleration* con riferimento ad Autostrade per l'Italia e/o ad Atlantia, per importi eccedenti

⁽⁹⁾ Qualora si verifichi un declassamento al di sotto delle soglie specificate (da parte (a) anche di una sola agenzia di *rating*, qualora il *rating* di Autostrade per l'Italia e/o di Atlantia sia monitorato da una o due agenzie; ovvero (b) di almeno due agenzie di *rating*, qualora il *rating* di Autostrade per l'Italia e/o di Atlantia sia monitorato da tutte e tre le agenzie), le conseguenze di tale declassamento sugli impegni finanziari di Autostrade per l'Italia saranno oggetto di valutazione da parte della relativa banca finanziatrice. All'esito di tali valutazioni, il finanziatore potrà chiedere all'Emittente di rilasciare ulteriori idonee garanzie e, qualora tali garanzie non siano prestate, il finanziatore potrà richiedere all'Emittente il rimborso immediato del finanziamento. Inoltre, nei contratti di finanziamento con BEI, il declassamento del *rating* di Autostrade per l'Italia al di sotto di certe soglie determina un incremento del margine applicabile ai fini del calcolo del tasso di interesse.

FATTORI DI RISCHIO

determinate soglie ⁽¹⁰⁾; (C) eventi negativi (tra i quali revoca, sospensione, rinuncia, annullamento, invalidità) relativi alla Convenzione Unica; (D) riduzione rilevante del fabbisogno finanziario dei progetti finanziati (a fini di chiarezza, si segnala che l'evento risolutivo, è legato esclusivamente alla riduzione del fabbisogno, al fine di mantenere la proporzione tra l'importo complessivo del singolo progetto e l'importo finanziato da BEI; in tal caso, la risoluzione contrattuale sarà limitata ad una quota del finanziamento proporzionale a tale riduzione); (E) estinzione anticipata volontaria di altri prestiti aventi caratteristiche simili ai finanziamenti (proporzionalmente alla frazione di indebitamento rimborsata); (F) cambio di controllo (c.d. *change of control*) relativamente ad Autostrade per l'Italia e/o ad Atlantia ⁽¹¹⁾; (G) cessione, a qualunque titolo, di cespiti di Autostrade per l'Italia e/o di Atlantia, per valori eccedenti determinate soglie; e (H) mancato rispetto di impegni previsti da specifiche clausole contrattuali, ivi incluse le clausole di cui ai precedenti punti (ii) e (iii);

- (v) impegni a non costituire alcun patrimonio destinato o stipulare alcun finanziamento destinato ad uno specifico affare senza avere il previo consenso scritto della BEI.

(D) Programma di emissioni obbligazionarie dell'Emittente denominato "€ 7,000,000,000 Euro Medium Term Note" (in relazione al quale nessun prestito è ancora stato emesso, cfr. il precedente Paragrafo 4.1.1.1):

- (i) clausole di *negative pledge* con riferimento ai beni di Autostrade per l'Italia e delle sue "controllate rilevanti", definite quali società del Gruppo Autostrade che contribuiscono per oltre il 10% sul totale dell'attivo consolidato o sul totale dei ricavi consolidati a livello di Gruppo Autostrade, come risultanti dall'ultimo bilancio consolidato pubblicato;
- (ii) *events of default* nei casi, tra l'altro, di: (A) *cross-default* e *cross-acceleration* con riferimento all'indebitamento finanziario di Autostrade per l'Italia e delle sue controllate rilevanti, qualora il relativo inadempimento superi determinate soglie; (B) escussione di una qualsiasi garanzia, vincolo, privilegio o gravame concesso su beni di Autostrade per l'Italia o di una sua controllata rilevante;
- (iii) *change of business* relativamente ad Autostrade per l'Italia, inteso come impegno dell'Emittente a non cessare la propria attività;
- (iv) *redemption at the Option of Noteholders on the Occurrence of a Put Event*: eventi negativi relativi alla Convenzione Unica comportano un'obbligazione di rimborso anticipato su

⁽¹⁰⁾ In virtù di tali clausole di *cross-acceleration*, BEI ha la facoltà di risolvere immediatamente i contratti qualora ad Autostrade per l'Italia e/o ad Atlantia sia richiesto di rimborsare anticipatamente un prestito, ovvero far fronte anticipatamente a qualsiasi altro impegno finanziario, ovvero nell'ipotesi in cui un qualsiasi impegno finanziario di un terzo nei confronti Autostrade per l'Italia e/o ad Atlantia sia cancellato o sospeso, qualora tali richieste di rimborso anticipato o impegni finanziari sospesi o cancellati siano di ammontare complessivo superiore a: (a) Euro 50 milioni, se riferiti a richieste di rimborso da o impegni finanziari nei confronti di terzi; ovvero (b) Euro 10 milioni, se riferiti a richieste di rimborso da o impegni finanziari nei confronti di BEI (esclusivamente in due contratti, in ogni caso di ammontare complessivo superiore a Euro 10 milioni). Il contratto di cui al paragrafo (B)(ii), prevede inoltre l'impegno ad estendere in favore di BEI eventuali soglie di rilevanza inferiori a quelle sopra indicate previste in altri contratti di finanziamento stipulati da Autostrade per l'Italia e/o da Atlantia.

⁽¹¹⁾ La definizione di controllo rilevante ai fini di tali contratti è quella di cui all'art. 93 del TUF se riferito ad Atlantia e di cui all'art. 2359 del Codice Civile se riferito all'Emittente.

FATTORI DI RISCHIO

richiesta del portatore delle obbligazioni (tale clausola non troverà applicazione a partire dalla data in cui non vi saranno più in circolazione obbligazioni emesse da Atlantia nell'ambito del programma denominato "€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme", e tale circostanza sia notificata ai sensi del regolamento del prestito).

(E) Garanzie prestate dall'Emittente in relazione, rispettivamente, ai prestiti obbligazionari emessi da Atlantia nell'ambito del programma denominato "€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme" (cfr. la lettera (a) del precedente Paragrafo 4.1.1.2):

- (i) clausole di *negative pledge* con riferimento ai beni di Atlantia, di Autostrade per l'Italia e delle loro "controllate rilevanti", definite quali società del Gruppo Atlantia che contribuiscono per oltre il 10% sul totale dell'attivo consolidato o sul totale dei ricavi consolidati a livello di Gruppo Atlantia, come risultanti dall'ultimo bilancio consolidato di Atlantia pubblicato;
- (ii) clausole di cambio di controllo (c.d. *change of control*), in base alle quali la circostanza che Autostrade per l'Italia cessi di essere controllata direttamente o indirettamente da Atlantia (o dal diverso soggetto che dovesse succedere ad Atlantia ad esito di operazioni straordinarie consentite ai sensi dei regolamenti dei prestiti) costituirebbe un *event of default*;
- (iii) *events of default* nei casi, tra l'altro, di: (A) *cross-default* e *cross-acceleration* con riferimento all'indebitamento finanziario di Atlantia, di Autostrade per l'Italia e delle loro controllate rilevanti (alla Data del Prospetto, l'unica controllata rilevante ai sensi del regolamento dei prestiti è ADR), qualora il relativo inadempimento superi determinate soglie; (B) escussione di una qualsiasi garanzia, vincolo, privilegio o gravame concesso su beni di Atlantia, di Autostrade per l'Italia o di una loro controllata rilevante; (C) controllo esercitato dallo Stato italiano nei confronti di Atlantia, Autostrade per l'Italia e delle controllate rilevanti di quest'ultima (c.d. *nationalization event*);
- (iv) *change of business* relativamente ad Autostrade per l'Italia, inteso come impegno dell'Emittente a non cessare la propria attività;
- (v) *redemption at the Option of Noteholders on the Occurrence of a Put Event*: eventi negativi relativi alla Convenzione Unica comportano un'obbligazione di rimborso anticipato su richiesta dei singoli portatori delle obbligazioni;
- (vi) limitatamente alla sola emissione denominata "Atlantia 2009-2038" (di ammontare complessivo pari a JPY 20.000.000.000, pari a Euro 155,1 milioni rilevato alla data del 31 marzo 2015), *covenants* finanziari relativi a: (A) rapporto tra (x) *funds from operations* più *net interest expenses* meno interessi capitalizzati e oneri finanziari consolidati (a livello di Gruppo Atlantia), come numeratore, e (y) *net interest expenses* per ogni periodo composto da quattro trimestri contabili consecutivi consolidati (a livello di Gruppo Atlantia), come denominatore, non inferiore a 2; (B) valore dei *funds from operations* consolidati (a livello di Gruppo Atlantia) non inferiore al 7% del *total net debt* consolidato alla scadenza di ogni anno fiscale; e (C) patrimonio netto di Atlantia non inferiore a Euro 500.000.000. In aggiunta, le condizioni del prestito prevedono che Atlantia compirà ogni ragionevole sforzo ("*commercially reasonable best effort*") affinché sia mantenuto almeno un giudizio di *rating* sulle obbligazioni

FATTORI DI RISCHIO

emesse fino alla loro scadenza (fatto salvo il ricorrere di alcune ipotesi di esenzione), senza che sia peraltro previsto un livello minimo da associare ai suddetti giudizi di *rating*.

Per maggiori dettagli sui contenuti dei *covenant* finanziari e sulle clausole di *cross-default*, si veda il successivo Paragrafo 4.1.1.4.

Per ulteriori dettagli, si vedano le informazioni finanziarie del Gruppo relative all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 riportate nella Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto e, in particolare, la struttura patrimoniale-finanziaria consolidata, la descrizione delle passività finanziarie e la descrizione della gestione dei rischi finanziari.

Per una descrizione dei principali contratti di finanziamento e delle garanzie prestate dall'Emittente in favore di terzi (tra i quali Atlantia), ivi inclusi i relativi impegni e *covenant* finanziari, si veda anche la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafi da 15.4 a 15.10 del Prospetto.

4.1.1.4 Rischi connessi all'esistenza, negli accordi contrattuali relativi all'indebitamento riconducibile (direttamente o indirettamente) ad Autostrade per l'Italia, di clausole e covenant che fanno riferimento anche alla controllante Atlantia e/o al Gruppo Atlantia

Non è escluso che eventi in grado di avere effetto sulle necessità di rimborso o sull'onerosità del debito di altre società appartenenti al Gruppo Atlantia possano avere, alla luce delle clausole dei contratti di debito dell'Emittente che legano detto debito alle condizioni del debito delle altre società del Gruppo Atlantia, effetti sul debito dell'Emittente medesimo in termini di rimborso e onerosità.

L'Emittente fa parte del Gruppo Atlantia, di cui la capogruppo Atlantia è una *holding* di partecipazioni con azioni quotate sul MTA.

Come meglio precisato nella Sezione Prima, Capitolo III, Paragrafo 3.3, Capitolo VII, Paragrafo 7.2 e Capitolo XV, Paragrafi da 15.4 a 15.7, una parte rilevante dell'indebitamento riconducibile direttamente o indirettamente all'Emittente presenta clausole e *covenant* che fanno riferimento anche alla controllante Atlantia e/o al Gruppo Atlantia. In particolare, al 31 dicembre 2014, sul totale dell'indebitamento netto riconducibile direttamente all'Emittente (pari a circa Euro 2.566,25 milioni), circa il 73,63% presentava le suddette clausole e *covenant*. Inoltre, l'Emittente ha prestato garanzie in relazione a indebitamento della controllante Atlantia, rappresentato dai prestiti obbligazionari emessi da quest'ultima, il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 dicembre 2014, era pari a circa Euro 8.844,18 milioni. Sulla base dei dati e delle elaborazioni della Società, detto debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 marzo 2015 (tenuto anche conto dell'Operazione di Riacquisto di cui al precedente Paragrafo 4.1.1.2), era pari a circa Euro 7.824,05 milioni.

Per questo motivo, all'interno del Prospetto sono riportate talune informazioni relative al Gruppo Atlantia, tratte da documenti pubblicamente disponibili, riconducibili ad Atlantia medesima, che l'Emittente ritiene significative ai fini della valutazione dello strumento offerto. Anche dopo la pubblicazione del Prospetto, le informazioni e i dati relativi alla controllante Atlantia e/o a società del Gruppo Atlantia (diverse dall'Emittente e dalle sue controllate) saranno reperibili facendo riferimento alle medesime fonti pubblicamente disponibili.

FATTORI DI RISCHIO

Al 31 dicembre 2014, oltre ad Autostrade per l'Italia e alle sue controllate, rientravano nel perimetro di consolidamento del Gruppo Atlantia le seguenti società:

- (a) ADR (partecipata da Atlantia per il 95,92%) che, anche tramite le proprie società controllate, gestisce in concessione e sviluppa gli aeroporti di Roma Fiumicino Leonardo da Vinci e Ciampino G.B. Pastine e svolge altre attività connesse e complementari alla gestione aeroportuale;
- (b) ADR Engineering S.p.A. (partecipata da Atlantia per il 100%), attiva nel campo dell'ingegneria aeroportuale, fornisce servizi integrati per la realizzazione di grandi opere ⁽¹²⁾;
- (c) Fiumicino Energia S.r.l. (partecipata da Atlantia per l'87,14%), proprietaria della centrale di cogenerazione che alimenta l'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci";
- (d) Leonardo Energia - società consortile a r.l. (partecipata da Atlantia per il 90%), gestore della centrale di cogenerazione che alimenta l'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci";
- (e) Pavimental, che opera nel settore delle pavimentazioni e manutenzioni autostradali e aeroportuali e delle costruzioni, il cui capitale è detenuto da Atlantia per il 59,4%, mentre Autostrade per l'Italia e ADR detengono ciascuna una partecipazione pari, rispettivamente, al 20%;
- (f) SPEA, attiva nei settori della progettazione, della direzione lavori e del monitoraggio e manutenzione programmata di infrastrutture, il cui capitale è detenuto da Atlantia per il 46%, mentre Autostrade per l'Italia e ADR detengono ciascuna una partecipazione pari, rispettivamente, al 27%

(cfr. la Sezione Prima, Capitolo III, Paragrafo 3.4, e Capitolo VII, Paragrafo 7.2 del Prospetto, nonché la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, pag. 10).

Sulla base della relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, approvata dal consiglio di amministrazione di Atlantia in data 6 marzo 2015 ⁽¹³⁾, alla suddetta data del 31 dicembre 2014:

- l'indebitamento finanziario netto del Gruppo Atlantia era pari a circa Euro 10.528 milioni, di cui Euro 10.393 milioni (pari al 98,7%) relativi al Gruppo Autostrade;
- Atlantia aveva una capitalizzazione di circa Euro 15.962 milioni e disponibilità liquide di circa Euro 1.325,5 milioni.

I dati, anche consolidati, relativi ad Atlantia, nella sua qualità di emittente azioni quotate ai sensi del TUF (sottoposto, pertanto, a obblighi di informazione continua e periodica), sono disponibili sul sito *internet* www.atlantia.it.

⁽¹²⁾ Come meglio precisato nella Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.3 del Prospetto, in data 12 marzo 2015, le assemblee dei soci di ADR Engineering S.p.A. e di SPEA hanno deliberato la fusione per incorporazione di ADR Engineering S.p.A. in SPEA. Ad esito dell'operazione, Atlantia sarà titolare del 60% del capitale sociale della società risultante dalla fusione, mentre l'Emittente e ADR rimarranno titolari ciascuno del 20% del capitale.

⁽¹³⁾ Si veda il comunicato stampa pubblicato in pari data da Atlantia e disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it.

FATTORI DI RISCHIO

Covenant finanziari riferiti al Gruppo Atlantia

Come segnalato nel precedente Paragrafo 4.1.1.3, due contratti di finanziamento di cui è parte l'Emittente e il regolamento di un prestito obbligazionario emesso da Atlantia nell'ambito del programma denominato "€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme", irrevocabilmente e incondizionatamente garantito da Autostrade per l'Italia, contengono *covenant* finanziari riferiti al Gruppo Atlantia, vale a dire il gruppo facente capo ad Atlantia cui appartengono, come detto, anche l'Emittente e le società del Gruppo Autostrade.

In particolare, si tratta di *covenant* finanziari relativi a: (A) rapporto tra (x) *funds from operations* più *net interest expenses* meno interessi capitalizzati e oneri finanziari consolidati a livello di Gruppo Atlantia, come numeratore, e (y) *net interest expenses* per ogni periodo composto da quattro trimestri contabili consecutivi consolidati a livello di Gruppo Atlantia, come denominatore, non inferiore a 2; (B) valore dei *funds from operations* consolidati a livello di Gruppo Atlantia non inferiore al 7% del *total net debt* consolidato alla scadenza di ogni anno fiscale; e (C) patrimonio netto di Atlantia non inferiore a Euro 500.000.000. Tali *covenant* vengono calcolati sulla base dei dati di bilancio del Gruppo Atlantia sottoposti a revisione contabile.

I suddetti *covenant* finanziari afferiscono ai seguenti rapporti:

- (i) i due contratti di finanziamento in *pool* (cfr. le lettere (a) e (b) del precedente Paragrafo 4.1.1.1 e la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.4 del Prospetto), il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 marzo 2015, era pari a Euro 160 milioni, e con scadenza ultima al 30 giugno 2015; e
- (ii) l'emissione obbligazionaria di Atlantia denominata "Atlantia 2009-2038" (di ammontare complessivo pari a JPY 20.000.000.000), effettuata nell'ambito del programma denominato "€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme", il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 marzo 2015, era pari a Euro 155,1 milioni e con scadenza nel 2038.

FATTORI DI RISCHIO

La tabella che segue riporta in forma schematica, in relazione a ciascun contratto di finanziamento dell'Emittente che preveda *covenant* finanziari (anche se riferiti al solo Gruppo Autostrade), e alle emissioni obbligazionarie garantite dalla Società, la descrizione dei *covenant* finanziari, la data di scadenza del rapporto cui i *covenant* finanziari afferiscono e la data di cessazione dei *covenant* finanziari medesimi.

Denominazione finanziamento/Ente finanziatore	Descrizione <i>covenant</i> finanziari	Scadenza ultimo finanziamento	Scadenza impegno <i>covenant</i> finanziari
Contratto di finanziamento <i>term</i>	FFO+Net Interest Expense-Capitalized interest and Financing charges/Net interest expense ≥ 2 FFO/Total net debt $\geq 7\%$ net worth Atlantia ≥ 500 €/milioni	30/06/2015	30/06/2015
Contratto di finanziamento <i>revolving</i>	FFO+Net Interest Expense-Capitalized interest and Financing charges/Net interest expense ≥ 2 FFO/Total net debt $\geq 7\%$ net worth Atlantia ≥ 500 €/milioni	30/06/2015	30/06/2015
Contratti di finanziamento CDP (i)	DSCR $\geq 1,2$	19/12/2034	19/12/2034
“€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note”	Non ci sono <i>covenant</i> finanziari, eccezion fatta per l'emissione “ <i>Atlantia 2009 - 2038</i> ” (cfr. riga successiva)	2034 (2)	N/A
Emissione “ <i>Atlantia 2009 - 2038</i> ”	FFO+Net Interest Expense-Capitalized interest and Financing charges/Net interest expense ≥ 2 FFO/Total net debt $\geq 7\%$ net worth Atlantia ≥ 500 €/milioni	10/12/2038	10/12/2038

(i) *Covenant* calcolati sui dati al 31/12 di Autostrade per l'Italia

(2) Tale scadenza ultima esclude l'emissione “*Atlantia 2009 - 2038*”. I prestiti obbligazionari istituzionali (emessi su base pubblica) *outstanding* scadono al 2025

Il mancato rispetto dei *covenant* finanziari riferiti al Gruppo Atlantia alle rispettive date di riferimento, configurando un evento di *default*, potrebbe comportare l'obbligo di Autostrade per l'Italia di rimborsare anticipatamente gli importi in linea capitale, gli interessi e le ulteriori somme previste nei contratti di finanziamento di cui ai punti (i) e (ii) che precedono, ovvero l'obbligo di Atlantia di rimborsare anticipatamente i prestiti obbligazionari (comprensivi degli interessi maturati) di cui al punto (iii) che precede, in quest'ultimo caso con il rischio di attivazione, in tutto o in parte, della garanzia rilasciata dall'Emittente.

Il rispetto dei suddetti *covenant* finanziari è oggetto di una procedura di verifica su base annuale, successivamente all'approvazione del bilancio consolidato e dei bilanci civilistici da parte degli organi competenti di Autostrade per l'Italia e di Atlantia, e in virtù delle relative pattuizioni è oggetto di certificazione entro 180 giorni dalla data di chiusura di ciascun esercizio. Fermo restando quanto precede, al 31 dicembre 2014 (che, come precisato, rappresenta la data di verifica più recente, avuto riguardo agli impegni contrattualmente assunti), i suddetti *covenant* finanziari risultavano rispettati, come indicato nella relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (cfr. la

FATTORI DI RISCHIO

Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto)⁽¹⁴⁾ e nella relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, approvata dal consiglio di amministrazione della società in data 6 marzo 2015 e disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it⁽¹⁵⁾.

Per completezza, si segnala che in data 27 aprile 2015, la Società di Revisione ha emesso la propria certificazione relativa al rispetto dei suddetti *covenant* finanziari riferita alla data del 31 dicembre 2014. In relazione a tutti i *covenant* finanziari rilevanti per l'Emittente, il grado di rispetto al 31 dicembre 2014 è stato superiore al doppio della rispettiva soglia minima contrattualmente prevista.

Clausole di cross-default

Come segnalato nel precedente Paragrafo 4.1.1.3, due contratti di finanziamento di cui è parte l'Emittente (indicati di seguito) e i regolamenti dei prestiti obbligazionari emessi da Atlantia nell'ambito del programma denominato “€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme”, irrevocabilmente e incondizionatamente garantiti da Autostrade per l'Italia, contengono clausole di *cross-default* in virtù delle quali si realizza un *event of default* nel caso in cui non solo Atlantia e Autostrade per l'Italia, ma anche le relative controllate (come individuate nei contratti o nel regolamento dei prestiti) siano inadempienti, sebbene oltre determinate soglie, in relazione agli altri contratti di finanziamento di cui le suddette società siano parte.

Tali clausole di *cross-default* afferiscono ai seguenti rapporti:

- (i) i due contratti di finanziamento in *pool* (cfr. le lettere (a) e (b) del precedente Paragrafo 4.1.1.1 e la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.4 del Prospetto), il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 marzo 2015, era pari a Euro 160 milioni, e con scadenza ultima al 30 giugno 2015; e
- (ii) i prestiti obbligazionari emessi da Atlantia nel contesto del programma denominato “€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme”, il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 marzo 2015, era pari a Euro 7.707,3 milioni e con scadenza nel 2038.

Più in particolare:

- i contratti di finanziamento in *pool* prevedono che il *cross-default* si realizzi principalmente qualora (a) vi sia un inadempimento rispetto a indebitamento finanziario o a talune garanzie ovvero (b) sorga un obbligo di rimborso anticipato conseguente a eventi di *default* ovvero (c) impegni di erogazione da

⁽¹⁴⁾ A pag. 170 della relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (resa disponibile con le modalità di cui alla Sezione Prima, Capitolo XVII del Prospetto) si riporta quanto segue: “Si evidenzia che la voce “Finanziamenti a medio-lungo termine” include contratti di finanziamento che richiedono il rispetto di specifici parametri finanziari (covenants). I criteri di determinazione delle grandezze economico-finanziarie utilizzate nel calcolo dei suddetti parametri sono definiti nei relativi contratti di finanziamento. Tra questi si segnala il “Term Loan Facility” di Autostrade per l'Italia (complessivamente pari a 159.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) che richiede il rispetto di alcuni parametri finanziari fino alla scadenza del contratto e che risultano essere stati sempre rispettati fino al 31 dicembre 2014. In particolare, è richiesto il rispetto di determinate soglie con riferimento a: (a) i dati consolidati di Atlantia per il rapporto “FFO + Net Interest Expenses - Capitalised Interests and Financing Charges”, come numeratore, e “Net interest expenses”, come denominatore, nonché per il rapporto “FFO/Total Net Debt”; (b) il “Net Worth” di Atlantia”. Cfr. anche pag. 273 della richiamata relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

⁽¹⁵⁾ A pag. 195 della relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it) si riporta quanto segue: “[...] il contratto “Term Loan Facility” (complessivamente pari a 159.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) e la “Revolving Credit Facility”, [...] richiedono il rispetto di alcuni parametri finanziari fino alla scadenza del contratto [...] che risultano essere stati sempre rispettati fino al 31 dicembre 2014”.

FATTORI DI RISCHIO

parte di terzi vengano meno in conseguenza di eventi di *default*, a livello di Atlantia, di Autostrade per l'Italia e/o delle loro controllate (ad eccezione delle società di progetto e delle controllate di diritto straniero non definite come "rilevanti" ai sensi dei medesimi contratti), per importi complessivi pari o superiori a Euro 50 milioni (o equivalente valore espresso in altre valute);

- i regolamenti dei prestiti obbligazionari prevedono che il *cross-default* si realizzi principalmente qualora, rispetto a qualsiasi indebitamento presente o futuro (eccezion fatta, *inter alia*, per indebitamento afferente a finanza di progetto), sorga un obbligo di rimborso anticipato conseguente a eventi di *default* o si verifichi un inadempimento, a livello di Atlantia, di Autostrade per l'Italia e/o delle loro controllate definite "rilevanti" (tra le quali rientra alla Data del Prospetto esclusivamente ADR, come meglio precisato di seguito), a patto che l'inadempimento finanziario o gli impegni cui l'inadempimento e/o l'obbligo di rimborso anticipato afferiscono siano di ammontare pari o superiore a Euro 50 milioni (o equivalente valore espresso in altre valute).

Sulla base dei coefficienti previsti dai rapporti contrattuali sopra descritti: (i) ai fini della clausola di *cross-default* richiamata nei regolamenti dei prestiti obbligazionari, ADR risulta essere l'unica società del Gruppo Atlantia, diversa da Autostrade per l'Italia, rientrante nella definizione di "controllata rilevante" e (ii) ai fini della clausola di *cross-default* richiamata nei contratti di finanziamento *in pool*, non ci sono, alla Data del Prospetto, società controllate di diritto straniero che rientrano nella definizione di "controllata rilevante".

Per completezza, i contratti di finanziamento dell'Emittente con BEI (*cf.* la lettera (d) del precedente Paragrafo 4.1.1.1), il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 marzo 2015, era pari a Euro 1.703,8 milioni, contengono clausole di *cross-acceleration* con esclusivo riferimento ad Autostrade per l'Italia e/o ad Atlantia, in virtù delle quali BEI ha la facoltà di risolvere immediatamente i contratti qualora ad Autostrade per l'Italia e/o ad Atlantia sia richiesto di rimborsare anticipatamente un prestito, ovvero far fronte anticipatamente a qualsiasi altro impegno finanziario, ovvero nell'ipotesi in cui un qualsiasi impegno finanziario di un terzo nei confronti Autostrade per l'Italia e/o ad Atlantia sia cancellato o sospeso, qualora tali richieste di rimborso anticipato o impegni finanziari sospesi o cancellati, siano di ammontare complessivo superiore a: (a) Euro 50 milioni, se riferiti a richieste di rimborso da o impegni finanziari nei confronti di terzi; ovvero (b) Euro 10 milioni, se riferiti a richieste di rimborso dalla o impegni finanziari nei confronti di BEI (ovvero, per due contratti, in ogni caso di ammontare complessivo superiore a Euro 10 milioni). Inoltre, un contratto prevede l'impegno ad estendere in favore di BEI eventuali soglie di rilevanza inferiori a quelle sopra indicate previste in altri contratti di finanziamento stipulati da Autostrade per l'Italia e/o da Atlantia.

Si segnala, in ogni caso, che alla Data del Prospetto la clausola di *cross-acceleration*, come sopra descritta, non è mai stata attivata.

Qualora (i) ai sensi del regolamento dei prestiti obbligazionari, la controllata rilevante ADR, ovvero (ii) ai sensi dei contratti *in pool*, società controllate dall'Emittente e/o da Atlantia diverse dalle società di progetto o dalle controllate di diritto estero, non fossero in grado di rimborsare il proprio debito alle rispettive date di pagamento e le iniziative poste in essere dalla capogruppo Atlantia non fossero sufficienti ad assicurare alla società controllata interessata il supporto finanziario necessario, tale circostanza determinerebbe rilevanti effetti negativi anche sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo Autostrade, in quanto l'Emittente sarebbe tenuto a rimborsare anticipatamente (a) i propri finanziamenti sopra menzionati, in applicazione della clausola di *cross-default*, nonché, conseguentemente, (b) i prestiti

FATTORI DI RISCHIO

obbligazionari emessi da Atlantia e garantiti da Autostrade per l'Italia, in attivazione della garanzia da quest'ultima rilasciata.

Rispetto di livelli di rating anche da parte di Atlantia

Alcuni contratti di finanziamento di cui è parte l'Emittente contengono clausole di rimborso anticipato obbligatorio nei casi, tra l'altro, di declassamento del *rating* di Autostrade per l'Italia e/o di Atlantia al di sotto di determinate soglie. In particolare:

- i quattro contratti di finanziamento sottoscritti con CDP, il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 marzo 2015, era pari a Euro 665,1 milioni (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.5 del Prospetto) prevedono, quali ipotesi di rimborso anticipato obbligatorio, l'eventuale declassamento (c.d. *downgrading*) del *rating* dell'Emittente (salvo sia prestata idonea garanzia) al di sotto delle seguenti soglie: (x) BBB- da parte Fitch o Standard & Poor's; ovvero (y) Baa3 da parte di Moody's; ovvero (z) qualsiasi livello equivalente da parte di altre agenzie di *rating*; e
- i sette contratti di finanziamento sottoscritti con BEI, sei dei quali garantiti da Atlantia (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.6 del Prospetto), il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 marzo 2015, era pari a Euro 1.703,8 milioni, prevedono, quali ipotesi di rimborso anticipato obbligatorio, l'eventuale declassamento del *rating* di Autostrade per l'Italia e/o di Atlantia al di sotto delle seguenti soglie: (x) BBB+ da parte di Fitch o Standard & Poor's (ovvero per uno di tali contratti, BBB); ovvero (y) Baa1 da parte di Moody's (ovvero per uno di tali contratti, Baa2).

Qualora si verifichi un declassamento al di sotto delle soglie specificate (da parte (i) anche di una sola agenzia di *rating*, qualora il *rating* di Autostrade per l'Italia e/o di Atlantia sia monitorato da una o due agenzie; ovvero (ii) di almeno due agenzie di *rating*, qualora il *rating* di Autostrade per l'Italia e/o di Atlantia sia monitorato da tutte e tre le agenzie), le conseguenze di tale declassamento sugli impegni finanziari di Autostrade per l'Italia saranno oggetto di valutazione da parte della relativa banca finanziatrice. All'esito di tali valutazioni, il finanziatore potrà chiedere all'Emittente di rilasciare ulteriori idonee garanzie e, qualora tali garanzie non siano prestate, il finanziatore potrà richiedere all'Emittente il rimborso immediato del finanziamento. Inoltre, nella gran parte dei contratti di finanziamento in essere, il declassamento del *rating* a lungo termine di Autostrade per l'Italia e/o di Atlantia al di sotto di certe soglie determina un incremento del margine applicabile ai fini del calcolo del tasso di interesse.

Si segnala, in ogni caso, che l'eventuale declassamento del *rating* non avrebbe conseguenze dirette sulle concessioni del Gruppo Autostrade in essere alla Data del Prospetto.

FATTORI DI RISCHIO

Si riportano di seguito i giudizi di *rating* e gli *outlook* attribuiti all'Emittente alla Data del Prospetto, rilasciati dalle seguenti agenzie, tutte stabilite e registrate nel territorio dell'Unione Europea:

Autostrade per l'Italia	Long term (lungo termine)	Short term (breve termine)	Outlook (prospettiva)
Standard & Poor's	BBB+ ⁽¹⁾	A-2 ⁽²⁾	Stabile
Moody's	Baa1 ⁽³⁾	N/A	Stabile
Fitch	A- ⁽⁴⁾	F2 ⁽⁵⁾	Stabile

Atlantia	Long term (lungo termine)	Short term (breve termine)	Outlook (prospettiva)
Standard & Poor's	BBB+ ⁽¹⁾	A-2 ⁽²⁾	Stabile
Moody's	Baa1 ⁽³⁾	N/A	Stabile
Fitch	A- ⁽⁴⁾	F2 ⁽⁵⁾	Stabile

⁽¹⁾ Indica adeguate capacità di rimborso, ma più soggette a condizioni economiche avverse. Nota: i *rating* da 'AA' a 'CCC' possono essere modificati con l'aggiunta di un più (+) o di un meno (-) a seconda del posizionamento rispetto alle categorie principali (per maggiori dettagli, si rinvia al sito *internet* www.standardandpoors.com).

⁽²⁾ Soddisfacente capacità di adempiere ai propri impegni finanziari. In presenza di un giudizio di breve termine "A-2", il soggetto obbligato risulta in qualche misura maggiormente sensibile agli effetti negativi legati al mutamento delle circostanze o delle condizioni economiche rispetto ai soggetti cui è assegnato un *rating* più alto (fonte: traduzione non ufficiale dalla lingua inglese; per maggiori dettagli, si rinvia al sito *internet* www.standardandpoors.com).

⁽³⁾ I *rating* di un emittente fanno riferimento alla scala generale a lungo termine o a quella a breve termine. Nella scala generale a lungo termine, i titoli obbligazionari con *rating* "Baa" sono soggetti a un rischio di credito moderato. Questi titoli sono considerati appartenenti al livello intermedio della scala e, pertanto, non è da escludere che possiedano talune caratteristiche speculative. Si segnala che ad ogni categoria di *rating* compresa tra Aa e Caa Moody's aggiunge i numeri 1, 2 e 3. L'aggiunta del numero 1 indica che l'emittente o l'obbligazione si colloca all'estremo superiore di quella categoria; il numero 2 segnala che l'emittente o l'obbligazione si trova nella fascia intermedia, mentre l'aggiunta del numero 3 ne indica il posizionamento sull'estremità inferiore della categoria in questione (per maggiori dettagli, si rinvia al sito *internet* www.moodys.com).

⁽⁴⁾ Elevata qualità creditizia. I *rating* "A" denotano aspettative ridotte di rischio di credito. La capacità di adempiere ai propri impegni finanziari è considerata alta. Tuttavia, detta capacità potrebbe risultare maggiormente vulnerabile a fronte di eventuali cambiamenti congiunturali o del quadro economico rispetto ai *rating* più elevati. Nota: l'aggiunta del segno "+" o "-" ha lo scopo di precisare la relativa posizione all'interno delle principali categorie di *rating* (fonte: traduzione non ufficiale dalla lingua inglese; per maggiori dettagli si rinvia al sito *internet* www.fitchratings.com).

⁽⁵⁾ Buona qualità creditizia nel breve periodo. Buona capacità intrinseca di adempiere tempestivamente agli impegni finanziari (fonte: traduzione non ufficiale dalla lingua inglese; per maggiori dettagli si rinvia al sito *internet* www.fitchratings.com).

Le agenzie Standard & Poor's, Fitch e Moody's sono stabilite nel territorio dell'Unione Europea e sono registrate ai sensi del Regolamento 1060/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009 sulle agenzie di *rating* e relative misure di attuazione, come successivamente integrati e modificati.

Altre clausole contrattuali rilevanti riferite anche al Gruppo Atlantia

In aggiunta a quanto precede:

- i due contratti di finanziamento in *pool*, il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 marzo 2015, era pari a Euro 160 milioni, contengono altresì impegni relativi, tra l'altro, a: (i) *pari passu* in relazione ai diritti di tutti gli altri creditori chirografari e non subordinati dell'Emittente e di Atlantia, salvo i diritti che godono di priorità per legge; (ii) *negative pledge* sui beni dell'Emittente e di Atlantia e delle rispettive controllate rilevanti; e (iii) restrizioni alle cessioni di cespiti e all'assunzione di indebitamento finanziario di Atlantia, dell'Emittente e delle rispettive controllate rilevanti ai sensi del contratto e ad acquisizioni ed investimenti, nella misura in cui eccedano soglie

FATTORI DI RISCHIO

predeterminate, da parte di Atlantia, dell'Emittente e delle rispettive controllate rilevanti ai sensi del contratto;

- i sette contratti di finanziamento con BEI, il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 marzo 2015, era pari a Euro 1.703,8 milioni, contengono, tra l'altro: (i) impegni ad estendere in favore di BEI eventuali garanzie costituite da Autostrade per l'Italia e/o da Atlantia in favore di terzi per operazioni a medio e lungo termine aventi caratteristiche analoghe a quelle dei contratti di finanziamento con BEI; (ii) impegni a non disporre, a qualunque titolo, di cespiti di Autostrade per l'Italia e/o di Atlantia, per valori eccedenti determinate soglie; (iii) clausole di *negative pledge* su beni di Autostrade per l'Italia e di Atlantia.

Il mancato rispetto degli impegni previsti dalle clausole sopra indicate costituisce un *event of default* che legittima il finanziatore a recedere dal o a risolvere il contratto, con conseguente obbligo di rimborso anticipato.

Infine, i prestiti obbligazionari emessi da Atlantia nell'ambito del programma denominato "€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme" contengono, tra l'altro: (i) clausole di *negative pledge* con riferimento ai beni di Atlantia, di Autostrade per l'Italia e delle loro "controllate rilevanti", definite quali società del Gruppo Atlantia che contribuiscono per oltre il 10% sul totale dell'attivo consolidato o sul totale dei ricavi consolidati a livello di Gruppo Atlantia, come risultanti dall'ultimo bilancio consolidato di Atlantia pubblicato; (ii) *events of default* collegati ad ipotesi di: (a) escussione di una qualsiasi garanzia, vincolo, privilegio o gravame concesso su beni di Atlantia, di Autostrade per l'Italia o di una loro controllata rilevante; e (b) controllo esercitato dallo Stato italiano nei confronti di Atlantia, Autostrade per l'Italia e delle controllate rilevanti di quest'ultima (c.d. *nationalization event*).

* * *

L'Emittente ritiene che i rischi sopra rappresentati siano remoti, tenuto conto del merito creditizio di Atlantia, di Autostrade per l'Italia e di ADR, dei dati e delle informazioni su base consolidata relativi al Gruppo Atlantia, pubblicamente disponibili, e degli esiti delle verifiche svolte dall'Emittente fino alla Data del Prospetto.

Fermo restando l'ambito di applicazione delle richiamate clausole di *cross-default*, con particolare riguardo ai rischi legati al mancato rispetto dei *covenant* finanziari a livello consolidato di Gruppo Atlantia, si rileva inoltre che:

- (a) i due contratti di finanziamento in *pool* scadranno il 30 giugno 2015 e, pertanto, i relativi *covenant* finanziari verranno conseguentemente meno;
- (b) il valore nominale complessivo dei prestiti obbligazionari (emessi da Atlantia e garantiti dall'Emittente) in relazione ai quali trovano applicazione i *covenant* finanziari sopra richiamati è pari a JPY 20.000.000.000 (Euro 155,1 milioni rilevato alla data del 31 marzo 2015); pertanto, individualmente considerato, tale valore è ritenuto di ammontare non significativo avuto riguardo al Gruppo Autostrade.

FATTORI DI RISCHIO

Per completezza, si riportano di seguito anche i giudizi di *rating* e gli *outlook* attribuiti ad ADR alla Data del Prospetto, come risultanti dai siti *internet* delle agenzie di *rating* che li hanno emessi ⁽¹⁶⁾:

ADR	Long term (lungo termine)	Short term (breve termine)	Outlook (prospettiva)
Standard & Poor's	BBB+ ⁽¹⁾	A-2 ⁽²⁾	Stabile
Moody's	Baa2 ⁽³⁾	N/A	Positivo
Fitch	BBB+ ⁽⁴⁾	F2 ⁽⁵⁾	Stabile

⁽¹⁾ Indica adeguate capacità di rimborso, ma più soggette a condizioni economiche avverse. Nota: i *rating* da 'AA' a 'CCC' possono essere modificati con l'aggiunta di un più (+) o di un meno (-) a seconda del posizionamento rispetto alle categorie principali (per maggiori dettagli, si rinvia al sito *internet* www.standardandpoors.com).

⁽²⁾ Soddisfacente capacità di adempiere ai propri impegni finanziari. In presenza di un giudizio di breve termine "A-2", il soggetto obbligato risulta in qualche misura maggiormente sensibile agli effetti negativi legati al mutamento delle circostanze o delle condizioni economiche rispetto ai soggetti cui è assegnato un *rating* più alto (fonte: traduzione non ufficiale dalla lingua inglese; per maggiori dettagli, si rinvia al sito *internet* www.standardandpoors.com).

⁽³⁾ I *rating* di un emittente fanno riferimento alla scala generale a lungo termine o a quella a breve termine. Nella scala generale a lungo termine, i titoli obbligazionari con *rating* "Baa" sono soggetti a un rischio di credito moderato. Questi titoli sono considerati appartenenti al livello intermedio della scala e, pertanto, non è da escludere che possiedano talune caratteristiche speculative. Si segnala che ad ogni categoria di *rating* compresa tra Aa e Caa Moody's aggiunge i numeri 1, 2 e 3. L'aggiunta del numero 1 indica che l'emittente o l'obbligazione si colloca all'estremo superiore di quella categoria; il numero 2 segnala che l'emittente o l'obbligazione si trova nella fascia intermedia, mentre l'aggiunta del numero 3 ne indica il posizionamento sull'estremità inferiore della categoria in questione (per maggiori dettagli, si rinvia al sito *internet* www.moody.com).

⁽⁴⁾ Buona qualità creditizia. I *rating* BBB indicano che il rischio di insolvenza è attualmente basso. La capacità di adempiere ai propri impegni finanziari è considerata adeguata, sebbene avverse condizioni di mercato o economiche possano con più probabilità compromettere tale capacità (fonte: traduzione non ufficiale dalla lingua inglese; per maggiori dettagli si rinvia al sito *internet* www.fitchratings.com).

⁽⁵⁾ Buona qualità creditizia nel breve periodo. Buona capacità intrinseca di adempiere tempestivamente agli impegni finanziari (fonte: traduzione non ufficiale dalla lingua inglese; per maggiori dettagli si rinvia al sito *internet* www.fitchratings.com).

Per ulteriori informazioni, si vedano i precedenti Paragrafi 4.1.1.1, 4.1.1.2 e 4.1.1.3 e la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafi 15.4, 15.6 e 15.7 del Prospetto.

4.1.1.5 Rischi connessi al tasso di interesse

Il rischio di tasso è collegato all'incertezza indotta dall'andamento dei tassi di interesse. In particolare, un innalzamento dei tassi potrebbe comportare una riduzione dei flussi di cassa disponibili al servizio del debito, con conseguenti effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Al 31 dicembre 2014, con riferimento alla tipologia di tasso d'interesse, per effetto degli strumenti finanziari di copertura sottoscritti, l'indebitamento finanziario fruttifero del Gruppo era espresso per circa l'86% a tasso fisso.

Il Gruppo ha posto in essere delle politiche di gestione volte ad ottimizzare la situazione finanziaria complessiva, l'allocazione delle risorse finanziarie e il controllo dei rischi finanziari. In particolare, allo scopo di ridurre l'ammontare dell'indebitamento soggetto alla fluttuazione dei tassi di interesse e di minimizzare il costo dell'indebitamento, il Gruppo utilizza varie tipologie di strumenti derivati e, in particolare, *interest rate swap* e *IPCA x CDI Swap*. Tuttavia, non vi è garanzia che le politiche di gestione adottate siano efficaci e adeguate per lo scopo di contenere tali rischi in capo al Gruppo e, pertanto, la loro inefficacia o inadeguatezza

⁽¹⁶⁾ Rispettivamente, www.standardandpoors.com, www.moody.com e www.fitchratings.com.

FATTORI DI RISCHIO

potrebbe determinare effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Al 31 dicembre 2014, l'Analisi di Sensitività rivelava che, in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa e sfavorevole variazione dello 0,1% dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo a conto economico pari a Euro 1.431 migliaia e nel conto economico complessivo pari a Euro 14.422 migliaia, al lordo del relativo effetto fiscale.

Per ulteriori dettagli, si veda anche la descrizione della gestione dei rischi finanziari contenuta nel bilancio consolidato del Gruppo relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e, a soli fini comparativi, nel bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 (cfr. la Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto).

4.1.2 Catena di controllo dell'Emittente

Alla Data del Prospetto, Atlantia esercita il controllo di diritto sull'Emittente, ai sensi dell'art. 2359 del Codice Civile, detenendo direttamente il 100% del capitale sociale della Società ed esercitando attività di direzione e coordinamento della stessa, ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del Codice Civile.

Edizione, società facente capo ai membri della famiglia Benetton, è l'azionista ultimo della catena di controllo. In particolare, sulla base delle informazioni pubblicamente disponibili, Edizione detiene una partecipazione pari al 66,40% del capitale sociale di Sintonia, che detiene a sua volta circa il 45,56% del capitale di Atlantia.

Alla Data del Prospetto, sulla base delle comunicazioni trasmesse a CONSOB ai sensi dell'art. 122 del TUF e delle applicabili disposizioni del Regolamento Emittenti, risulta in vigore il Patto Sintonia, sottoscritto in data 15 gennaio 2008 da Sintonia (già Sintonia S.A.), Edizione, Mediobanca – Banca di Credito Finanziario S.p.A., Sinatra S.à.r.l. e Pacific Mezz Investco S.à.r.l. e successivamente modificato in data 15 aprile 2008, 19 dicembre 2008, 21 giugno 2012 e, da ultimo, nel mese di dicembre 2014.

La durata del Patto Sintonia, avente a oggetto Sintonia e, limitatamente ad alcune disposizioni, anche Atlantia, è fissata fino al 21 giugno 2015 ed è previsto che lo stesso sia tacitamente rinnovato alla scadenza rispetto a tutti i partecipanti che non abbiano trasmesso una comunicazione di disdetta con preavviso di almeno sei mesi (vale a dire entro il 21 dicembre 2014). Premesso quanto sopra, con avviso pubblicato in data 19 dicembre 2014 ai sensi dell'art. 122 del TUF e degli artt. 129 e 131, comma 3, del Regolamento Emittenti (ai soli fini del presente Paragrafo, l'“Avviso”), è stato comunicato che, conformemente a quanto previsto dal Patto Sintonia, ciascuno dei partecipanti ha rispettivamente comunicato di non rinnovare lo stesso alla scadenza.

Sulla base dell'Avviso, ai sensi delle disposizioni del Patto Sintonia, sarebbero state conseguentemente avviate le attività propedeutiche alla scissione di Sintonia al fine di assegnare a società interamente controllate da ciascuno degli azionisti uscenti, diversi da Edizione, una quota delle attività (comprese le azioni ordinarie di Atlantia) e delle passività di Sintonia. A seguito della suddetta scissione, Edizione rimarrà azionista unico di Sintonia. Ai sensi dell'Avviso, inoltre, il Patto Sintonia scadrà alla data di efficacia della prevista scissione, che si prevede possa intervenire entro il 21 giugno 2015, data di scadenza originaria del Patto Sintonia medesimo, ovvero, qualora non fosse possibile perfezionare la scissione entro la suddetta data, è previsto che il Patto Sintonia sia prorogato fino alla data di efficacia della scissione, in ogni caso non oltre il 21 settembre 2015.

FATTORI DI RISCHIO

Per completezza, come si evince dal comunicato stampa pubblicato da Sintonia in data 18 dicembre 2014 (e disponibile sul sito *internet* di Borsa Italiana, www.borsaitaliana.it), ad esito della scissione parziale di Sintonia, una quota delle attività e delle passività di tale società sarà assegnata a tre beneficiarie interamente possedute (una per ciascuno) dagli azionisti di Sintonia diversi da Edizione (che resterà azionista unico di Sintonia), in modo tale che il valore del patrimonio netto di ciascuna beneficiaria sia pari al *pro-quota* del patrimonio netto attribuibile ai rispettivi azionisti di Sintonia.

La seguente tabella, inclusa all'interno dell'estratto del Patto Sintonia (disponibile, *inter alia*, sul sito *internet* di Atlantia all'indirizzo www.atlantia.it), indica: (i) gli aderenti al Patto Sintonia e azionisti di Sintonia alla data del 30 giugno 2013 e (ii) la percentuale di partecipazione degli azionisti al capitale di Sintonia alla medesima data (non risultando, sulla base delle informazioni pubblicamente disponibili, intervenute modifiche successivamente a tale data):

Parte	Azioni Sintonia detenute al 30 giugno 2013	% di partecipazione al capitale sociale	% di partecipazione rispetto alle azioni della medesima categoria***
Edizione	930.000	66,40%	100% azioni categoria A
Pacific*	247.593	17,68%	100% azioni categoria D
Sinatra**	139.749	9,98%	100% azioni categoria B
Mediobanca	83.272	5,94%	100% azioni categoria C
Totale	1.400.614	100,00%	

* Pacific è interamente posseduta da società al 100% controllate da Government of Singapore Investment Corporation.

** Sinatra è una società posseduta da GS Infrastructure Partners, la quale è gestita da una società General Partner controllata da The Goldman Sachs Group, Inc.

*** A seguito del trasferimento della sede legale di Sintonia in Italia e dell'adozione del nuovo statuto della società, il capitale sociale risulta ripartito in azioni di categoria A, B, C e D.

Per maggiori informazioni sul gruppo cui appartiene l'Emittente e sull'azionista unico Atlantia, si veda anche la Sezione Prima, Capitoli VII e XII del Prospetto.

Si segnala che, alla Data del Prospetto, un eventuale mutamento del soggetto che controlla Atlantia non comporta effetti decadenziali sulle concessioni della Società e delle Società Concessionarie Italiane ai sensi delle rispettive convenzioni.

Con riguardo ai contratti di finanziamento di cui è parte l'Emittente:

- (i) i due contratti di finanziamento in *pool*, il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 marzo 2015, era pari a Euro 160 milioni e con scadenza ultima al 30 giugno 2015 (*cf.* il precedente Paragrafo 4.1 e la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.4 del Prospetto), contengono clausole in virtù delle quali, in caso di cambio di controllo (*c.d. change of control*) relativo alla controllante Atlantia - fattispecie che include il caso in cui Sintonia cessi di detenere (direttamente o indirettamente) una partecipazione del capitale con diritto di voto di Atlantia pari ad almeno il 25%, ovvero il caso in cui la partecipazione con diritto di voto detenuta da Sintonia cessi di essere la partecipazione maggioritaria detenuta da un azionista di Atlantia, a determinate condizioni indicate nei contratti di finanziamento - alle banche finanziatrici è attribuita la facoltà, ad esito di una procedura di consultazione volta a determinare in buona fede eventuali modifiche da apportare ai contratti in conseguenza dei suddetti eventi, di richiedere il rimborso anticipato del finanziamento, anche solo *pro-quota*;

FATTORI DI RISCHIO

- (ii) i sette contratti di finanziamento con BEI, il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 marzo 2015, era pari a Euro 1.703,8 milioni e le cui date di scadenza sono comprese tra il 2021 e il 2036, quanto ai primi cinque finanziamenti, mentre le due linee di credito di cui ai contratti di finanziamento sottoscritti il 20 settembre 2013 prevedono una scadenza non oltre, rispettivamente, venti e ventidue anni dalla rispettiva data di erogazione (*cf.* il precedente Paragrafo 4.1 e la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.6 del Prospetto), contengono clausole in virtù delle quali, a seconda del caso (a) qualora un soggetto o un gruppo di soggetti (anche agendo di concerto) acquisiscano il controllo di Atlantia; ovvero (b) qualora la struttura di controllo di Atlantia sia modificata (ai fini di tali contratti, la definizione di “controllo” riferita ad Atlantia è quella di cui all’art. 93 del TUF); l’Emittente è tenuto ad informare BEI e a quest’ultima è attribuita la facoltà di attivare una procedura di consultazione con l’Emittente riguardo alle possibili conseguenze della modifica sugli impegni finanziari dell’Emittente medesimo nei confronti della banca e di richiedere la risoluzione del singolo contratto di finanziamento.

Non si può escludere, pertanto, che una eventuale perdita del controllo esercitato su Atlantia da parte di Sintonia possa assumere rilevanza ai fini dei suddetti contratti di finanziamento. Cionondimeno, l’Emittente ritiene che i rischi legati alla perdita del controllo su Atlantia da parte di Sintonia ad esito della cessazione del Patto Sintonia e, in ogni caso, di rimborso anticipato obbligatorio dei richiamati finanziamenti, alla Data del Prospetto, possano ritenersi remoti, considerato che:

- i due contratti di finanziamento in *pool*, il cui debito residuo complessivo in termini nominali è ritenuto di ammontare non significativo, scadranno comunque il 30 giugno 2015 e detta scadenza potrebbe anche essere antecedente rispetto alla data di efficacia della richiamata scissione di Sintonia (che, sulla base dell’Avviso, si prevede possa intervenire entro il 21 giugno 2015, data di scadenza originaria del Patto Sintonia, ovvero, qualora non fosse possibile perfezionare la scissione entro la suddetta data, il Patto Sintonia sarà prorogato in ogni caso non oltre il 21 settembre 2015);
- nei contratti con BEI, la clausola di *change of control* riferita ad Atlantia assume rilevanza solo qualora Sintonia cessi di esercitare il controllo di fatto su Atlantia ai sensi dell’art. 93 del TUF e un altro soggetto (o altri soggetti agendo di concerto) assuma il suddetto controllo ai sensi del medesimo art. 93 del TUF; alla Data del Prospetto, sulla base delle informazioni pubbliche sulle partecipazioni rilevanti ai sensi dell’art. 120 del TUF (reperibili sul sito *internet* di Consob, www.consob.it), oltre a Sintonia, solo due soggetti risultano detenere una partecipazione superiore al 2% nel capitale sociale con diritto di voto di Atlantia ⁽¹⁷⁾;
- sulla base delle informazioni pubblicamente disponibili, la scissione di Sintonia sarà effettuata in modo tale che il valore del patrimonio netto di ciascuna società beneficiaria sia pari al *pro-quota* del patrimonio netto attribuibile ai rispettivi azionisti di Sintonia e, alla Data del Prospetto, non risultano essere state comunicate modifiche alle suddette modalità di effettuazione della scissione ai sensi dell’art. 122 del TUF e degli artt. 129 e seguenti del Regolamento Emittenti.

⁽¹⁷⁾ Si tratta, in particolare, di: (i) Blackrock Inc., con una quota rappresentativa del capitale votante di Atlantia pari al 5,018% circa (partecipazione detenuta a titolo di gestione non discrezionale del risparmio indirettamente attraverso venti società); e (ii) Fondazione Cassa di Risparmio di Torino, con una quota rappresentativa del capitale votante di Atlantia pari al 5,062% circa.

FATTORI DI RISCHIO**4.1.3 Rischi connessi alle strategie di ampliamento e diversificazione delle attività**

Qualora il Gruppo Autostrade non fosse in grado di continuare ad attuare con successo la strategia di ampliamento e diversificazione delle proprie attività, potrebbero verificarsi effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Al fine di espandere e diversificare le proprie attività in attuazione della propria strategia di crescita, il Gruppo Autostrade ha l'obiettivo di conseguire nuove concessioni e di continuare a sviluppare nuove tecnologie, quali - a titolo esemplificativo - sistemi di pedaggio innovativi.

Al 31 dicembre 2014, i ricavi da attività diverse da quelle autostradali (inclusi i ricavi da aree di servizio), rappresentavano circa il 17,8% dei ricavi del Gruppo, rispetto al 18,0% circa registrato nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013.

Il Gruppo potrebbe incontrare difficoltà nell'ottenimento di nuove concessioni o di appalti per la fornitura di servizi in favore di altri soggetti. In aggiunta, con riguardo agli investimenti in tecnologie avanzate, il Gruppo potrebbe non essere in grado di sviluppare tali tecnologie nei modi o nei tempi previsti, o tali tecnologie potrebbero rivelarsi inefficaci o non suscettibili di produzione a prezzi di mercato ragionevoli.

Per maggiori informazioni sugli investimenti del Gruppo Autostrade, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Prospetto.

Per una descrizione delle attività del Gruppo e delle concessioni in essere, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo VI del Prospetto, in particolare i Paragrafi 6.1 e 6.3.

4.1.4 Rischi connessi alla strategia di crescita attraverso acquisizioni

Qualora il Gruppo Autostrade non fosse in grado di attuare con successo una o più delle proprie strategie di crescita, potrebbero verificarsi effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

La strategia di crescita del Gruppo Autostrade nei passati esercizi si è basata, tra l'altro, sulla crescita esterna attraverso acquisizioni strategiche. Anche per il futuro la strategia di crescita continuerà a far leva sulla capacità di effettuare acquisizioni e di gestirne il processo di integrazione. Sebbene il Gruppo valuti ciascun investimento sulla base di accurate analisi di carattere finanziario e di mercato, si potrebbero determinare effetti negativi sull'attività e sulla situazione patrimoniale ed economica del Gruppo laddove: (i) il Gruppo incorra in costi significativi, o riscontri criticità finanziarie o di gestione in relazione all'acquisizione di nuove attività o all'integrazione di quelle già acquisite; (ii) il Gruppo non sia in grado di individuare, sviluppare o gestire tali ulteriori attività in maniera profittevole; (iii) tali acquisizioni distolgano l'attenzione del management dalle operazioni in corso di svolgimento; (iv) il Gruppo non sia in grado di trattenere il personale chiave delle imprese acquisite; (v) il Gruppo incorra in eventi, circostanze o responsabilità inaspettati; (vi) il Gruppo incontri difficoltà a reperire i finanziamenti necessari, ovvero tali finanziamenti siano disponibili solo a condizioni sfavorevoli.

FATTORI DI RISCHIO

Inoltre, anche ove tali acquisizioni siano realizzate, il Gruppo potrebbe non essere in grado di integrare con successo le attività acquisite con il proprio *business*, anche a causa, tra l'altro, di difficoltà non previste o di sistemi di supporto insufficienti.

Per maggiori informazioni sugli investimenti del Gruppo Autostrade, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Prospetto.

4.1.5 Rischi connessi all'operatività all'estero

Al 31 dicembre 2014, i ricavi realizzati in mercati esteri dal Gruppo Autostrade hanno rappresentato circa il 15,6% (escluse rettifiche di consolidamento) dei ricavi complessivi, e tale percentuale è in aumento rispetto a quanto registrato nell'esercizio 2013 (circa il 15,0%). Coerentemente con il proprio piano strategico, il Gruppo intende realizzare ulteriori investimenti in attività all'estero.

Le attività del Gruppo all'estero sono soggette ai consueti rischi paese, tra i quali eventuali mutamenti delle politiche di governo, modifiche legislative e regolamentari, mutamenti di mercato, introduzione di restrizioni di varia natura, monetarie o sulle movimentazioni di capitali, crisi economica, espropri di beni da parte dello stato, assenza, scadenza o mancato rinnovo di trattati o accordi con le autorità fiscali nonché instabilità politica, sociale ed economica. Il verificarsi di tali tipologie di rischi può avere impatto sulle attività e sui risultati operativi di alcune controllate del Gruppo, con possibili effetti negativi sulle attività e sulla situazione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo medesimo.

Per una descrizione delle attività estere del Gruppo Autostrade, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.2 del Prospetto.

4.1.6 Rischi connessi al tasso di cambio

Il Gruppo Autostrade è esposto al rischio di cambio derivante da: (i) flussi di incasso e pagamento in divise diverse dalla divisa di bilancio (rischio di cambio economico); (ii) investimento netto di capitale effettuato in società partecipate con divisa di bilancio diversa dall'euro (rischio di cambio traslativo); (iii) operazioni di deposito e/o finanziamento in divise diverse dalla divisa di bilancio (rischio di cambio transattivo).

Al 31 dicembre 2014, l'Analisi di Sensitività rivelava che in relazione al 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 pari a Euro 12.266 e nel conto economico complessivo pari a Euro 248.240 migliaia, riconducibili, rispettivamente, alla variazione del risultato netto delle società estere del Gruppo e alla variazione delle riserve da conversione.

Pur applicando in via continuativa la propria politica di copertura del rischio derivante dalle oscillazioni dei tassi di cambio mediante gli strumenti finanziari disponibili sul mercato, non si può escludere che future variazioni significative dei tassi di cambio possano produrre effetti negativi sull'attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Inoltre, essendo la valuta del bilancio consolidato del Gruppo Autostrade rappresentata dall'Euro, variazioni negative dei rapporti di cambio potrebbero produrre, anche in sede di conversione dei bilanci delle partecipate estere, effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

FATTORI DI RISCHIO

Per ulteriori dettagli, si veda anche la descrizione della gestione dei rischi finanziari contenuta nel bilancio consolidato del Gruppo relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e, a soli fini comparativi, nel bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 (cfr. la Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto).

4.1.7 Rischi connessi alla necessità di liquidità

Qualora le attività del Gruppo Autostrade producano flussi di cassa insufficienti o non vi siano risorse finanziarie disponibili in un ammontare tale da permettere al Gruppo Autostrade medesimo di far fronte ai propri debiti (incluse le Obbligazioni) alla rispettiva scadenza o di finanziare ulteriori esigenze di liquidità, potrebbero verificarsi effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

La capacità del Gruppo Autostrade di far fronte ai pagamenti e di rifinanziare il proprio debito, oltreché di finanziare il capitale circolante, le spese in conto capitale, la ricerca e lo sviluppo, dipenderà dai propri risultati di esercizio e dalla capacità di generare sufficiente liquidità. Tali aspetti sono influenzati, in certa misura, dalla congiuntura economica, finanziaria e di mercato, dalle leggi e dai regolamenti di volta in volta applicabili, dalla concorrenza con altri operatori e da altri fattori, molti dei quali al di fuori del controllo del Gruppo.

Se, pertanto, i futuri flussi di cassa del Gruppo saranno insufficienti ad adempiere alle obbligazioni o a soddisfare le esigenze di liquidità, il Gruppo potrebbe essere costretto a:

- ridurre il flusso di dividendi;
- ridurre o ritardare la partecipazione in alcune attività connesse non oggetto di concessione, tra cui le attività complementari, la ricerca e lo sviluppo;
- dismettere alcune attività non principali;
- ottenere finanziamenti aggiuntivi di debito o di capitale di rischio; oppure
- ristrutturare o rifinanziare il proprio debito in tutto o in parte, incluse le Obbligazioni, entro o prima della scadenza.

Il Gruppo Autostrade potrebbe inoltre non essere in grado di porre in essere tali misure in modo tempestivo o in termini soddisfacenti, anche tenuto conto che l'indebitamento del Gruppo Autostrade medesimo, incluso quello derivante dalle Obbligazioni, nonché da obbligazioni future, potrebbe limitare la capacità del Gruppo stesso di realizzare le predette misure.

Per una descrizione della riserva di liquidità di cui dispone il Gruppo Autostrade, si veda la Sezione Prima, Capitolo V, Paragrafo 5.2.3 del Prospetto.

4.1.8 Rischi connessi al contenzioso

L'eventuale soccombenza delle società del Gruppo Autostrade nei principali giudizi di cui le stesse sono parte, per importi significativamente superiori a quelli accantonati nel bilancio, potrebbe determinare effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

FATTORI DI RISCHIO

Al 31 dicembre 2014, nel bilancio del Gruppo è stanziato un fondo per contenziosi, rischi e oneri diversi pari a Euro 88,9 milioni, che include, per Euro 64,3 milioni, gli oneri che si stima, sulla base delle indicazioni dei legali esterni e interni, potrebbero emergere dalla definizione dei contenziosi e delle vertenze in corso a tale data.

Alcuni procedimenti in cui il Gruppo è coinvolto - per i quali è previsto un esito negativo remoto o non quantificabile - non sono compresi nel fondo. Pertanto, nonostante l'Emittente non ritenga allo stato che dalla definizione dei contenziosi in essere possano emergere oneri significativi a carico delle società del Gruppo, oltre a quanto già stanziato nei fondi per accantonamenti al 31 dicembre 2014, non è possibile escludere che il Gruppo possa essere tenuto in futuro a far fronte a obblighi di pagamento non coperti dal fondo rischi e oneri, né che gli accantonamenti effettuati nel fondo rischi e oneri possano risultare insufficienti a coprire passività derivanti da un esito negativo oltre le attese.

Per maggiori informazioni, si vedano le informazioni finanziarie del Gruppo relative all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 riportate nella Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto.

Per una descrizione dei principali contenziosi, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.4 del Prospetto.

4.1.9 Rischi connessi all'assoggettamento del Gruppo a procedure *antitrust* e all'accordo di manleva con Autogrill

La società Edizione esercita il controllo su Autogrill, nonché il controllo indiretto sull'Emittente, attraverso Sintonia (società di cui Edizione detiene circa il 66,40%), che detiene a sua volta circa il 45,56% del capitale sociale di Atlantia (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo XII, Paragrafi 12.1 e 12.2 del Prospetto).

Con la Decisione Antitrust, l'AGCM ha imposto all'Emittente e alle Società Concessionarie Italiane di conformarsi a determinate procedure competitive per l'affidamento dei servizi *Non-Oil*. In particolare, fintanto che Edizione sarà azionista di maggioranza di Autogrill, quest'ultima non potrà risultare affidataria per oltre il 72% della prestazione dei servizi *Non-Oil*. Al 31 dicembre 2014, Autogrill era parte di complessivi 115 contratti aventi a oggetto la fornitura di servizi di ristorazione ed era affidataria della prestazione di servizi *Non-Oil* presso circa il 50,7% delle Aree di Servizio. Il parametro fissato dalla Decisione Antitrust risulta rispettato anche alla Data del Prospetto.

Si segnala, inoltre, che nel corso del 2003 Edizione e Autostrade per l'Italia hanno sottoscritto un accordo di manleva ai sensi del quale la Società si è impegnata a manlevare Edizione da qualsiasi responsabilità derivante dalla violazione o dalla non corretta applicazione, da parte dell'Emittente, della Decisione Antitrust.

Ne deriva che l'Emittente, ai sensi del citato accordo di manleva, potrebbe essere tenuto a sostenere costi significativi nell'ipotesi in cui a Edizione venga inflitta una sanzione. Da tale circostanza potrebbero conseguire effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo. Si segnala, per completezza, che fino alla Data del Prospetto la clausola di manleva non è mai stata attivata.

Per maggiori informazioni sulle attività prestate dal Gruppo Autostrade con riferimento alle Aree di Servizio, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2 del Prospetto.

FATTORI DI RISCHIO**4.1.10 Rischi connessi alla rilevanza delle attività immateriali sul totale attivo patrimoniale e sul patrimonio netto del Gruppo**

Il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade al 31 dicembre 2014 include, tra l'altro, nell'attivo non corrente, un avviamento pari a Euro 6.111,3 milioni (Euro 6.112,1 milioni al 31 dicembre 2013).

Al 31 dicembre 2014, l'incidenza complessiva delle attività immateriali sul totale delle attività era pari al 76,8% (72,6% al 31 dicembre 2013), mentre sul patrimonio netto era pari al 495,2% (479,5% al 31 dicembre 2013).

La tabella di seguito riportata riepiloga il dato in dettaglio della voce attività non correnti immateriali, incluso l'avviamento, con l'incidenza percentuale di ciascuna voce sul totale attività e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2014 e 2013.

	Esercizio al 31 dicembre					
	2014			2013		
	Sottoposto a revisione	(in migliaia di Euro)		Sottoposto a revisione	(in migliaia di Euro)	
	% sul totale attività	% sul patrimonio netto		% sul totale attività	% sul patrimonio netto	
Diritti acquisiti	2.479.907	8,7%	56,0%	2.581.092	8,7%	57,0%
Diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi	8.824.429	30,9%	199,4%	8.727.507	29,2%	192,7%
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi	4.346.863	15,2%	98,2%	4.189.405	14,0%	92,5%
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	97.003	0,4%	2,2%	67.578	0,2%	1,5%
Diritti concessori immateriali	15.748.202	55,2%	355,8%	15.565.582	52,1%	343,7%
Avviamento	6.111.298	21,4%	138,1%	6.112.129	20,4%	134,9%
Marchi	33	0,0%	0,0%	31	0,0%	0,0%
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.111.331	21,4%	138,1%	6.112.160	20,4%	134,9%
Altre attività immateriali	58.516	0,2%	1,3%	39.575	0,1%	0,9%
Attività Immateriali	21.918.049	76,8%	495,2%	21.717.317	72,6%	479,5%

La voce "Avviamento", pari a Euro 6.111.298 milioni è costituita per 6.109.280 milioni (come al 31 dicembre 2013) dal valore contabile dell'avviamento - non oggetto di ammortamento sistematico, ma soggetto a test di *impairment*, almeno annualmente, in conformità a quanto previsto dallo IAS 36, ma mai stato oggetto di svalutazione nei precedenti esercizi - rilevato a seguito del conferimento in Autostrade per l'Italia del compendio autostradale, da parte della ex Autostrade - Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. (ora Atlantia), nell'ambito del progetto di riorganizzazione che ha interessato il Gruppo nel 2003. Tale valore è determinato sulla base dei precedenti principi contabili (in accordo con l'esenzione prevista dall'IFRS 1) e coincide con il valore netto contabile in essere al 1° gennaio 2004, data di transizione agli IFRS della capogruppo Atlantia; tale avviamento è interamente allocato alla *cash generating unit* ("CGU") rappresentata

FATTORI DI RISCHIO

dalla concessionaria Autostrade per l'Italia *stand-alone* e non si è reso necessario procedere a svalutazione del suo valore contabile.

Ciascuna società concessionaria rappresenta una specifica unità generatrice di flussi finanziari (CGU), in quanto tali flussi finanziari generati dalle tratte autostradali assegnate in gestione alla specifica concessione di ciascuna società sono tra loro strettamente correlati; parimenti, anche le società controllate non titolari di concessioni autostradali sono state identificate come singole CGU.

Con riferimento alla recuperabilità dell'avviamento e dei valori dei diritti concessori delle società concessionarie del Gruppo, si precisa che sono stati effettuati internamente, senza il ricorso ad esperti indipendenti, i test di *impairment* (basati sui piani pluriennali predisposti a tale scopo ed i cui risultati sono stati esaminati dal Consiglio di Amministrazione dell'Emittente in data 19 febbraio 2015) della CGU relativa ad Autostrade per l'Italia, cui risulta allocato il sopracitato valore di avviamento, delle CGU per le quali sono stati riscontrati indicatori di *impairment*, nonché delle CGU per le quali sono state rilevate perdite di valore in esercizi precedenti e per le quali sono stati riscontrati indicatori di possibili ripristini di valore, come di seguito illustrato per le CGU di Raccordo Valle d'Aosta e del gruppo Stalexport Autostrady (quindi su un perimetro complessivo di Euro 18.292 milioni di attività non correnti immateriali, pari all'83,4% della corrispondente voce consolidata pari a Euro 21.918 milioni). Si ricorda inoltre che in passato si è proceduto alla svalutazione delle attività immateriali iscritte nel 2007 rilevate in sede di acquisizione del controllo della società Electronic Transaction Consultants. Più specificamente, si evidenzia che:

- (a) per Autostrade per l'Italia (che presentava al 31 dicembre 2014 attività non correnti immateriali per Euro 17.890,7 milioni, pari all'81,6% della corrispondente voce consolidata) e la società concessionaria Raccordo Valle d'Aosta (che presentava al 31 dicembre 2014 attività non correnti immateriali per Euro 186,4 milioni, pari allo 0,9% della corrispondente voce consolidata), le strutture tecniche delle società hanno formulato una stima del valore d'uso, utilizzando i piani pluriennali elaborati dalle stesse che riportano le proiezioni di traffico, investimenti, ricavi e costi per tutto il periodo di durata delle relative concessioni. Tali proiezioni, con riferimento alle assunzioni adottate per il 2015, risultano in linea con l'andamento della gestione registrato nei primi tre mesi del 2015. L'utilizzo di piani pluriennali aventi un orizzonte temporale in via presuntiva pari alla durata della rispettiva concessione risulta maggiormente appropriato rispetto a quanto suggerito dallo IAS 36 (cioè un periodo limitato di proiezione esplicita e la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche dei contratti di concessione autostradale, con particolare riferimento alle norme di regolazione del settore e alla durata predefinita dei contratti.

In particolare, il piano pluriennale di Autostrade per l'Italia utilizzato per il test è sviluppato anche sulla base delle seguenti assunzioni:

- una crescita media annua (*Compound annual growth rate*, di seguito "CAGR") del traffico dello 0,96%, in linea con l'andamento medio annuale registrato nell'arco degli ultimi 20 anni;
- un incremento tariffario medio annuo dello 0,97% per la componente indicizzata all'inflazione, che risulta inferiore al 70% dell'inflazione media 2015-2020 indicata nell'aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 del Governo italiano;

FATTORI DI RISCHIO

- un incremento tariffario medio annuo per remunerazione degli investimenti da effettuare pari all'1,14% determinato sulla base di specifici parametri previsti dalla concessione in vigore. A tal proposito si precisa che una parte di tale incremento tariffario non sarebbe riconosciuta qualora non fossero realizzati gli investimenti previsti; in tale caso, andrebbero tuttavia considerati anche gli altri effetti economici e finanziari quali il minor ammontare di ammortamenti, oneri finanziari ed oneri finanziari capitalizzati, il miglioramento della posizione finanziaria netta connesso ai mancati investimenti, nonché gli effetti fiscali correlati a tali variazioni.

Si evidenzia infine che le assunzioni sulla crescita media annua del traffico sono sostanzialmente in linea con le principali ipotesi di crescita attesa nel settore autostradale italiano.

Relativamente al piano pluriennale di Raccordo Valle d'Aosta, si evidenzia che è stato utilizzato l'aggiornamento periodico di riequilibrio economico-finanziario previsto dalla concessione vigente, predisposto dalla società a fine 2014 ed attualmente all'esame del Concedente. Tale piano pluriennale prevede le seguenti principali assunzioni:

- un CAGR del traffico dello 0,49%, determinato anche sulla base di uno specifico studio effettuato da professionisti esterni in occasione del citato aggiornamento quinquennale della Convenzione della società;
- un incremento tariffario medio annuo del 2% circa, inclusivo di un'inflazione annua media prospettica pari all'1,5%, in linea con l'inflazione media 2015-2020 indicata nell'aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 del Governo italiano;
- un contributo medio annuo in conto esercizio, a partire dal 2016, di circa Euro 25 milioni (determinato, congiuntamente al valore di subentro di cui al punto 4) al fine di consentire il riequilibrio economico-finanziario previsto dalla concessione vigente);
- un valore di subentro da riconoscere alla società alla scadenza della concessione pari a 164 milioni di euro, il cui valore attuale netto rappresenta circa il 23% del valore recuperabile della CGU.

I flussi di cassa stimati dei detti piani pluriennali di Autostrade per l'Italia e Raccordo Valle d'Aosta, al netto delle imposte, sono stati attualizzati, rispettivamente, al tasso del 6,25% (6,08% nel 2013) e del 6,84% (6,66% nel 2013), rappresentativo del *weighted average cost of capital* ("WACC") (post imposte) specifico di tali società.

I test di *impairment* hanno confermato la piena recuperabilità delle attività iscritte in bilancio e allocate sia alla CGU Autostrade per l'Italia, incluso il valore di avviamento, sia alla CGU Raccordo Valle d'Aosta. Per quest'ultima, i risultati del test evidenzerebbero un parziale ripristino delle svalutazioni effettuate in esercizi precedenti (pari a Euro 193,8 milioni al lordo del relativo effetto fiscale differito, che al 31 dicembre 2014 presenta un valore residuo di Euro 48,5 milioni), determinate a seguito dell'applicazione dei test di *impairment* previsti dallo IAS 36 ed incluse nei saldi al 31 dicembre 2014; tuttavia, in relazione alle incertezze connesse alle possibili modifiche del suddetto piano economico-finanziario che potranno emergere ad esito dell'esame del Concedente, e dei relativi riflessi nella stima dei flussi di cassa, non si è provveduto alla contabilizzazione di alcun ripristino delle svalutazioni precedentemente indicate;

FATTORI DI RISCHIO

(b) per il gruppo Stalexport Autostrady, le strutture tecniche della società hanno effettuato sia una stima del valore d'uso, sia del *fair value*, quest'ultimo sulla base della quotazione del titolo azionario della relativa capogruppo (società quotata alla borsa di Varsavia). Per la determinazione del valore d'uso è stato utilizzato il piano pluriennale consolidato elaborato dalla società, che riporta le proiezioni di traffico, investimenti, ricavi e costi per l'intero periodo di durata della concessione di cui è titolare la controllata Stalexport, per le medesime motivazioni già illustrate nel precedente punto (a). Tali proiezioni, con riferimento alle assunzioni adottate per il 2015, risultano in linea con l'andamento della gestione registrato nei primi tre mesi del 2015.

Il piano pluriennale utilizzato prevede le seguenti principali assunzioni:

- un incremento tariffario medio annuo del 5,5% che tiene conto dell'inflazione annua media prospettica e della crescita attesa del *gross domestic product* ("GDP") in linea con le stime dell'IMF *World Economic Outlook* di ottobre 2014 per gli anni 2015-2019;
- un CAGR del traffico del 2,5%, che tiene anche conto di detta crescita attesa del GDP ponderata per gli anni 2016-2020 per un fattore di elasticità pari a 1,35, assunto in via prudenziale rispetto alla media delle serie storiche degli ultimi 5 anni che registra un fattore di elasticità di circa il 2,0. I flussi di cassa stimati, al netto delle imposte, sono stati attualizzati al tasso del 5,56% (6,85% nel 2013), rappresentativo del WACC (*post* imposte) di tale società. I risultati del test di *impairment* hanno evidenziato l'integrale ripristino delle svalutazioni effettuate in esercizi precedenti (pari a Euro 17,0 milioni al lordo del relativo effetto fiscale differito, pari a Euro 3,2 milioni al cambio del 31 dicembre 2013), con entrambe le metodologie descritte. Pertanto, si è proceduto alla rilevazione di un ripristino di valore dei diritti concessori afferenti a tale CGU per Euro 12,0 milioni, nonché del relativo effetto fiscale differito, pari a Euro 2,3 milioni, tenendo conto, come richiesto dallo IAS 36, del valore degli ammortamenti che si sarebbero prodotti negli esercizi sino al 2014 qualora non fossero state contabilizzate le suddette svalutazioni.

In aggiunta ai test sopra commentati, sono state eseguite alcune Analisi di Sensitività, incrementando e riducendo dell'1% i tassi WACC indicati, nonché incrementando e riducendo dell'1% il tasso medio annuo di crescita dei ricavi da pedaggio. I risultati di tali analisi non hanno evidenziato in ogni caso differenze significative rispetto ai risultati dei test sopra illustrati e, pertanto, ai valori delle attività iscritte nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2014.

Qualora il Gruppo Autostrade evidenziasse in futuro un peggioramento della capacità di generare flussi finanziari e dei risultati economici sensibilmente diversi e peggiorativi rispetto alle previsioni e alle stime su cui si basa l'*impairment test*, lo stesso potrebbe richiedere rettifiche al valore contabile dell'avviamento e/o dei diritti concessori immateriali iscritti nel bilancio consolidato del Gruppo Autostrade, con conseguente necessità di contabilizzare a conto economico delle svalutazioni con effetti negativi sulla situazione economica e patrimoniale del Gruppo.

Per maggiori informazioni, si veda quanto riportato nella Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto.

FATTORI DI RISCHIO**4.1.11 Rischi connessi ai dati di conto economico riesposti (*restated*) relativi all'esercizio 2013, riportati nel Prospetto**

Nel presente Prospetto sono rappresentati:

- (i) i dati finanziari relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 2013 (estratti dai bilanci consolidati chiusi a tali date del Gruppo Autostrade e sottoposti a revisione contabile da parte della Società di Revisione);
- (ii) i dati di conto economico riesposti relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, presentati ai fini comparativi nel corrispondente periodo successivo, estratti dal bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2014.

I dati di conto economico relativi al bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2013 sono stati riesposti (*restated*) a fini comparativi per riflettere gli effetti dei seguenti avvenimenti:

- (a) in data 8 agosto 2014, l'Emittente, che deteneva a tale data una partecipazione pari al 99,4% del capitale sociale di Pavimental, ha ceduto un pacchetto azionario di controllo della stessa - pari al 59,4% - ad Atlantia e un ulteriore pacchetto azionario - pari al 20% - alla consociata ADR, controllata dalla stessa Atlantia, mantenendo pertanto una partecipazione in Pavimental pari al 20% del capitale sociale;
- (b) in data 1 dicembre 2014, l'Emittente, che deteneva a tale data l'intero capitale sociale di SPEA, ha ceduto un pacchetto azionario di controllo della stessa - pari al 46% - ad Atlantia e un ulteriore pacchetto azionario - pari al 27% - ad ADR, mantenendo pertanto una partecipazione in SPEA pari al 27% del capitale sociale;
- (c) in data 30 ottobre 2014 i Ministri francesi competenti hanno formalmente comunicato a Ecomouv (società controllata dall'Emittente e incaricata della realizzazione e gestione del sistema Eco-Taxe) la decisione di risolvere il Contratto di Partenariato "*a causa di difficoltà insormontabili nella messa in opera dell'ecotassa*", circostanza cui ha fatto seguito la cessazione delle attività del Gruppo in Francia.

Pertanto, in applicazione del paragrafo 36 dell'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate", il contributo delle suddette società SPEA, Pavimental, Ecomouv, Ecomouv' Design&Build S.A. e Tech Solutions Integrators S.A. (queste ultime due, le società di progetto francesi controllate dal Gruppo) ai risultati economici consolidati è stato presentato nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate", anziché essere incluso in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività in funzionamento.

Si segnala che i dati di conto economico 2013 riesposti non sono assoggettati a revisione contabile, coerentemente con la normativa di riferimento che non richiede detta attività. La Società di Revisione ne ha esaminato le modalità di rideterminazione e le relative informazioni presentate nelle note illustrative ai fini dell'espressione del giudizio sul bilancio consolidato del Gruppo Autostrade chiuso al 31 dicembre 2014.

Per maggiori informazioni, si veda quanto riportato nella Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto.

FATTORI DI RISCHIO

4.2 Fattori di rischio connessi al settore in cui l'Emittente e il Gruppo operano

4.2.1 Rischi connessi alla dipendenza del Gruppo dalla durata delle concessioni autostradali

Qualora, al termine delle singole concessioni, le società concessionarie del Gruppo Autostrade non risultassero aggiudicatrici di nuove concessioni, ovvero nel caso in cui le nuove concessioni affidate contengano condizioni significativamente deteriori rispetto a quelle previste per le concessioni attualmente in vigore, potrebbero verificarsi effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Il Gruppo Autostrade svolge principalmente attività di costruzione, gestione e manutenzione di reti autostradali in concessione, in forza di convenzioni stipulate con il Concedente, nonché con gestori di reti autostradali all'estero. Al 31 dicembre 2014, circa il 77,5% dei ricavi complessivi del Gruppo era rappresentato dal pedaggiamento delle tratte in concessione.

Le concessioni autostradali del Gruppo scadranno, salvo cause di cessazione anticipata, nel periodo compreso tra il 2032 e il 2050.

In particolare, la concessione principale del Gruppo, vale a dire la Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia, ha costituito l'80,3% dei ricavi derivanti da pedaggiamenti nel 2014 e scadrà il 31 dicembre 2038.

Come meglio precisato nella Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Prospetto, la concessione di cui era titolare Autostrade Meridionali (relativa alla gestione dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno) è scaduta il 31 dicembre 2012. Tuttavia, su richiesta del MIT, in qualità di Concedente, Autostrade Meridionali prosegue, a far data dal 1° gennaio 2013, nella gestione della concessione e nel compimento di tutte le azioni necessarie al mantenimento del livello di servizio, fino alla data di subentro di un nuovo concessionario.

Nel mese di febbraio 2015, il MIT ha avviato le attività di gara successive all'iniziale fase di prequalifica (cui ha partecipato anche Autostrade Meridionali) per l'identificazione del soggetto che gestirà in futuro l'autostrada Napoli – Pompei – Salerno, previo pagamento a favore di Autostrade Meridionali dell'ammontare del "diritto di subentro" garantito dalla convenzione sottoscritta con il Concedente in data 28 luglio 2009. In tale contesto, Autostrade Meridionali ha presentato la propria offerta. Alla Data del Prospetto, tuttavia, non risulta possibile prevedere quando si completerà il suddetto processo di gara e di eventuale subentro.

Alla scadenza dei rispettivi periodi di concessione, ciascuna società concessionaria è tenuta a trasferire in proprietà al Concedente (ovvero ai Governi italiano e francese, nel caso di Società Traforo del Monte Bianco) la tratta della rete autostradale assentita in concessione, nonché le relative infrastrutture e pertinenze, a titolo gratuito (salvo indennizzo, se previsto, calcolato secondo le modalità stabilite nella relativa convenzione) e in buono stato di conservazione.

In considerazione di quanto precede, al termine delle singole concessioni, le società concessionarie del Gruppo potrebbero non risultare aggiudicatrici di nuove concessioni, ovvero, anche ove risultassero aggiudicatrici, le nuove concessioni affidate a seguito di procedura ad evidenza pubblica potrebbero non contenere condizioni analoghe a quelle previste per le concessioni in vigore alla Data del Prospetto.

FATTORI DI RISCHIO

Per maggiori informazioni sul quadro normativo di riferimento e sulla disciplina regolante l'affidamento in concessione della rete autostradale in Italia, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.3 del Prospetto.

4.2.2 Rischi connessi alla decadenza dalle concessioni in Italia, nonché a penali o sanzioni per inadempimento e sospensione di aumenti tariffari - mutamenti soggettivi

In caso di decadenza o cessazione anticipata delle concessioni autostradali in Italia, di sospensione di aumenti tariffari, ovvero di comminazione di penali o sanzioni in caso di gravi e reiterati inadempimenti delle clausole previste dalle convenzioni di cui sono parte le società italiane del Gruppo Autostrade, potrebbero verificarsi effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Al 31 dicembre 2014, circa il 77,5% dei ricavi complessivi del Gruppo era rappresentato dal pedaggiamento delle tratte in concessione, condotte sulla base delle convenzioni stipulate con il concedente.

Le convenzioni stipulate con il Concedente comportano l'adempimento di determinate obbligazioni (quali, tra l'altro, la realizzazione di lavori di manutenzione e migliorie sulle autostrade e l'assicurazione del funzionamento di servizi di soccorso autostradali). In caso di inadempimento, la Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia e le Altre Convenzioni Italiane prevedono l'applicazione di sanzioni o penali in capo al relativo concessionario. Inoltre, gravi inadempimenti, se non sanati, possono comportare l'avvio, da parte del Concedente, di un procedimento di decadenza della Convenzione Unica o di una delle Altre Convenzioni Italiane. Qualora il procedimento si concluda con la decadenza della rispettiva concessione, il concessionario, ove previsto, avrebbe diritto a un indennizzo. Non si può escludere che, in caso di decadenza o cessazione anticipata di una concessione, la determinazione della misura dell'indennizzo dovuto dal Concedente e il calcolo del maggior danno eventualmente dovuto allo stesso comportino lunghe negoziazioni dall'esito non prevedibile. In tali circostanze, potrebbero verificarsi effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Con particolare riferimento alla Convenzione Unica, il suddetto indennizzo è determinato in misura pari al valore attuale netto dei ricavi della gestione, prevedibile dalla data del provvedimento di decadenza sino alla scadenza della Convenzione Unica medesima, al netto dei relativi costi, oneri, investimenti ed imposte prevedibili nel medesimo periodo, scontati ad un tasso di rendimento di mercato comparabile e maggiorato delle imposte che la Società dovrà corrispondere a fronte della percezione dell'importo da parte del Concedente, decurtato: (i) dell'indebitamento finanziario netto assunto dal Concedente alla data del trasferimento stesso, e (ii) dei flussi di cassa della gestione percepiti dalla Società durante lo svolgimento dell'ordinaria amministrazione decorrente dalla data del provvedimento di decadenza fino alla data di trasferimento della concessione. L'importo sopra determinato viene decurtato, a titolo di penale, di una somma pari al 10% dello stesso, salvo il maggior danno subito dal Concedente per la parte eventualmente eccedente la predetta penale forfetaria. In caso di cessazione anticipata della Convenzione Unica per cause non imputabili all'Emittente, la misura dell'indennizzo è calcolata secondo le modalità di cui sopra, senza, tuttavia, l'applicazione della penale.

La Convenzione Unica prevede altresì la preventiva autorizzazione del Concedente, a pena di avvio del procedimento di decadenza, in relazione, tra l'altro, ad operazioni comportanti mutamenti soggettivi di Autostrade per l'Italia (quali fusione, scissione, trasferimento di azienda, mutamento della sede o dell'oggetto

FATTORI DI RISCHIO

sociale, scioglimento della società) ovvero aventi ad oggetto partecipazioni di controllo nelle Società Concessionarie Italiane, ovvero ad operazioni dispositive di Beni Immobili Reversibili Accatastati.

Inoltre, la Convenzione Unica prevede, a pena di decadenza, che il controllo del concessionario, ai sensi dell'art. 2359 del Codice Civile, resti sempre in capo ad un soggetto dotato di determinati requisiti e che assuma specifici obblighi individuati nella stessa Convenzione Unica.

Si precisa che, in linea con i principi generali dell'ordinamento italiano, un contratto di concessione potrebbe essere revocato in anticipo rispetto alla originaria scadenza per motivi di interesse pubblico.

In aggiunta ai rischi sopra indicati, si rappresenta che, in caso di gravi e reiterati inadempimenti delle clausole previste dalla Convenzione Unica e dalle Altre Convenzioni Italiane eventualmente notificati dal Concedente al concessionario entro il 30 giugno di ogni anno, su proposta del Concedente potrebbero essere sospesi gli aumenti annuali tariffari richiesti dal concessionario per l'anno successivo.

Atteso che, alla data del 31 dicembre 2014, l'86,1% dei ricavi da pedaggio del Gruppo Autostrade proviene dalle attività autostradali condotte sulla base delle suddette convenzioni, la cessazione delle medesime, la sospensione degli aumenti tariffari, nonché le penali e le sanzioni eventualmente comminate, potrebbero determinare effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Per una descrizione delle principali clausole della Convenzione Unica e delle Altre Convenzioni Italiane, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafi 6.4 e 6.5 del Prospetto.

4.2.3 Rischi connessi alla regolamentazione ambientale

Eventuali violazioni della normativa ambientale applicabile potrebbero determinare effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Le attività del Gruppo Autostrade sono soggette alla normativa in materia ambientale di volta in volta applicabile, la quale, *inter alia*, richiede che, antecedentemente all'avvio dei progetti per la costruzione e/o adeguamento di tratte autostradali, vengano realizzati studi di impatto ambientale, nonché ottenuti permessi e autorizzazioni alle cui prescrizioni il Gruppo dovrà ottemperare.

Fra i rischi ambientali afferenti alle attività del Gruppo rientrano quelli legati alla gestione dei rifiuti, degli scarichi autostradali nel reticolo idrico superficiale e delle immissioni acustiche e atmosferiche nelle strutture e negli impianti del Gruppo, nonché i rischi legati al depauperamento delle risorse idriche per la realizzazione di opere interferenti con falde acquifere. Tali aspetti sono soggetti a una rigida regolamentazione nazionale e sovranazionale, il cui ottemperamento richiede il sostenimento di considerevoli costi, con frequenti verifiche di conformità da parte delle autorità competenti.

Sebbene il Gruppo Autostrade ponga in essere i necessari investimenti al fine di mantenere costantemente la conformità, a giudizio dell'Emittente, ai provvedimenti di legge e regolamentari applicabili in materia ambientale, in futuro il Gruppo potrebbe essere chiamato a sostenere costi o investimenti significativi o essere assoggettato a responsabilità di natura ambientale in relazione alle attività svolte, per eventuali inosservanze alle suddette disposizioni e/o in ragione di ogni eventuale modifica normativa che si traduca in vincoli più

FATTORI DI RISCHIO

stringenti, con possibili effetti negativi sull'attività, nonché sulla situazione finanziaria ed economica del Gruppo.

Qualora tali circostanze si manifestassero nel corso dei lavori, le stesse potrebbero comportare contenziosi e procedimenti di varia natura con conseguenti ritardi nella realizzazione delle opere e, conseguentemente, nell'entrata in esercizio della tratta autostradale interessata, nonché l'eventuale applicazione di penali da parte del concedente laddove i ritardi siano imputabili alla responsabilità del concessionario. Inoltre, in linea generale, indipendentemente dalla fondatezza delle pretese avanzate, l'eventuale insorgere di procedimenti giudiziari o arbitrali nei confronti dell'Emittente e/o di altre società del Gruppo potrebbe comportare un danno, anche significativo, all'immagine e alla reputazione di cui il Gruppo gode nel settore di riferimento.

Per maggiori informazioni sul quadro normativo di riferimento, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.3 del Prospetto.

4.2.4 Rischi connessi a modifiche nella legislazione e/o alla regolamentazione di settore

Anche all'infuori dello specifico rischio di cui al precedente Paragrafo 4.2.3, eventuali violazioni, da parte del Gruppo, del quadro normativo e regolamentare di riferimento applicabile potrebbero determinare effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo medesimo.

Il Gruppo Autostrade opera principalmente in un settore di attività altamente regolamentato ed è soggetto a normative europee, nazionali e locali che incidono sulle modalità di svolgimento dell'attività autostradale.

In particolare, modifiche legislative e regolamentari che incidano sulle attività concessorie e che, pertanto, abbiano un impatto sui termini economici e finanziari di una concessione potrebbero comportare la necessità di rinegoziare con il concedente i termini della relativa convenzione, al fine di ristabilire l'equilibrio tra tariffe e investimenti previsti, ovvero al fine di risolvere la convenzione stessa con la possibilità di ottenere un risarcimento o un indennizzo.

Cionondimeno, le modifiche legislative o regolamentari, comprese le modifiche che impongano al Gruppo Autostrade di intraprendere ulteriori investimenti, laddove non determinino, a termini di convenzione, una specifica remunerazione in tariffa, potrebbero incidere in modo negativo sui risultati finanziari del Gruppo ovvero limitare l'importo dei risarcimenti o degli indennizzi allo stesso riconosciuti. Allo stesso modo, gli adeguamenti tariffari futuri del Gruppo potrebbero non consentire allo stesso di generare adeguati ritorni, ovvero i risultati o le operazioni del Gruppo potrebbero essere influenzati in maniera significativamente negativa a seguito di eventuali future limitazioni sugli aumenti tariffari o regolazioni.

In aggiunta a quanto precede, non si può altresì escludere che cambiamenti nella linea politica del Governo italiano, relativamente al settore di attività in cui il Gruppo opera, possano avere un impatto significativo sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Per maggiori informazioni sul quadro normativo di riferimento, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.3 del Prospetto.

4.2.5 Rischi connessi ai volumi di traffico

Significative diminuzioni dei volumi di traffico sulla Rete Italiana del Gruppo potrebbero determinare effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo medesimo.

Il Gruppo Autostrade trae la maggior parte dei propri ricavi dai pedaggi pagati dagli utenti della Rete Italiana del Gruppo (inclusi i pedaggi pagati tramite i servizi Telepass) e dalle *royalty* provenienti dai contratti stipulati con gli operatori terzi a cui è affidata la prestazione dei servizi *Oil* e *Non-Oil* presso le Aree di Servizio. L'ammontare complessivo dei ricavi sopra descritti dipende, a sua volta, prevalentemente dai volumi di traffico e dalle tariffe applicate sulle tratte autostradali in concessione. In particolare, una diminuzione dei volumi di traffico, oltre ad influenzare negativamente il volume di ricavi da pedaggio, incide indirettamente anche sulle *royalty* corrisposte dai suddetti operatori terzi, in conseguenza della minore affluenza di utenti presso le Aree di Servizio (atteso che una parte marginale delle *royalty* è determinata in misura variabile sulla base del fatturato realizzato).

A loro volta, i volumi di traffico dipendono da alcuni fattori, tra i quali si menzionano (i) la qualità e la convenienza della rete stradale non a pagamento, (ii) i tempi di percorrenza su tale rete, (iii) la qualità e lo stato di manutenzione della Rete Italiana del Gruppo, (iv) la situazione economica e l'aumento del costo del petrolio in Italia, (v) la legislazione ambientale (che potrebbe prevedere misure volte a limitare l'utilizzo di veicoli a motore al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico), (vi) le condizioni climatiche, nonché (vii) l'esistenza di mezzi di trasporto alternativi al trasporto su strada. In aggiunta, si segnala che il traffico a lunga percorrenza (per tratte in genere non inferiori ai 300 chilometri), che riguarda tipicamente il trasporto di merci o spostamenti connessi ad altre attività commerciali, è suscettibile di risentire dei *trend* macroeconomici avversi.

Nel 2014 si è registrato un aumento dei chilometri percorsi sulla Rete Italiana del Gruppo pari all'1,0% circa rispetto ai volumi di traffico registrati nel 2013. Per mere ragioni di completezza, con riferimento alle altre reti sulle quali operano le società del Gruppo, nel 2014 si è registrato un aumento dei volumi di traffico pari complessivamente al 7,6% circa in Cile, all'1,2% circa in Brasile e al 7,4% circa in Polonia, rispetto a quanto rispettivamente registrato nel 2013.

Per quanto il Gruppo preveda per l'esercizio in corso una sostanziale tenuta dei risultati operativi consolidati della gestione, non si può escludere che in futuro i volumi di traffico lungo la Rete Italiana del Gruppo possano diminuire, con conseguente impatto negativo rilevante sull'attività e sulla situazione finanziaria ed economica del Gruppo.

Anche la congestione del traffico può influenzare negativamente la crescita dei volumi di traffico e dei ricavi del Gruppo. La densità dei volumi di traffico su alcune delle autostrade del Gruppo ha raggiunto livelli molto elevati che possono frenare la crescita futura del traffico. Sebbene il *management* ritenga che ci sia ancora un potenziale di crescita in tali tratte autostradali, non può esservi garanzia che i ricavi continueranno ad aumentare su dette autostrade in assenza di nuovi investimenti del Gruppo volti a ridurre la congestione.

Per ulteriori informazioni sull'incidenza dei volumi di traffico sui ricavi del Gruppo, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Prospetto.

FATTORI DI RISCHIO**4.2.6 Rischi connessi alla concorrenza di società terze nel settore autostradale e concorrenza di mezzi di trasporto alternativi**

La concorrenza di altre società nel settore autostradale o lo sviluppo di mezzi di trasporto alternativi potrebbero determinare effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

In conformità alla normativa europea, i bandi per nuove concessioni, ivi incluse quelle per l'affidamento della gestione di tratte autostradali, sono aperti a tutti gli operatori europei in possesso dei necessari requisiti. Di conseguenza, alla scadenza delle concessioni in vigore alla Data del Prospetto, le società concessionarie del Gruppo Autostrade che intendessero partecipare alla gara per l'affidamento della tratta in concessione potrebbero non ottenere il rinnovo delle concessioni ovvero, anche in caso di aggiudicazione della gara, potrebbero sottoscrivere contratti di concessione con condizioni non analoghe a quelle previste per le concessioni attraverso le quali hanno operato in passato.

Inoltre, in futuro altre società, anche operanti nel settore autostradale, potrebbero ottenere concessioni e sviluppare altre tratte autostradali o reti alternative lungo le medesime tratte coperte dalla Rete Italiana del Gruppo.

La concorrenza con altre società nel settore autostradale, nonché lo sviluppo e la realizzazione di reti alternative, potrebbero in futuro causare una diminuzione dei volumi di traffico sulla Rete Italiana del Gruppo o ridurre la capacità del Gruppo di ampliare la propria rete, con conseguente impatto negativo sui propri ricavi e sulla propria crescita.

In aggiunta, la crescita del volume del traffico su tratte a lunga percorrenza è legato, tra l'altro, all'andamento e allo sviluppo di mezzi di trasporto alternativi, quali i treni ad alta velocità o gli aerei. La Rete Italiana del Gruppo è, infatti, collegata a destinazioni raggiungibili anche attraverso mezzi alternativi, con tempi e costi che su talune tratte potrebbero, ad avviso dell'Emittente, risultare concorrenziali rispetto a quelli del trasporto su autostrada.

In futuro, pertanto, quote anche significative di passeggeri potrebbero ricorrere a mezzi alternativi a quello autostradale, causando una riduzione dei volumi di traffico sui tratti a lunga percorrenza della Rete Italiana del Gruppo, con conseguenti effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo medesimo.

Per maggiori informazioni sulle date di scadenza delle concessioni del Gruppo, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1. del Prospetto.

Per maggiori informazioni sul posizionamento competitivo del Gruppo, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.2 del Prospetto.

Per maggiori informazioni sul quadro normativo di riferimento, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.3 del Prospetto.

4.2.7 Rischi connessi alle variazioni climatiche

Eventi climatici eccezionali, che incidano sui volumi di traffico, sui costi di manutenzione e sulla percentuale di sinistri, potrebbero determinare effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

I volumi di traffico sono fortemente influenzati da eventi di carattere climatico, soprattutto di natura eccezionale, potenzialmente idonei a incidere negativamente sul normale funzionamento delle infrastrutture del Gruppo Autostrade. In particolare, gli eventi nevosi e, in minor misura, il vetrone o le piogge gelate potrebbero avere delle ripercussioni sulla domanda di utilizzo della rete autostradale. Il verificarsi di un evento nevoso o di altri eventi climatici, quali quelli sopra richiamati, infatti, richiede nella maggior parte dei casi talune limitazioni precauzionali all'utilizzo delle tratte autostradali, volte a garantire agli utenti il mantenimento degli *standard* di sicurezza previsti.

Inoltre, la forte correlazione tra le condizioni meteo e l'utilizzo della rete autostradale, in caso di eventi climatici eccezionali, potrebbe esprimersi in una contrazione proporzionale del traffico. L'evento climatico comporterebbe quindi, da un lato, una minore domanda di traffico che si traduce in minori ricavi per il Gruppo e, dall'altro lato, un incremento dei costi di manutenzione.

Eventi di siffatta natura, infine, potrebbero comportare l'avvio di procedimenti di contestazione da parte del Concedente, con eventuale applicazione di penali o sanzioni inflitte da altre autorità competenti, ovvero un'asserita riduzione degli *standard* di sicurezza delle autostrade in gestione, da cui possono derivare eventuali contenziosi, anche nella forma di *class action* da parte dei consumatori.

Per informazioni sull'incidenza dei volumi di traffico sui ricavi del Gruppo, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Prospetto.

Per informazioni sui principali contenziosi di cui sono parte le società del Gruppo, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.4 del Prospetto.

4.2.8 Rischi connessi alla difficoltà nell'attuazione dei piani di investimento previsti dalla Convenzione Unica nei tempi e con i budget previsti

L'impossibilità di portare a termine i piani di investimento entro i tempi previsti e/o nel rispetto del *budget* programmato potrebbe determinare effetti negativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Secondo quanto previsto dalla Convenzione Unica, l'Emittente si è impegnato, in aggiunta agli interventi previsti nei precedenti atti convenzionali, a sviluppare la progettazione preliminare di interventi di potenziamento su circa 330 chilometri della Rete di Autostrade per l'Italia, individuati sulla base delle previsioni di traffico e delle esigenze volte a garantire un adeguato livello di capacità e di servizio.

Una volta approvato il progetto preliminare, è facoltà del Concedente richiedere all'Emittente di sviluppare il progetto definitivo e lo studio di impatto ambientale. Al termine degli *iter* approvativi, il Concedente potrà chiedere all'Emittente l'inserimento di tale opera tra gli impegni di investimento dell'Emittente stesso, previa

FATTORI DI RISCHIO

stipula di un atto convenzionale con un piano di convalida per la copertura economica e finanziaria del relativo investimento.

I piani di investimento di cui alla Convenzione Unica impongono la realizzazione di progetti che richiedono significativi investimenti, in relazione ai quali i costi e i tempi di realizzazione stimati potrebbero non essere accurati, soprattutto in considerazione della circostanza che alcuni progetti sono, alla Data del Prospetto, nella fase iniziale di pianificazione.

Il Gruppo Autostrade è esposto a determinati rischi specificamente inerenti i progetti di costruzione, tra cui:

- ritardi nell'ottenimento di autorizzazioni per la realizzazione dei progetti;
- ritardi nell'ottenimento delle autorizzazioni richieste per gli aumenti tariffari necessari per finanziare i progetti;
- modifiche delle condizioni generali economiche, di mercato e di credito;
- inadempimento, parziale o totale, da parte di appaltatori, subappaltatori e subfornitori;
- fallimento dell'appaltatore e conseguente riattivazione delle procedure di gara;
- interruzioni o ritardi dovuti a contenziosi, condizioni climatiche non favorevoli e problemi ingegneristici e/o ambientali imprevisti;
- scarsità di materiali e di manodopera ovvero incrementi dei relativi costi;
- rivendicazioni dei subfornitori;
- prescrizioni degli enti territoriali successive alla conclusione degli *iter* autorizzativi, che vincolano la messa in esercizio di viabilità secondarie;
- revoca delle autorizzazioni conseguite e conseguente interruzione dei lavori;
- limitata governabilità delle procedure di rimozione delle interferenze tecnologiche di competenza dell'ente gestore;
- procedure di esproprio.

Ai suddetti eventi specifici, deve aggiungersi:

- (a) un generico rischio di sovraccosti (c.d. "*cost overrun*") nell'eventualità in cui, durante l'avvio dei lavori, si verificano imprevisti tecnici e/o strutturali che comportino modifiche progettuali, con conseguente aumento dei costi rispetto a quelli inizialmente stimati;
- (b) un generico rischio di ritardi, contenzioso o spese impreviste in relazione all'affidamento di lavori - nel rispetto delle norme e/o dei principi di cui al Codice dei Contratti Pubblici e, in particolare, delle previsioni e dei limiti di cui all'art. 32, comma 1, lettera b), e all'art. 253, comma 25 - con conseguente

FATTORI DI RISCHIO

aumento, durante l'affidamento o l'esecuzione degli stessi, dei tempi e/o dei costi rispetto a quelli inizialmente stimati.

Rispetto alla stima iniziale di Euro 3,6 miliardi del 1997, sulla base della quale la Società fu privatizzata, gli extra-costi a carico della concessionaria sono quantificabili fino ad oggi in circa Euro 3,2 miliardi. Tali maggiori oneri, rispetto a quanto originariamente previsto nel Piano Finanziario allegato alla Convenzione 1997, sono principalmente ascrivibili ai ritardi sopracitati negli *iter* autorizzativi, che hanno determinato nel tempo adeguamenti di prezzi, nonché a normative di successiva emanazione. Sulla crescita dei costi hanno, inoltre, inciso gli interventi sul territorio richiesti dagli enti locali coinvolti per il rilascio degli assensi e delle autorizzazioni di competenza. A fronte di tali maggiori oneri, che gravano e graveranno interamente su Autostrade per l'Italia, non sono previsti incrementi tariffari compensativi.

Sebbene il Gruppo, a giudizio dell'Emittente, abbia una notevole esperienza nel settore delle costruzioni e cerchi di limitare i suddetti rischi, non si può assicurare che non si verificheranno ritardi o che, in ogni caso, non saranno sostenuti costi eccedenti il *budget* nei progetti di costruzione delle tratte autostradali.

Per maggiori informazioni sugli investimenti del Gruppo, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Prospetto.

4.2.9 Rischi connessi a dissesti geo-morfologici in caso di costruzioni e scavi

Durante l'esecuzione di lavori di costruzione (in particolare di gallerie) potrebbero verificarsi imprevisti di natura tecnico/progettuale, specie in aree morfologiche particolarmente complesse dal punto di vista geologico e geotecnico (quale la zona dell'Appennino Tosco-Emiliano), con la conseguenza che potrebbero essere necessarie misure di mitigazione addizionali rispetto a quelle previste nel progetto esecutivo approvato. Tali misure si esprimono solitamente in maggiori costi necessari per le attività di monitoraggio. Inoltre, potrebbe essere necessario rallentare l'avanzamento dei lavori per monitorare attentamente eventuali dissesti causati dal fronte di scavo e l'eventuale ritardo nel completamento dell'infrastruttura potrebbe provocare lo slittamento dell'entrata in esercizio della tratta (e dunque un posticipo dei ricavi conseguibili dai relativi pedaggi) e, soprattutto, una maggiorazione di costi derivanti dalle revisioni progettuali eventualmente richieste e possibili risarcimenti o indennizzi, da parte del Gruppo, per danni a beni immobili, anche in attesa dell'attribuzione delle relative responsabilità.

Benché le società del Gruppo operino in conformità con le procedure richieste dalla normativa applicabile (che prevede un *iter* autorizzativo durante il quale devono essere puntualmente indicati gli eventuali rischi geo-morfologici e le relative misure precauzionali da implementare sia nella fase di esecuzione dei lavori sia al verificarsi dell'evento) e benché l'evoluzione delle tecniche di scavo consenta di limitare i rischi di dissesti geo-morfologici, non si può assicurare che frane inattive e non prevedibili (specie ove le stesse non siano indicate nelle mappe utilizzate per la predisposizione dei progetti) non incidano sui costi e sui tempi delle costruzioni in programma. Non è inoltre possibile escludere eventuali profili di responsabilità delle società del Gruppo e dei professionisti incaricati, nella misura in cui la gestione degli imprevisti risulti più difficoltosa a causa di un'attività progettuale non in linea con le prescrizioni normative. Il verificarsi di tali circostanze potrebbe determinare effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

FATTORI DI RISCHIO

Per maggiori informazioni sugli investimenti del Gruppo, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Prospetto.

4.2.10 Rischio legato all'inquinamento acustico

Sebbene il Gruppo Autostrade ponga in essere i necessari investimenti al fine di conformarsi ai provvedimenti di legge e regolamentari applicabili in materia di inquinamento acustico, in Italia attraverso l'attuazione di un piano di risanamento acustico dell'intera Rete Italiana del Gruppo, secondo quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2000, nonché attraverso la progettazione degli opportuni interventi di mitigazione acustica per le nuove opere, secondo quanto previsto dal D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142, non si può escludere che, in particolari contesti (soprattutto se fortemente antropizzati), i cittadini e le comunità territoriali avanzino contestazioni relative all'inquinamento acustico generato dal traffico autostradale, con conseguenti oneri legati alla gestione dei procedimenti, al rallentamento di procedure di approvazione per le nuove opere, nonché alla realizzazione di nuovi interventi di mitigazione. Il verificarsi di tali circostanze potrebbe determinare effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Per maggiori informazioni sugli investimenti del Gruppo, tra i quali figurano anche interventi di risanamento acustico previsti dalla Convenzione Unica, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Prospetto.

Per informazioni sui principali contenziosi di cui sono parte le società del Gruppo, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.4 del Prospetto.

4.2.11 Rischio di interferenza con aree contaminate e rischi relativi allo smaltimento dei rifiuti e alla gestione delle acque di cantiere nella fase di realizzazione dell'opera

Sebbene il Gruppo Autostrade ponga in essere i necessari investimenti al fine di conformarsi ai provvedimenti di legge e regolamentari applicabili in materia di gestione dei rifiuti e dei materiali da scavo (tra cui, in Italia, le disposizioni del Testo Unico Ambientale) durante la realizzazione delle opere autostradali non si può escludere il rischio di incorrere in imprevisti di natura ambientale, quali il rinvenimento di aree contaminate, non individuate durante la fase di progettazione attraverso la caratterizzazione effettuata con campionamenti e analisi e con l'indagine conoscitiva dell'area di intervento, ovvero il rischio di inosservanza delle prescrizioni normative e regolamentari da parte degli appaltatori.

Tali circostanze potrebbero comportare ritardi nella realizzazione delle opere e, conseguentemente, nell'entrata in esercizio della tratta autostradale interessata, la necessità di espletare nuove procedure autorizzative, nonché il rischio di contenziosi e procedimenti di varia natura che incidono negativamente sui costi e sui tempi delle costruzioni in programma, con possibili effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Per maggiori informazioni sugli investimenti del Gruppo, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo V, Paragrafo 5.2 del Prospetto.

4.2.12 Rischio di interferenza con aree di interesse archeologico

Nell'esecuzione di lavori e opere, il Gruppo potrebbe incorrere in aree di interesse archeologico, con conseguenti rallentamenti o interruzioni che potrebbero incidere negativamente sui costi e sui tempi delle costruzioni in programma.

Sebbene le società del Gruppo Autostrade operino, fin dalla fase di progettazione delle opere autostradali, in conformità con le procedure richieste dalla normativa vigente in materia di verifica preventiva dell'interesse archeologico (di cui al Codice dei Contratti Pubblici), non si può escludere il rischio di incorrere, durante la fase di realizzazione, nel rinvenimento di reperti che possano fare ipotizzare una interferenza con aree di interesse archeologico non individuate durante la progettazione.

Tale circostanza potrebbe comportare, su richiesta degli enti competenti, il fermo dei lavori per l'espletamento dei necessari accertamenti e di nuove procedure autorizzative, nonché determinare possibili varianti progettuali volte a limitare l'interferenza con le stesse aree, con conseguente ritardo nella realizzazione delle opere o nella loro entrata in esercizio, e la necessità di stanziare fondi volti a mitigare le esternalità negative. Il verificarsi di tali circostanze potrebbe determinare effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

4.2.13 Rischi connessi a eventi c.d. "Nimby"

Il rischio legato al c.d. effetto "Nimby" (dall'acronimo "Not in my Back Yard") consiste nel rischio che i cittadini e le comunità territoriali avanzino contestazioni contro la realizzazione di grandi opere in genere (quali strade, termovalorizzatori, linee ferroviarie), sull'assunto che la relativa costruzione possa generare danni alla salute ovvero all'ambiente naturale circostante, oneri economici addizionali a carico delle comunità limitrofe, nonché il rischio di espropri.

Un effetto "Nimby" durante l'*iter* autorizzativo relativo a progetti per nuove costruzioni potrebbe, pertanto, essere fonte di forti contrapposizioni da parte dei cittadini e degli enti locali coinvolti, da cui deriverebbero inevitabilmente rallentamenti nella conclusione dell'*iter* autorizzativo, e, per l'effetto, la necessità di revisioni progettuali, ritardi nell'affidamento dei lavori, slittamento della conclusione degli stessi e posticipi dei ricavi conseguibili da pedaggio. Il verificarsi di tali circostanze potrebbe determinare effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

A tale riguardo, si segnala che l'Emittente, durante la realizzazione del "Nodo Stradale e Autostradale di Genova", c.d. Gronda di Ponente, ha già subito un effetto "Nimby", concretizzatosi nella proposizione di un ricorso per l'annullamento del "Protocollo d'Intesa" (in relazione a tale controversia, *cf.* la Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.4 del Prospetto).

4.2.14 Rischi connessi a interruzioni dell'operatività delle infrastrutture e degli impianti di rete

L'interruzione dell'operatività delle infrastrutture e degli impianti di rete del Gruppo potrebbe determinare effetti negativi sulle sue attività e sulla sua situazione economica, patrimoniale e finanziaria.

Analogamente ad altre concessionarie autostradali, nello svolgimento della propria attività, il Gruppo Autostrade è esposto a potenziali rischi di imprevista interruzione del servizio in conseguenza di eventi non

FATTORI DI RISCHIO

dependenti dalla volontà delle società del Gruppo, quali guasti o malfunzionamento di apparecchiature o sistemi di controllo, disagi legati a scioperi o agitazioni, disastri naturali (inclusi alluvioni, eventi sismici, frane o subsidenze), crolli o distruzioni di parti della rete autostradale o infine disastri causati dall'uomo quali sinistri, incendi, atti di terrorismo o fuoriuscita di sostanze pericolose.

Sebbene il Gruppo abbia stipulato polizze assicurative a copertura della maggior parte di tali rischi, infortuni e responsabilità civili, in dipendenza di tali eventi, le predette polizze potrebbero non essere sufficienti a coprire tutte le passività derivanti da richieste risarcitorie di terzi o dalle opere di ricostruzione o manutenzione.

Le polizze del Gruppo, peraltro, non coprono i danni conseguenti a provvedimenti dell'autorità, né i danni derivanti da qualsiasi interruzione dell'attività che non consegua a danni diretti ai beni del Gruppo. Con riferimento ai danni derivanti da atti di terrorismo, infine, la copertura assicurativa del Gruppo è limitata esclusivamente a specifici casi di interruzione dell'attività.

Pertanto, il verificarsi degli eventi sopra descritti potrebbe comportare, da un lato, un calo significativo dei ricavi da pedaggio sulla rete autostradale del Gruppo e, dall'altro lato, una crescita significativa dei costi di manutenzione e delle spese per il ripristino del corretto funzionamento delle tratte autostradali, nonché la necessità di modificare il piano di investimenti. Inoltre, i malfunzionamenti o le interruzioni del servizio potrebbero esporre il Gruppo al rischio di procedimenti legali, che in caso di esito negativo potrebbero determinare il sorgere di obblighi di risarcimento.

Per informazioni sui principali contenziosi di cui sono parte le società del Gruppo, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.4 del Prospetto.

4.2.15 Rischi connessi alle problematiche nei mercati globali del credito nell'attuale congiuntura economica

Il sistema finanziario globale si è già trovato a dover fronteggiare le problematiche e le difficili condizioni degli ultimi anni. Le condizioni di mercato hanno infatti ridotto la disponibilità di liquidità e determinato un'estrema volatilità nei mercati finanziari a livello globale, continuando a influenzarne l'andamento. In Europa, nonostante le misure adottate da diversi governi nazionali, nonché da enti e organizzazioni sovranazionali e autorità monetarie, al fine di fornire assistenza ai paesi dell'euro-zona con maggiori difficoltà economiche e di scongiurare l'ipotesi di un *default* da parte di alcuni paesi, sussistono tuttora preoccupazioni con riguardo ai livelli di indebitamento e al *deficit* di bilancio di taluni Stati, tra cui anche l'Italia, e all'effettiva capacità di questi ultimi di adempiere alle proprie obbligazioni. Alla Data del Prospetto, pertanto, non è possibile prevedere con certezza se le suddette misure sortiranno effetti positivi sull'economia e sul sistema finanziario, quanto perdurerà la crisi e in che misura la stessa possa avere ripercussioni significative sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Alla luce di quanto precede, non si può pertanto escludere che il Gruppo non si riveli in grado di accedere al mercato dei capitali e del credito e di rifinanziare il proprio indebitamento a condizioni e costi analoghi rispetto al passato e in misura adeguata avuto riguardo al relativo fabbisogno, con conseguenti effetti negativi sulle sue attività e sulla sua situazione economica, patrimoniale e finanziaria.

4.2.16 Rischio di credito

Le operazioni di negoziazione su prodotti finanziari espongono il Gruppo al rischio di credito, inteso come la possibilità che una variazione inattesa del merito creditizio di una controparte generi effetti sulla posizione creditoria, in termini di insolvenza (rischio di *default*) o di variazioni nel valore di mercato della stessa (rischio di *spread*).

La politica generale a livello di Gruppo nella gestione del rischio di credito prevede la valutazione del merito di credito delle controparti in base a informazioni fornite da società esterne e a modelli di valutazione interni. Il Gruppo, in particolare, si affida essenzialmente a controparti con *standing* creditizio non inferiore a determinati parametri, riconosciuti dalle agenzie di *rating* internazionali Moody's, Standard & Poor's e Fitch, che variano anche in funzione della soglia di valore della singola operazione.

Al fine di minimizzare il rischio di credito, si prevede, altresì, il monitoraggio strutturato delle esposizioni al rischio, in modo da identificare tempestivamente i fenomeni degenerativi della qualità dei crediti in essere anche rispetto a valori soglia predefiniti (limiti). Per mitigare ulteriormente il rischio di credito è prevista, in taluni casi, l'eventuale richiesta di opportune garanzie ovvero, per specifiche porzioni del portafoglio clienti, si ricorre a cessioni *pro soluto* del credito e/o ad una copertura assicurativa presso primarie società d'assicurazione del credito. Si evidenzia inoltre che è prevista la fissazione di un livello massimo di concentrazione per singolo emittente/controparte.

Si segnala che il credito commerciale è prevalentemente costituito da (i) credito per pedaggi (pari a Euro 746,3 milioni al 31 dicembre 2014 ed Euro 712,5 milioni al 31 dicembre 2013), gestito prevalentemente attraverso Telepass, (ii) crediti verso sub-concessionari di Aree di Servizio (pari a Euro 94,9 milioni al 31 dicembre 2014 ed Euro 123,6 milioni al 31 dicembre 2013), (iii) crediti di diversa natura, principalmente riferibili a convenzioni di attraversamento delle tratte autostradali, prestazione di servizi o di beni di proprietà ed affitti di beni immobiliari (Euro 30,9 milioni al 31 dicembre 2014 ed Euro 26,7 milioni al 31 dicembre 2013).

Con riferimento al rischio di credito originato da posizioni aperte su operazioni di natura finanziaria, ivi inclusi strumenti finanziari derivati, la riduzione del rischio è perseguita attraverso la selezione di controparti con merito creditizio elevato, individuate tra le primarie istituzioni finanziarie nazionali e internazionali, e la diversificazione del portafoglio. In particolare, il rischio di credito originato da posizioni aperte su operazioni in strumenti finanziari derivati può essere considerato di entità marginale in quanto le controparti utilizzate sono primari istituti di credito che abbiano un determinato livello di *rating* riconosciuto dalle agenzie di *rating* internazionali Moody's, Standard & Poor's e Fitch, e con le quali è previsto l'utilizzo di adeguata documentazione contrattuale (accordi ISDA e conferma scritta). Anche in questo caso, è prevista la fissazione di un livello massimo di concentrazione per singolo istituto di credito.

In entrambi i casi, per le operazioni effettuate in paesi diversi dall'Italia il livello di *rating* non può essere inferiore di due livelli rispetto a quello del debito sovrano.

Sono oggetto di svalutazione individuale le posizioni, se singolarmente significative, per le quali si rileva un'oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale. L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie e delle cauzioni ricevute dai clienti. A fronte di crediti che non sono oggetto di

FATTORI DI RISCHIO

svalutazione analitica sono stanziati dei fondi su base collettiva, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione.

Il verificarsi di sviluppi negativi in relazione ai fattori che incidono sulla capacità delle controparti di adempiere alle obbligazioni nei confronti del Gruppo potrebbe influenzare negativamente la situazione finanziaria e i risultati operativi del Gruppo medesimo e, pertanto, comportare effetti negativi sulle sue attività e sulla sua situazione economica, patrimoniale e finanziaria.

Per ulteriori dettagli, si vedano le informazioni finanziarie del Gruppo relative all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 riportate nella Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto.

4.2.17 Rischi connessi alla tassazione e alle imposte applicate nei paesi in cui il Gruppo opera

Il Gruppo Autostrade è soggetto al pagamento di tasse e imposte in diverse giurisdizioni e determina gli ammontari dovuti sulla base dell'interpretazione della legislazione e regolamentazione fiscale vigente nei paesi in cui opera.

Il Gruppo potrebbe essere soggetto a effetti negativi derivanti da mutamenti della normativa fiscale cui è soggetto, ivi inclusa la deducibilità degli interessi e il trattamento fiscale delle società finanziarie in Italia, Cile, Brasile, Polonia e Stati Uniti.

Verifiche o accertamenti fiscali e mutamenti della normativa fiscale o della sua interpretazione potrebbero esporre il Gruppo a conseguenze negative dal punto di vista fiscale (tra cui l'eventualità che una società del Gruppo sia considerata residente in una giurisdizione differente da quella di costituzione) e a richieste di pagamenti di interessi e possibili sanzioni. La posizione finanziaria del Gruppo e la possibilità di rimborsare i propri debiti potrebbero risentire in maniera negativa dall'adozione di nuove leggi o da mutamenti di leggi esistenti o della loro interpretazione. Il verificarsi di tali circostanze potrebbe determinare effetti negativi sulle attività e sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

4.2.18 Rischi connessi al malfunzionamento di alcuni Apparati Telepass

Il Sistema Telepass è un sistema di riscossione dei pedaggi automatizzato che consente all'utente, mediante l'utilizzo di un apposito Apparato Telepass, di pagare il pedaggio senza soste al casello, transitando nelle porte dedicate, con addebito diretto sul proprio conto corrente bancario o postale o sulla carta di credito.

Il Gruppo Autostrade, che fornisce il Sistema Telepass anche ad altri concessionari in Italia non appartenenti al Gruppo medesimo, stima che circa 5,6 milioni di utenti utilizzassero il Sistema Telepass al 31 dicembre 2014 (circa 5,5 milioni al 31 dicembre 2013) (cfr. la Sezione Prima, capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Prospetto).

Nel corso del 2012, era stata rilevata l'esistenza di un numero ristretto di Apparati Telepass le cui batterie al litio potevano risultare difettose a causa della vetustà e del basso livello di carica e che, pertanto, avrebbero potuto comportare un'emissione di liquido o gas, con il conseguente rischio di danni all'interno dei veicoli in cui l'Apparato Telepass fosse posizionato. All'esito delle verifiche effettuate, si è ritenuto che gli Apparati Telepass potenzialmente interessati dal fenomeno rappresentassero una minima parte di uno specifico lotto di circa 65.000 esemplari, prodotto in passato.

FATTORI DI RISCHIO

A fronte di tale rilevazione, il Gruppo si è tempestivamente attivato per segnalare l'inconveniente agli utenti detentori degli Apparati Telepass rivenienti dal lotto identificato ed ha avviato una campagna di informazione sia generale (anche tramite il sito *internet* di Telepass, www.telepass.it), sia diretta, svolta mediante comunicazioni *ad personam* attraverso il canale postale, telefonico e telematico, con l'invito rivolto agli utenti interessati a sostituire gratuitamente i suddetti Apparati Telepass tramite consegna spontanea presso i centri dedicati, ovvero avvalendosi di un servizio di recupero porta a porta.

Al 31 dicembre 2014, su un totale di circa 65.000 Apparati Telepass considerati potenzialmente difettosi, circa 59.000 erano già stati oggetto di sostituzione e, con riferimento al lotto in questione, il numero di Apparati Telepass effettivamente risultati malfunzionanti risultava pari a circa lo 0,02%. Alla Data del Prospetto è, altresì, in corso la verifica su altri 158.000 circa Apparati Telepass, evidenziati attraverso un'analisi statistica indotta da alcuni casi sporadici di Apparati difettosi, avvenuti nel corso del 2014, che potrebbero presentare inconvenienti analoghi. Si segnala che tali Apparati Telepass non fanno parte del lotto di produzione identificato nel 2012 e che, per tale motivo, all'esito delle verifiche in corso di completamento, il Gruppo avvierà una nuova campagna di ritiro che, per maggiore sicurezza, interesserà un quantitativo maggiore di Apparati Telepass rispetto ai 158.000, al fine di ricomprendere anche lotti di produzione contigui a quelli interessati dal potenziale difetto delle batterie. Nonostante il Gruppo ritenga che gli eventuali danni legati all'utilizzo degli Apparati Telepass difettosi siano individualmente di ammontare esiguo alla luce dei danni comunque ad oggi risarciti per gli Apparati risultati effettivamente difettosi (per circa Euro 50.000,00), non si può assicurare che in futuro possa essere rilevato un numero di Apparati Telepass difettosi superiore a quello rilevato alla Data del Prospetto e, in ogni caso, non si può escludere il rischio che un numero elevato di contestazioni da parte degli utenti o di associazioni di utenti, complessivamente considerate, determini obblighi di risarcimento per importi significativi rispetto ai predetti importi finora liquidati.

4.3 Fattori di rischio relativi all'Offerta e alle Obbligazioni

4.3.1 Rischio relativo al Tasso di Interesse Nominale e al tasso di rendimento annuo lordo a scadenza delle Obbligazioni

Il Tasso di Interesse Nominale annuo lordo e il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza delle Obbligazioni (applicabile alla Data di Emissione delle Obbligazioni medesime) saranno determinati e comunicati al pubblico successivamente alla chiusura del Periodo di Offerta e l'esito di tale determinazione non costituirà, di per sé, presupposto per la revoca delle adesioni ai sensi dell'art. 95-*bis*, comma 2, del TUF.

Tale Tasso di Interesse Nominale sarà determinato in misura pari al tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza, arrotondato, ove non divisibile per 0,125%, all'ottavo di punto percentuale (e cioè lo 0,125%) inferiore e, laddove il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza risulti esattamente divisibile per 0,125%, il Tasso di Interesse Nominale sarà pari a tale tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza, diminuito dello 0,125%. Il Tasso di Interesse Nominale così determinato sarà comunicato al pubblico con apposito avviso integrativo pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" (o su altro quotidiano a diffusione nazionale), nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta, come eventualmente modificato.

FATTORI DI RISCHIO

Il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza applicabile alla Data di Emissione sarà compreso tra: (A) il valore risultante dalla somma tra lo *spread* minimo (70 *basis points*) e il tasso medio *Interest Rate Swap* di scadenza corrispondente; e (B) il valore risultante dalla somma tra il 2% e il tasso medio *Interest Rate Swap* di scadenza corrispondente (il valore *sub (B)* da intendersi come tasso massimo), tenuto conto di quanto stabilito dal Consiglio di Amministrazione in data 19 febbraio 2015, in sede di approvazione dell'emissione delle Obbligazioni e dell'Offerta, che ha altresì deliberato di conferire delega, in via disgiunta, al Presidente, all'Amministratore Delegato e al *Chief Financial Officer* della Società, ciascuno con facoltà di nominare procuratori speciali, per dare attuazione all'emissione obbligazionaria (inclusa la determinazione dello *spread* minimo nei limiti di quanto deliberato dal Consiglio medesimo).

In particolare, tale tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza sarà calcolato sommando il Margine di Rendimento Effettivo al tasso *mid swap* a 8 anni (pubblicato sulla pagina Reuters ISDAFIX2, *fixing* contro EURIBOR a 6 mesi, alle ore 11.00 a.m. di Francoforte) e rilevato il terzo Giorno Lavorativo antecedente alla Data di Godimento del Prestito.

Anche il Margine di Rendimento Effettivo sarà determinato a conclusione del Periodo di Offerta e comunicato al pubblico con apposito avviso integrativo pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" o su altro quotidiano a diffusione nazionale, nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla chiusura del Periodo di Offerta. Detto Margine di Rendimento Effettivo sarà non inferiore a 70 punti base (*basis points*) e sarà determinato in base ai prezzi di mercato delle obbligazioni di durata sostanzialmente simile emesse da Atlantia e garantite dall'Emittente (in particolare, le obbligazioni a tasso fisso con cedola 2,875% e scadenza 26 febbraio 2021 – ISIN XS0986174851 e le obbligazioni a tasso fisso con cedola 4,375% e scadenza 16 settembre 2025 – ISIN XS0542534192), nonché dei Buoni del Tesoro Poliennali emessi dalla Repubblica Italiana di durata sostanzialmente simile alle Obbligazioni (in particolare, i Buoni del Tesoro Poliennali con cedola 4,50% e scadenza 1 maggio 2023 – ISIN IT0004898034), all'andamento delle adesioni all'Offerta e alle condizioni di mercato.

Il tasso *mid swap* a 8 anni, rilevato ai fini della determinazione del tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza applicabile alla Data di Emissione, è suscettibile di variazione tra la data di riferimento inclusa nel Prospetto sino alla data della sua effettiva rilevazione, che avverrà dopo la chiusura del Periodo di Offerta. Detta variazione può essere anche significativa e tale da assorbire di fatto il Margine di Rendimento Effettivo.

L'Emittente, in ogni caso, non emetterà Obbligazioni con un tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza, calcolato come sopra precisato, negativo o pari allo zero. Non si può tuttavia escludere che un andamento inatteso del tasso *mid swap* a 8 anni nel periodo intercorrente tra la Data del Prospetto e il terzo Giorno Lavorativo antecedente alla Data di Godimento del Prestito (data in cui il tasso medesimo sarà rilevato ai fini del calcolo del tasso di rendimento) determini, alla Data di Emissione, un rendimento delle Obbligazioni che sebbene positivo sia inferiore a quello atteso dall'investitore o prossimo allo zero.

In caso di liquidazione delle Obbligazioni prima della loro scadenza, il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza delle Obbligazioni conseguito dal sottoscrittore dipenderà dal prezzo di vendita delle Obbligazioni. In linea teorica, tale prezzo dovrebbe rappresentare il valore attuale dei flussi futuri delle Obbligazioni.

FATTORI DI RISCHIO

Si rinvia alla Sezione Seconda, Capitolo IV, Paragrafi 4.8 e 4.10 del Prospetto.

Per una illustrazione dell'andamento di alcuni parametri su cui si fonda la determinazione del tasso di rendimento effettivo lordo a scadenza, si rinvia al fattore di rischio di cui al successivo Paragrafo 4.4.

4.3.2 Rischio di liquidità

Borsa Italiana ha disposto l'ammissione a quotazione delle Obbligazioni sul MOT con provvedimento n. LOL-002420 dell'11 maggio 2015.

La data di inizio delle negoziazioni delle Obbligazioni nel MOT sarà disposta da Borsa Italiana ai sensi dell'art. 2.4.3, comma 6, del Regolamento di Borsa e resa nota con specifico avviso diffuso da Borsa Italiana medesima.

Cionondimeno, non è previsto alcun impegno da parte di alcun soggetto a garantire la liquidità delle Obbligazioni. Non vi è, pertanto, alcuna garanzia che in relazione alle Obbligazioni venga ad esistenza un mercato secondario, ovvero che tale mercato secondario, laddove venga ad esistenza, sia un mercato altamente liquido. In particolare, non vi è garanzia che il mercato secondario delle Obbligazioni sia un mercato liquido nell'ipotesi in cui la Società, d'intesa con i Coordinatori dell'Offerta e Responsabili del Collocamento, si avvalga della facoltà di ridurre il numero totale delle Obbligazioni offerte (*cf.* la Sezione Seconda, Capitolo V, Paragrafo 5.1.2 del Prospetto).

Il portatore delle Obbligazioni potrebbe quindi trovarsi nell'impossibilità o nella difficoltà di liquidare il proprio investimento prima della sua naturale scadenza, a meno di dovere accettare quale corrispettivo una riduzione anche significativa del prezzo delle Obbligazioni (rispetto al loro valore nominale ovvero al loro prezzo di sottoscrizione o di acquisto ovvero al loro valore di mercato ovvero, infine, al valore di mercato di altri titoli di debito aventi caratteristiche similari) pur di trovare una controparte disposta a comprarlo.

Pertanto, l'investitore, nell'elaborare la propria strategia finanziaria, deve tenere in considerazione che l'orizzonte temporale dell'investimento nelle Obbligazioni (definito dalla durata delle stesse all'atto dell'emissione) deve essere in linea con le sue future esigenze di liquidità.

4.3.3 Rischio connesso al *rating* dell'Emittente e delle Obbligazioni

Il *rating* attribuito all'Emittente alla Data del Prospetto, vale a dire:

- Baa1 da parte di Moody's (*outlook* stabile);
- BBB+ da parte di Standard & Poor's (*outlook* stabile);
- A- da parte di Fitch (*outlook* stabile);

costituisce una valutazione della capacità dell'Emittente di assolvere i propri impegni finanziari, ivi compresi quelli relativi alle Obbligazioni.

FATTORI DI RISCHIO

Per completezza, si riportano di seguito anche i *rating* attribuiti ad Atlantia alla Data del Prospetto, come risultanti dai siti *internet* delle agenzie di *rating* che li hanno emessi ⁽¹⁸⁾:

- Baa1 da parte di Moody's (*outlook* stabile);
- BBB+ da parte di Standard & Poor's (*outlook* stabile);
- A- da parte di Fitch (*outlook* stabile).

Sulla base della *rating action* di Moody's rilasciata in data 31 ottobre 2014, il giudizio di *rating* a tale data tiene conto, a titolo indicativo e non esaustivo e ferme restando le metodologie applicate dall'agenzia ⁽¹⁹⁾, dei risultati conseguiti dal Gruppo Atlantia nonostante il calo dei volumi di traffico sulla Rete Italiana del Gruppo e del forte profilo di liquidità. Il *rating* riconosce anche la solidità del *business* e il profilo finanziario di rischio del Gruppo Atlantia, riflettendo, in particolare, le dimensioni estese e le solide basi della rete autostradale, esposta a limitati profili di concorrenza, la ragionevole stabilità del quadro normativo italiano relativo al settore autostradale, sebbene caratterizzato da alcune interferenze politiche, il programma esteso di investimenti, che limiterà la capacità del Gruppo Atlantia di ridurre l'indebitamento nel medio periodo, la crescente esposizione verso attività autostradali internazionali, in particolare in Cile e Brasile, che se da un lato contribuiscono alla crescita e alla diversificazione, dall'altro lato presentano si presentano meno solide ed estese rispetto alle attività autostradali italiane ⁽²⁰⁾. Nella medesima *rating action*, si afferma inoltre che "un miglioramento del merito creditizio del Gruppo Atlantia accompagnato da una perdurante positiva *performance* finanziaria di Autostrade per l'Italia potrebbe comportare una pressione al rialzo sul *rating* di Autostrade per l'Italia medesima. Al contrario, un peggioramento del *rating* potrebbe essere determinato da: (i) modifiche di rilievo dei termini e condizioni delle principali concessioni, che abbiano effetti complessivamente negativi sulle attività del gruppo o sul suo profilo di rischio finanziario; (ii) comprovate interferenze politiche e/o misure fiscali discriminatorie; (iii) effettuazione, da parte di Atlantia o di Autostrade per l'Italia, di operazioni di acquisizione/investimenti su larga scala che abbiano effetti negativi sulle proprie attività o sul profilo di rischio finanziario; (iv) un deterioramento del profilo di liquidità del gruppo; ovvero (v) il mancato mantenimento, da parte del Gruppo Atlantia, del profilo finanziario minimo atteso (vale a dire, il "cash flow operativo" prima degli "interessi passivi" deve essere almeno 3,5 volte superiore agli "interessi passivi" su base 12 mesi e il rapporto tra "cash flow operativo" e "debito lordo" deve essere almeno pari al 13%, con la precisazione che le definizioni di "cash flow operativo", "interessi passivi" e "debito lordo" sono quelle contenute nelle linee guida di Moody's). Inoltre, qualsiasi peggioramento del merito creditizio della Repubblica Italiana comporterebbe

⁽¹⁸⁾ Rispettivamente, www.standardandpoors.com, www.moodys.com e www.fitchratings.com.

⁽¹⁹⁾ Per maggiori informazioni sulle metodologie utilizzate da Moody's ai fini dell'assegnazione dei giudizi di *rating*, si veda il sito *internet* www.moodys.com.

⁽²⁰⁾ Rielaborazione dell'Emittente sulla base di alcune delle indicazioni contenute nella richiamata *rating action* del 31 ottobre 2014. Per maggiori informazioni, si rinvia al relativo comunicato di Moody's disponibile su www.moodys.com.

FATTORI DI RISCHIO

verosimilmente un adeguamento dei giudizi di *rating* di Autostrade per l'Italia”⁽²¹⁾. Tali affermazioni sono, peraltro, coerenti con la *rating action* rilasciata dalla stessa agenzia in data 10 aprile 2015 con riguardo alle Obbligazioni, richiamata nel seguito.

Sulla base della *rating action* di Standard & Poor's rilasciata in data 13 maggio 2014, la revisione dell'*outlook* da negativo a stabile a tale data riflette, a titolo indicativo e non esaustivo e ferme restando le metodologie applicate dall'agenzia⁽²²⁾, l'opinione di quest'ultima secondo cui il lieve miglioramento del quadro economico nell'eurozona e il migliore andamento del traffico e del volume dei passeggeri in Italia consenta ad Atlantia di rafforzare e sostenere le misure volte a sostenere i propri flussi di cassa, commisurato a un profilo di rischio finanziario ritenuto “intermedio”⁽²³⁾. Nella stessa *rating action* si afferma inoltre che “il giudizio di *rating* potrebbe subire un peggioramento qualora il rapporto tra “*cash flow* operativo *adjusted*” e “debito” risultasse inferiore al 12% nel periodo compreso tra il 2014 e il 2016. Tale circostanza potrebbe verificarsi, a titolo esemplificativo, nell'ipotesi in cui l'atteso miglioramento della situazione economica dell'eurozona (in particolare in Italia, vale a dire la principale fonte di flussi di cassa del Gruppo Atlantia) non si verificasse, comportando una diminuzione dei volumi di traffico e, conseguentemente, una diminuzione dei flussi di cassa del gruppo. Un peggioramento del merito creditizio potrebbe altresì verificarsi in presenza di significative operazioni di acquisizione finanziate ricorrendo all'indebitamento. Sebbene un miglioramento del merito creditizio risulti inverosimile nel medio periodo, lo stesso potrebbe essere correlato a un sostenibile miglioramento dei parametri creditizi, incluso un rapporto tra “*cash flow* operativo” e “debito” maggiore del 16%, con la precisazione che le definizioni di “*cash flow* operativo” “*cash flow* operativo *adjusted*” e “debito” sono quelle contenute nelle linee guida di Standard & Poor's”⁽²⁴⁾.

Sulla base della *rating action* di Fitch rilasciata in data 25 giugno 2014, il giudizio a tale data tiene conto, a titolo indicativo e non esaustivo e ferme restando le metodologie applicate dall'agenzia⁽²⁵⁾, del recente incremento dei volumi di traffico, della storica e prospettica stabilità delle prestazioni finanziarie, della durata

⁽²¹⁾ Il virgolettato rappresenta una traduzione non ufficiale dalla lingua inglese del contenuto della *rating action* rilasciata da Moody's in favore di Autostrade per l'Italia in data 31 ottobre 2014 (“*An improvement in the credit quality of the Atlantia group coupled with continued strong financial performance of ASPI could put upward rating pressure on ASPI's rating [...]. Conversely, downward pressure on ASPI's rating could develop if (1) there is a material change in the terms and conditions of key concessions that negatively affects the overall group's business or financial risk profile; (2) there is evidence of political interference and/or discriminatory fiscal measures; (3) Atlantia or ASPI makes large-scale acquisitions/investments that negatively affect its financial or business risk profile; (4) there is a deterioration in the group's liquidity profile; or (5) Atlantia group fails to maintain the expected minimum financial profile (i.e. funds from operations (FFO) interest coverage of at least 3.5x and FFO/debt at least in the low teens in percentage terms). In addition, any deterioration in the Italian sovereign creditworthiness would likely result in a corresponding adjustment of ASPI's ratings*”). Si veda il relativo comunicato disponibile su www.moody.com.

⁽²²⁾ Per maggiori informazioni sulle metodologie utilizzate da Standard & Poor's ai fini dell'assegnazione dei giudizi di *rating*, si veda il sito internet www.standardandpoors.com.

⁽²³⁾ Rielaborazione dell'Emittente sulla base di alcune delle indicazioni contenute nella richiamata *rating action* del 13 maggio 2014. Per maggiori informazioni, si rinvia al relativo comunicato di Standard & Poor's disponibile su www.standardandpoors.com.

⁽²⁴⁾ Il virgolettato rappresenta una traduzione non ufficiale dalla lingua inglese del contenuto della *rating action* rilasciata da Standard & Poor's in favore di Atlantia e di Autostrade per l'Italia in data 13 maggio 2014 (“*Downside scenario. We could lower the ratings if Atlantia's adjusted FFO to debt is less than 12% from 2014-2016. This could occur, for example, if the economic recovery we expect for the eurozone (particularly in Italy, the largest contributor to Atlantia's cash flow) does not materialize, constraining traffic and therefore the group's cash flows. A downgrade could also occur if Atlantia was to make significant debt-financed acquisitions. Upside scenario. A positive rating action is unlikely in the medium term, but would be tied to a sustainable improvement in credit metrics, including FFO to debt of more than 16%*”). Si veda il relativo comunicato disponibile su www.standardandpoors.com.

⁽²⁵⁾ Per maggiori informazioni sulle metodologie utilizzate da Fitch ai fini dell'assegnazione dei giudizi di *rating*, si veda il sito internet www.fitchratings.com.

FATTORI DI RISCHIO

estesa della principale concessione autostradale (2038) e della struttura del debito a medio termine, in relazione a cui l'accesso al mercato dei capitali e la solida posizione finanziaria compensano la mancanza di incrementi strutturali e mitigano il rischio di dover accedere a nuovo indebitamento⁽²⁶⁾. Nella stessa *rating action* si afferma inoltre che “un peggioramento del giudizio di *rating* potrebbe essere determinato da un deterioramento delle *performance* finanziarie, con un rapporto debito/EBITDA, su base *adjusted*, superiore a 6 volte. Al contrario, un rapporto debito/EBITDA, su base *adjusted*, che si mantenga stabilmente inferiore a 4,5 volte potrebbe supportare il *rating* attribuito, sebbene il perdurare della situazione di incertezza legata alla congiuntura economica renda inverosimile un miglioramento del suddetto *rating*. Lo scenario di *rating* di breve termine assume volumi di traffico invariati per il 2014-2015. Una contrazione della situazione economica italiana in grado di condizionare le previsioni di traffico potrebbe comportare un peggioramento del *rating*. Misure di *austerity* applicate dal Governo italiano, quali modifiche al regime fiscale, una prolungata sospensione degli incrementi tariffari autostradali o altre misure suscettibili di determinare un effetto sostanzialmente negativo sui flussi di cassa del gruppo, qualora non compensate, potrebbero avere un impatto negativo sul profilo creditizio. Negli ultimi anni, Atlantia ha implementato una politica di espansione prudente e selettiva. Una prolungata deviazione verso acquisizioni significative in settori diversi da quello autostradale italiano, con un impatto sugli indicatori di indebitamento, potrebbe determinare un peggioramento del *rating*”⁽²⁷⁾.

In data 10 aprile 2015, l'agenzia di *rating* Moody's ha rilasciato un giudizio di *rating* preliminare riferito alle Obbligazioni pari a (P)Baa1. La conferma del giudizio di cui sopra è subordinata all'effettiva emissione delle Obbligazioni e alla determinazione e pubblicazione dei termini e condizioni finali delle Obbligazioni medesime. Pertanto, il giudizio di *rating* confirmatorio sarà emesso non prima della Data di Emissione delle Obbligazioni e sarà reso noto dall'Emittente mediante pubblicazione di un apposito comunicato stampa. Si segnala che, ai sensi della vigente normativa applicabile, dopo l'emissione delle Obbligazioni non sussiste il diritto di revoca delle adesioni di cui all'art. 95-bis, comma 2, del TUF. Pertanto, divergenze fra il giudizio di *rating* preliminare e quello definitivo, ancorché eventualmente rilevanti ai sensi delle disposizioni citate, in quanto successive alla Data di Emissione, non potrebbero costituire fondamento di siffatto diritto di revoca.

Le suddette agenzie sono stabilite nel territorio dell'Unione Europea e registrate ai sensi del Regolamento 1060/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009 sulle agenzie di *rating* e relative misure di attuazione, come successivamente integrati e modificati.

Il *rating* non costituisce una raccomandazione d'acquisto, di vendita ovvero per la detenzione di strumenti finanziari e può essere oggetto di modifica ovvero addirittura ritirato in qualsiasi momento dall'agenzia di *rating* che ha provveduto al suo rilascio iniziale. Non vi è alcuna garanzia che il *rating* assegnato alle Obbligazioni rifletta propriamente e nella sua interezza ogni rischio relativo ad un investimento nelle

⁽²⁶⁾ Rielaborazione dell'Emittente sulla base di alcune delle indicazioni contenute nella richiamata *rating action* del 25 giugno 2014. Per maggiori informazioni, si rinvia al relativo comunicato di Fitch disponibile su www.fitchratings.com.

⁽²⁷⁾ Il virgolettato rappresenta una traduzione non ufficiale dalla lingua inglese del contenuto della *rating action* rilasciata da Fitch in favore di Atlantia e di Autostrade per l'Italia in data 25 giugno 2014 (“*The ratings could be downgraded if financial performance deteriorates, with leverage (pre-IFRIC 12) consistently exceeds the 6x mark. Conversely, leverage durably below 4.5x under Fitch's rating case would support the rating but is unlikely to trigger an upgrade while economic uncertainty remains. The short-term horizon of the rating case envisages flat volumes for 2014-2015. A contraction of the Italian economy impacting traffic forecasts could prompt negative rating action. An austerity-related decision made by the Italian government, such as a change in taxation, prolonged freeze in toll rate increase or any other measure materially affecting group free cash flow generation, if not compensated, could also adversely impact Atlantia's credit profile. In recent years, Atlantia has implemented a prudent and selective expansion strategy. A sustained move towards material acquisitions outside of the Italian toll road business, with impact on the recourse-debt metrics, could negatively weigh on the rating*”). Si veda il relativo comunicato disponibile su www.fitchratings.com.

FATTORI DI RISCHIO

Obbligazioni, ovvero che tale *rating* rimanga costante e immutato per tutta la durata delle Obbligazioni e non sia, come detto, oggetto di modifica, revisione od addirittura ritiro da parte dell'agenzia di *rating* che lo ha rilasciato. Quanto precede potrebbe avere un'incidenza sul valore di mercato delle Obbligazioni.

Ogni modifica effettiva ovvero attesa dei *rating* attribuiti all'Emittente e/o alle Obbligazioni potrebbe influire sul valore di mercato delle Obbligazioni medesime. In particolare, un peggioramento del merito di credito dell'Emittente e/o alle Obbligazioni potrebbe determinare una diminuzione del valore di mercato di queste ultime. Viceversa, non vi è alcuna garanzia che un miglioramento dei *rating* dell'Emittente e/o delle Obbligazioni determini un incremento del valore di mercato delle Obbligazioni ovvero una diminuzione degli altri rischi di investimento correlati alle Obbligazioni.

Si rinvia alla Sezione Seconda, Capitolo VII, Paragrafo 7.5 del Prospetto.

4.3.4 Rischio di mercato

Il valore di mercato delle Obbligazioni successivamente all'emissione subisce l'influenza di diversi fattori, la maggior parte dei quali al di fuori del controllo dell'Emittente (quali, a titolo esemplificativo, eventi economici, finanziari, normativi, politici, terroristici o di altra natura che influiscano sui mercati dei capitali in genere, la volatilità, l'andamento dei tassi di interesse, altri eventi anche di natura macroeconomica, durata residua delle Obbligazioni e *rating* dell'Emittente e/o delle Obbligazioni).

Quale conseguenza di tali fattori, il ricavato dell'eventuale vendita delle Obbligazioni da parte degli investitori prima della scadenza potrebbe variare anche significativamente rispetto al Prezzo di Offerta o al valore nominale delle Obbligazioni.

4.3.5 Rischio di tasso

Il valore di mercato delle Obbligazioni potrebbe variare nel corso della durata delle medesime a causa dell'andamento dei tassi di mercato.

A fronte di un aumento dei tassi di interesse, è verosimile attendersi una riduzione del prezzo di mercato delle Obbligazioni, mentre, a fronte di una riduzione dei tassi di interesse, è verosimile attendersi un rialzo del prezzo di mercato delle Obbligazioni.

A titolo orientativo, si riporta nella tabella che segue la simulazione dell'impatto sul prezzo di mercato delle Obbligazioni di un aumento dei tassi di interesse dell'1%, rispettivamente, dopo un anno e dopo tre anni dalla data di sottoscrizione, a parità di rischio di credito assunto dall'investitore attraverso la sottoscrizione delle Obbligazioni:

Data	Tasso di mercato ⁽¹⁾	Margine di Rendimento Effettivo ⁽²⁾	Prezzo di emissione ed offerta	Tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza
Alla sottoscrizione 11 maggio 2015	0,704%	0,700%	99,78%	1,404%

FATTORI DI RISCHIO

Data	Tasso di mercato ⁽³⁾	Margine di Rendimento Effettivo ⁽²⁾	Prezzo di mercato	Tasso di rendimento annuo lordo effettivo in ipotesi di smobilizzo dell'investimento
Dopo 1 anno 11 maggio 2016	1,605%	0,700%	94,05%	-4,338%
Dopo 3 anni 11 maggio 2018	1,380%	0,700%	96,68%	0,346%

⁽¹⁾ Fonte: Bloomberg, tasso *mid swap* a 8 anni rilevato in data 11 maggio 2015.

⁽²⁾ Simulazione effettuata sulla base di un Margine di Rendimento Effettivo pari a 70 punti base (*basis points*).

⁽³⁾ Dopo 1 anno, il tasso di mercato di riferimento è il *mid swap* a 7 anni; dopo 3 anni, il tasso di mercato di riferimento è il *mid swap* a 5 anni. I tassi *mid swap* a 7 anni e a 5 anni indicati nella simulazione sono calcolati assumendo un aumento dell'1% rispetto ai valori dei medesimi tassi *mid swap* a 7 anni ed a 5 anni rilevati in data 11 maggio 2015, fonte Bloomberg, e rispettivamente pari a tale data al 0,605% ed al 0,380%.

Inoltre, le fluttuazioni dei tassi di interesse sui mercati finanziari si ripercuotono sui prezzi e quindi sui rendimenti delle Obbligazioni in modo tanto più accentuato quanto più lunga è la loro vita residua.

Conseguentemente, qualora gli investitori decidessero di vendere le Obbligazioni prima della loro scadenza, il valore di mercato potrebbe risultare inferiore anche in maniera significativa al prezzo di sottoscrizione delle Obbligazioni, vale a dire all'importo inizialmente investito nelle Obbligazioni, al Prezzo di Offerta o al valore nominale e, pertanto, il rendimento effettivo dell'investimento potrebbe risultare anche significativamente diverso, ovvero significativamente inferiore, a quello corrente al momento della sottoscrizione, ipotizzando di mantenere l'investimento fino alla scadenza.

4.3.6 Rischio connesso alla possibilità di modifiche del regime fiscale delle Obbligazioni

Non è possibile prevedere se il regime fiscale applicabile agli interessi e altri proventi, ivi incluse eventuali plusvalenze, derivanti dalle Obbligazioni potrà subire eventuali modifiche nel corso della vita delle Obbligazioni medesime né, pertanto, può essere escluso che in caso di modifiche i rendimenti attesi possano discostarsi, anche sensibilmente, da quelli che saranno effettivamente corrisposti alle varie date di pagamento.

Saranno a carico degli Obbligazionisti ogni imposta e tassa, presente o futura che, ai sensi delle disposizioni di volta in volta applicabili, dovessero essere riferite alle Obbligazioni o alle quali le Obbligazioni vengano comunque ad essere soggette.

Eventuali maggiori prelievi fiscali sui redditi o sulle plusvalenze relative alle Obbligazioni rispetto a quelle previste dalla vigente normativa fiscale applicabile, ad esito di sopravvenute modifiche legislative o regolamentari ovvero di sopravvenute prassi interpretative dell'amministrazione finanziaria, comporteranno conseguentemente una riduzione del rendimento delle Obbligazioni al netto del prelievo fiscale, senza che ciò determini alcun obbligo per l'Emittente di corrispondere agli Obbligazionisti importi aggiuntivi a compensazione di tale maggiore prelievo fiscale.

Per informazioni sul regime fiscale delle Obbligazioni, si veda la Sezione Seconda, Capitolo IV, Paragrafo 4.14 del Prospetto.

FATTORI DI RISCHIO

4.3.7 Rischio connesso all'assenza di *covenant* nel Regolamento del Prestito

Alla Data del Prospetto, l'attività principale del Gruppo Autostrade, anche in termini di ricavi, è rappresentata dallo sfruttamento delle concessioni autostradali, sia in Italia sia all'estero, di cui sono titolari le società concessionarie del Gruppo medesimo (cfr. la Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1 del Prospetto).

Il Regolamento del Prestito non contiene specifici *covenant* in virtù dei quali l'Emittente si impegna a non cedere a terzi, in tutto o in parte, le partecipazioni azionarie dallo stesso detenute nelle Società Concessionarie Italiane o in altre società del Gruppo, ovvero di trasferire attività, anche rilevanti, ancorché nel contesto di riorganizzazioni societarie o di *business* nell'ambito del Gruppo Atlantia, cui l'Emittente e le altre società del Gruppo Autostrade appartengono.

Pertanto, qualora in futuro le suddette operazioni venissero attuate, ancorché a condizioni di mercato, non può escludersi che tale circostanza possa comunque determinare, in caso di successiva disposizione dei relativi proventi, una diminuzione delle attività facenti capo all'Emittente e della consistenza patrimoniale dello stesso e, conseguentemente, del novero dei beni su cui gli Obbligazionisti sarebbero legittimati a rivalersi ai sensi del diritto applicabile in caso di insolvenza della Società.

Si precisa, in ogni caso, che alla Data del Prospetto la possibilità dell'Emittente di porre in essere le suddette operazioni risulta limitata dalle clausole contenute in alcuni dei contratti di finanziamento a medio e lungo termine conclusi dalla Società e delle garanzie dalla stessa prestate. Come meglio illustrato nel precedente Paragrafo 4.1.1.3 e nella Sezione Prima, Capitolo XV del Prospetto, l'Emittente, nella sua qualità di debitore principale o di garante, è soggetto a impegni, tipici della prassi internazionale, che impongono, *inter alia*, restrizioni alle cessioni di cespiti dell'Emittente medesimo e di talune controllate rilevanti, nonché *events of default* nei casi di eventi negativi relativi alle concessioni in essere tra l'Emittente (e/o le relative controllate) e il soggetto concedente.

Il Regolamento del Prestito è a disposizione del pubblico presso la sede sociale dell'Emittente (in Roma, Via Alberto Bergamini, n. 50), presso la sede di Borsa Italiana, nonché sul sito *internet* www.autostrade.it.

4.3.8 Rischio relativo all'assenza di quote dell'Offerta riservate a Investitori Qualificati

Le Obbligazioni saranno offerte in Italia esclusivamente al pubblico indistinto, fatti salvi gli impegni di garanzia assunti dai Responsabili del Collocamento.

Nessuna quota sarà destinata agli Investitori Qualificati. Si specifica in proposito che la Società ha costituito il Programma EMTN dedicato al mercato internazionale degli investitori istituzionali ed avente per oggetto solo titoli obbligazionari di taglio non inferiore a Euro 100.000 (ovvero l'equivalente di Euro 100.000 in altra valuta).

Con la presente offerta pubblica di sottoscrizione, la Società, a fini della diversificazione delle fonti di finanziamento, ha ritenuto di dedicare una propria emissione al mercato domestico degli investitori c.d. al dettaglio, attraverso l'offerta al pubblico indistinto di titoli, aventi taglio minimo pari a Euro 1.000, e - come frequente nella prassi di riferimento di offerte al pubblico rivolte al mercato italiano - aventi esclusivamente come destinatari tale tipologia di investitori cui è data la possibilità di investire in titoli dell'Emittente.

FATTORI DI RISCHIO

Si rinvia alla Sezione Seconda, Capitolo V, Paragrafo 5.3 del Prospetto.

4.3.9 Rischio relativo all'ammontare complessivo e numero delle Obbligazioni

L'ammontare complessivo del Prestito, pari a un massimo di n. 750.000 Obbligazioni, da nominali Euro 1.000 ciascuna (ferma restando la facoltà di aumentare l'ammontare complessivo massimo fino a n. 1.500.000 Obbligazioni da nominali Euro 1.000 ciascuna), sarà comunicato al pubblico con apposito avviso integrativo pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" o su altro quotidiano a diffusione nazionale, nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla chiusura del Periodo di Offerta, fatta salva la facoltà dei Coordinatori dell'Offerta e dei Responsabili del Collocamento, d'intesa con l'Emittente, di ritirare l'Offerta.

Si rinvia alla Sezione Seconda, Capitolo IV, Paragrafo 4.1 del Prospetto.

4.3.10 Rischio relativo al prezzo di emissione delle Obbligazioni

Il prezzo di emissione delle Obbligazioni, che sarà inferiore al 100% del loro valore nominale e, comunque, superiore al 99% del valore nominale delle stesse (da intendersi, rispettivamente, come valore massimo e valore minimo entro cui sarà determinato il Prezzo di Offerta), sarà determinato al termine del Periodo di Offerta e verrà comunicato al pubblico con apposito avviso integrativo pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" o su altro quotidiano a diffusione nazionale, nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla chiusura del Periodo di Offerta.

Pertanto, al momento dell'adesione, l'investitore non conoscerà il prezzo di emissione delle Obbligazioni.

Si rinvia alla Sezione Seconda, Capitolo V, Paragrafo 5.4 del Prospetto.

4.3.11 Rischio relativo alla Data di Godimento del Prestito

La Data di Godimento del Prestito verrà comunicata al pubblico con apposito avviso integrativo pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" o su altro quotidiano a diffusione nazionale, nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla chiusura del Periodo di Offerta.

Si rinvia alla Sezione Seconda, Capitolo IV, Paragrafo 4.2 del Prospetto.

4.3.12 Rischio di ritiro/annullamento dell'Offerta

Qualora (i) tra la data di pubblicazione del Prospetto e l'avvio dell'Offerta, ovvero (ii) entro la Data di Pagamento, dovessero verificarsi circostanze straordinarie, come indicate nella Sezione Seconda, Capitolo V, Paragrafo 5.1.3 del Prospetto, l'Offerta potrà non avere inizio, ovvero potrà essere ritirata in tutto o in parte. Tali circostanze saranno tempestivamente comunicate a CONSOB e al pubblico.

FATTORI DI RISCHIO

In tali ipotesi, ove gli investitori abbiano versato l'importo di sottoscrizione delle Obbligazioni prima della comunicazione di ritiro e annullamento dell'Offerta, gli stessi non potranno beneficiare degli interessi sulle somme versate.

4.3.13 Rischio legato al venir meno degli impegni di garanzia dei Responsabili del Collocamento e del Garante Aggiuntivo

I Responsabili del Collocamento e il Garante Aggiuntivo garantiranno il collocamento delle Obbligazioni fino all'Ammontare Garantito, vale a dire fino a Euro 750.000.000.

Il contratto di collocamento e garanzia relativo all'Offerta (che sarà stipulato prima dell'inizio dell'Offerta tra la Società e i Responsabili del Collocamento anche in nome e per conto del Garante Aggiuntivo e dei Collocatori) prevedrà l'ipotesi che i Responsabili del Collocamento anche in nome e per conto del Garante Aggiuntivo (anche disgiuntamente) non siano tenuti all'adempimento degli obblighi di garanzia, ovvero che detti obblighi possano essere revocati, al verificarsi di (i) eventi eccezionali o circostanze straordinarie, così come previste nella prassi internazionale, quali, tra l'altro, gravi mutamenti negativi riguardanti la situazione politica, finanziaria, economica, valutaria, normativa o di mercato a livello nazionale e internazionale, ovvero gravi mutamenti che riguardino o incidano in modo significativamente negativo sulla situazione finanziaria, patrimoniale e/o reddituale o sulle attività della Società e/o del Gruppo Autostrade; tali da rendere pregiudizievole o sconsigliabile l'effettuazione dell'Offerta, secondo il ragionevole giudizio di Banca IMI e UniCredit, in consultazione con la Società; (ii) inadempimento da parte della Società alle obbligazioni di cui al contratto di collocamento e garanzia per l'Offerta; (iii) il fatto che le dichiarazioni e garanzie prestate dalla Società nel contratto di collocamento e garanzia per l'Offerta risultino non veritiere, corrette o complete quanto agli aspetti di rilievo; (iv) la revoca del provvedimento di ammissione a quotazione sul MOT delle Obbligazioni della Società da parte di Borsa Italiana o la mancata emissione del provvedimento di inizio delle negoziazioni sul MOT delle Obbligazioni della Società.

Si rinvia alla Sezione Seconda, Capitolo V, Paragrafo 5.6 del Prospetto.

4.3.14 Rischio legato a potenziali conflitti di interesse

Banca IMI e UniCredit, in qualità di Coordinatori dell'Offerta e Responsabili del Collocamento, versano in una situazione di conflitto d'interessi poiché coordinano e dirigono il consorzio di collocamento e garanzia, che garantirà il collocamento delle Obbligazioni fino a Euro 750.000.000.

Banca IMI e UniCredit versano, inoltre, in una situazione di potenziale conflitto di interessi in quanto facenti parte, rispettivamente, del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e del Gruppo Bancario UniCredit, i quali intrattengono continui rapporti di *business* con l'Emittente e con le società del Gruppo e vantano nei confronti dell'Emittente e del suo Gruppo crediti finanziari di natura rilevante; i predetti gruppi bancari possono di tempo in tempo essere esposti al rischio di credito aggiuntivo sull'Emittente in relazione alle posizioni detenute in strumenti finanziari dell'Emittente o correlati a quest'ultimo.

FATTORI DI RISCHIO

Al 31 dicembre 2014:

- le linee di credito accordate dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo nei confronti dell'Emittente e delle società del Gruppo Autostrade erano complessivamente pari a circa Euro 221,0 milioni, mentre alla medesima data, le linee di credito utilizzate erano pari a circa Euro 45,6 milioni;
- le linee di credito accordate dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo nei confronti delle società del Gruppo Atlantia (inclusi, pertanto, l'Emittente e le società del Gruppo Autostrade) erano complessivamente pari a circa Euro 1.098,8 milioni, mentre, alla medesima data, le linee di credito utilizzate erano pari a circa Euro 707,9 milioni;
- le linee di credito accordate dal Gruppo Bancario UniCredit nei confronti dell'Emittente e delle società del Gruppo erano complessivamente pari a circa Euro 779,5 milioni, mentre, alla medesima data, le linee di credito utilizzate erano pari a circa Euro 190,7 milioni;
- le linee di credito accordate dal Gruppo Bancario UniCredit nei confronti delle società del Gruppo Atlantia (inclusi, pertanto, l'Emittente e le società del Gruppo Autostrade) erano complessivamente pari a circa Euro 1.148,9 milioni, mentre, alla medesima data, le linee di credito utilizzate erano pari a circa Euro 314,2 milioni.

Secondo fonti interne e rielaborazioni del Gruppo Autostrade, al 31 dicembre 2014, rispetto all'ammontare complessivo delle linee di credito accordate dal sistema creditizio, la percentuale delle linee di credito accordate all'Emittente dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e dal Gruppo Bancario UniCredit era pari, rispettivamente, a circa il 3,3% e a circa il 5,7%, mentre la percentuale di quelle accordate, alla stessa data, al Gruppo Autostrade dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e dal Gruppo Bancario UniCredit era pari, rispettivamente, a circa l'8,6% e a circa il 2,2%.

Il Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e il Gruppo Bancario UniCredit si trovano in una situazione di conflitto di interessi in quanto l'Emittente non esclude la possibilità di utilizzare almeno in parte i proventi dell'emissione delle Obbligazioni per il rimborso di finanziamenti e/o riduzione dell'esposizione creditizia nei confronti delle società del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e del Gruppo Bancario UniCredit, ciò in via autonoma e indipendente dal *pool* dei creditori.

Oltre al ruolo svolto da Banca IMI e UniCredit in qualità di Responsabili del Collocamento, alcune banche del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e del Gruppo Bancario UniCredit svolgeranno il ruolo di Collocatori su incarico dell'Emittente.

L'attività dei Responsabili del Collocamento e dei Collocatori, in quanto soggetti che agiscono istituzionalmente su incarico dell'Emittente e che percepiscono commissioni in relazione (i) al servizio di direzione del Consorzio, (ii) all'assunzione dell'impegno di garantire il collocamento delle Obbligazioni fino a Euro 750.000.000, congiuntamente al Garante Aggiuntivo, e (iii) al collocamento, comporta, in generale, l'esistenza di un potenziale conflitto di interessi.

Società facenti parte del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e del Gruppo Bancario UniCredit prestano o potrebbero prestare servizi di finanza aziendale, attività (inclusa l'attività di *market making* su mercati regolamentati e/o MTF) e servizi di investimento, di finanziamento e consulenza, in via continuativa, che

FATTORI DI RISCHIO

possono avere ad oggetto gli strumenti finanziari emessi dall'Emittente e/o da società del Gruppo o altri strumenti collegati a questi ultimi. Infine, talune società facenti parte del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo si trovano in una situazione di conflitto in quanto emittenti di strumenti finanziari collegati ai titoli emessi da Atlantia, società che detiene l'intero capitale sociale dell'Emittente.

Si veda anche la Sezione Seconda, Capitolo III, Paragrafo 3.1 del Prospetto.

4.3.15 Rischio connesso all'assenza di garanzie di Atlantia e di terzi per il rimborso delle Obbligazioni

Il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi non sono assistiti da garanzie specifiche da parte della controllante Atlantia o di soggetti terzi, né sono previsti impegni relativi all'assunzione di tali garanzie. Pertanto, l'Emittente risponderà del rimborso del capitale e del pagamento degli interessi unicamente con il proprio patrimonio.

Le Obbligazioni non saranno subordinate agli altri debiti chirografari presenti e futuri dell'Emittente. Pertanto, gli Obbligazionisti concorreranno nel soddisfacimento dei propri diritti con gli altri debitori dell'Emittente.

Il Regolamento del Prestito è a disposizione del pubblico presso la sede sociale dell'Emittente (in Roma, Via Alberto Bergamini, n. 50), presso la sede di Borsa Italiana, nonché sul sito *internet* www.autostrade.it.

4.4 Esempificazione dei rendimenti

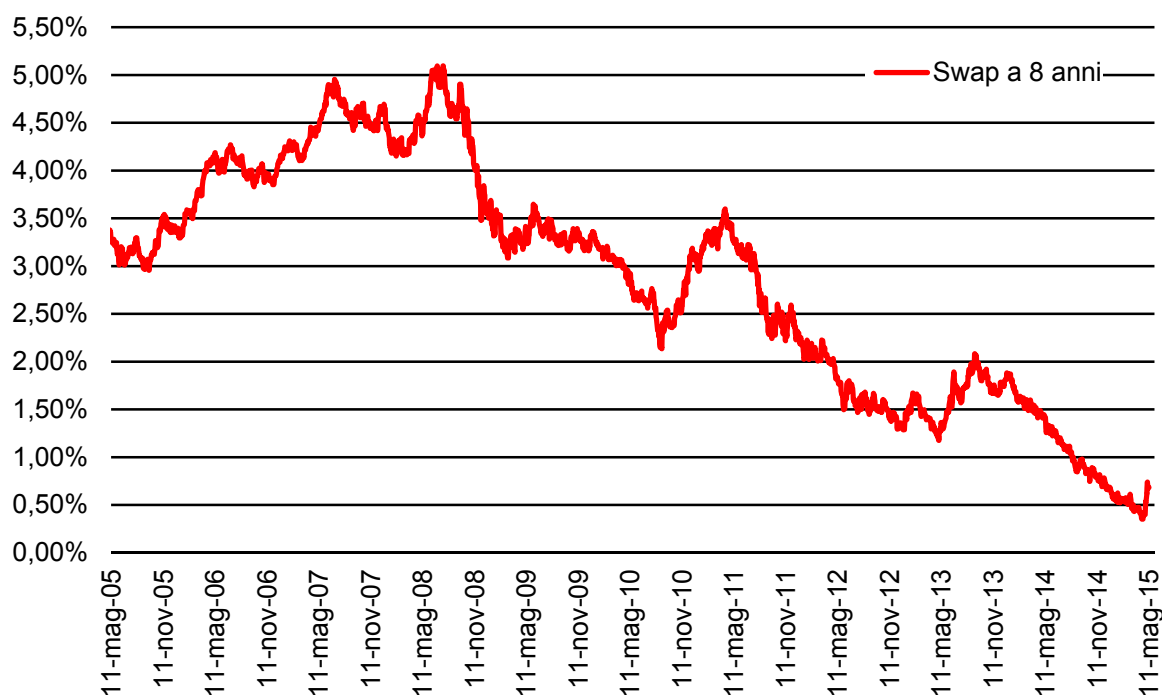
Il Prestito	
Valore Nominale	1.000 Euro
Durata	96 mesi (8 anni)
Data di Godimento	12 giugno 2015
Data di Scadenza	12 giugno 2023
Tipo tasso	Fisso (tasso <i>mid swap</i> a 8 anni + Margine di Rendimento Effettivo), arrotondato come indicato al successivo punto "Cedola e Arrotondamento", nonché alla Sezione Seconda, Capitolo 4, Paragrafo 4.8 del Prospetto.
Frequenza Cedole	Annuale, con prima cedola pagabile il dodicesimo mese successivo alla Data di Godimento del Prestito e ultima cedola pagabile alla Data di Scadenza del Prestito.
Prezzo di Emissione	Inferiore al 100% del valore nominale e, comunque, superiore al 99% del valore nominale.
Prezzo di Rimborso	Alla pari (100%) a scadenza, in un'unica soluzione.
Cedola e Arrotondamento	Pari al tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza, arrotondato all'ottavo di punto percentuale (e cioè lo 0,125%) inferiore.
Ritenuta Fiscale*	26%
Lotto Minimo	2.000 Euro; incrementi per 1.000 Euro o multipli.

* Nota: l'effetto fiscale è stato calcolato ipotizzando l'applicazione dell'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi nella misura del 26%, aliquota vigente in Italia alla Data del Prospetto e applicabile a certe categorie di investitori residenti in Italia che detengono le obbligazioni non in relazione ad una impresa commerciale. Si rappresenta che l'indicazione della ritenuta fiscale sopra riportata ha una finalità meramente esemplificativa e non deve considerarsi esaustiva. Si invitano pertanto gli investitori in obbligazioni a rivolgersi ai propri consulenti in merito al regime fiscale applicabile all'acquisto, alla detenzione e alla vendita delle obbligazioni.

Le Obbligazioni rimborsano il 100% del valore nominale alla scadenza e pagano cedole lorde periodiche con cadenza annuale. Il tasso di interesse nominale annuo lordo delle Obbligazioni è determinato in funzione del livello del tasso *mid swap* a 8 anni.

FATTORI DI RISCHIO

A titolo orientativo, si riporta nel grafico che segue l'andamento del tasso *mid swap* a 8 anni dall'11 maggio 2005 all'11 maggio 2015.



Fonte: Bloomberg

L'evoluzione storica del parametro *mid swap* a 8 anni non è indicativa della futura *performance* del parametro stesso.

Al fine di esemplificare il rendimento delle Obbligazioni di seguito si riportano alcune ipotesi:

- Scenario 1: Ipotesi meno favorevole per il sottoscrittore;
- Scenario 2: Ipotesi intermedia; e
- Scenario 3: Ipotesi più favorevole per il sottoscrittore.

Le esemplificazioni dei rendimenti di seguito riportate sono effettuate sulla base di un Margine di Rendimento Effettivo pari a 70 punti base (*basis points*).

Tali ipotesi sono riportate a titolo meramente esemplificativo e non rappresentano scenari probabilistici di rendimento. Esse sono costruite ipotizzando una variazione in diminuzione o in aumento (scenario 1 e scenario 3) rispetto allo scenario intermedio di stabilità del tasso *mid swap*.

Scenario 1: Ipotesi meno favorevole per il sottoscrittore

Esemplificazione del rendimento nell'ipotesi che il tasso *mid swap* a 8 anni sia inferiore di 0,25% rispetto al livello attualmente osservabile (all'11 maggio 2015 pari allo 0,704%).

FATTORI DI RISCHIO

Ipotizzando un Margine di Rendimento Effettivo pari allo 0,70% e un tasso *mid swap* a 8 anni pari allo 0,454%, il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza, il tasso di rendimento annuo netto a scadenza, il Tasso di Interesse Nominale e il prezzo di emissione ed offerta delle Obbligazioni sarebbero pari a:

Tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza	Tasso di rendimento annuo netto a scadenza	Tasso di Interesse Nominale	Prezzo di emissione e offerta
1,154%	0,854%	1,125%	99,78%

L'effetto fiscale è stato calcolato ipotizzando l'applicazione dell'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi nella misura del 26%, aliquota vigente alla Data del Prospetto e applicabile a certe categorie di investitori residenti in Italia che detengono le obbligazioni non in relazione ad una impresa commerciale.

Si rappresenta che l'indicazione della ritenuta fiscale sopra riportata ha una finalità meramente esemplificativa e non deve considerarsi esaustiva. Si invitano pertanto gli investitori in obbligazioni a rivolgersi ai propri consulenti in merito al regime fiscale applicabile all'acquisto alla detenzione e alla vendita delle Obbligazioni.

Scenario 2: Ipotesi intermedia

Esemplificazione del rendimento nell'ipotesi che il tasso *mid swap* a 8 anni sia pari al livello attualmente osservabile (all'11 maggio 2015 pari allo 0,704%).

Ipotizzando un Margine di Rendimento Effettivo pari allo 0,70% e un tasso *mid swap* a 8 anni pari allo 0,704%, il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza, il tasso di rendimento annuo netto a scadenza, il Tasso di Interesse Nominale e il prezzo di emissione ed offerta delle Obbligazioni sarebbero pari a:

Tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza	Tasso di rendimento annuo netto a scadenza	Tasso di Interesse Nominale	Prezzo di emissione e offerta
1,404%	1,039%	1,375%	99,78%

L'effetto fiscale è stato calcolato ipotizzando l'applicazione dell'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi nella misura del 26%, aliquota vigente alla Data del Prospetto e applicabile a certe categorie di investitori residenti in Italia che detengono le obbligazioni non in relazione ad una impresa commerciale.

Si rappresenta che l'indicazione della ritenuta fiscale sopra riportata ha una finalità meramente esemplificativa e non deve considerarsi esaustiva. Si invitano pertanto gli investitori in obbligazioni a rivolgersi ai propri consulenti in merito al regime fiscale applicabile all'acquisto alla detenzione e alla vendita delle Obbligazioni.

Scenario 3: Ipotesi più favorevole per il sottoscrittore

Esemplificazione del rendimento nell'ipotesi che il tasso *mid swap* a 8 anni sia superiore di 0,25% rispetto al livello attualmente osservabile (all'11 maggio 2015 pari allo 0,704%).

FATTORI DI RISCHIO

Ipotizzando un Margine di Rendimento Effettivo pari allo 0,70% e un tasso *mid swap* a 8 anni pari allo 0,954%, il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza, il tasso di rendimento annuo netto a scadenza, il Tasso di Interesse Nominale e il prezzo di emissione ed offerta delle Obbligazioni sarebbero pari a:

Tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza	Tasso di rendimento annuo netto a scadenza	Tasso di Interesse Nominale	Prezzo di emissione e offerta
1,654%	1,224%	1,625%	99,78%

L'effetto fiscale è stato calcolato ipotizzando l'applicazione dell'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi nella misura del 26%, aliquota vigente alla Data del Prospetto e applicabile a certe categorie di investitori residenti in Italia che detengono le obbligazioni non in relazione ad una impresa commerciale.

Si rappresenta che l'indicazione della ritenuta fiscale sopra riportata ha una finalità meramente esemplificativa e non deve considerarsi esaustiva. Si invitano pertanto gli investitori in obbligazioni a rivolgersi ai propri consulenti in merito al regime fiscale applicabile all'acquisto alla detenzione e alla vendita delle Obbligazioni.

Comparazione con titoli non strutturati di similare durata

	BTP 4,50% (IT0004898034) ¹	ATLANTIA 2,875% (XS0986174851) ^{1,2}	ATLANTIA 4,375% (XS0542534192) ^{1,2}	OBBLIGAZIONI
Scadenza	1 maggio 2023	26 febbraio 2021	16 settembre 2025	12 giugno 2023
SCENARIO 1				
Tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza	1,556%	0,968%	1,337%	1,154%
Tasso di rendimento annuo netto a scadenza	1,016%	0,240%	0,298%	0,854%
Tasso di Interesse Nominale	4,500%	2,875%	4,375%	1,125%
Prezzo ³	122,020%	110,686%	129,150%	99,78%
SCENARIO 2				
Tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza	1,556%	0,968%	1,337%	1,404%
Tasso di rendimento annuo netto a scadenza	1,016%	0,240%	0,298%	1,039%
Tasso di Interesse Nominale	4,500%	2,875%	4,375%	1,375%
Prezzo ³	122,020%	110,686%	129,150%	99,78%
SCENARIO 3				
Tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza	1,556%	0,968%	1,337%	1,654%
Tasso di rendimento annuo netto a scadenza	1,016%	0,240%	0,298%	1,224%
Tasso di Interesse Nominale	4,500%	2,875%	4,375%	1,625%
Prezzo ³	122,020%	110,686%	129,150%	99,78%

¹ Fonte: Bloomberg, rilevato in data 11 maggio 2015

² Prestito Obbligazionario quotato sulla Borsa irlandese ed emesso da Atlantia S.p.A. garantito da Autostrade per l'Italia S.p.A..

³ Tale voce indica, rispettivamente, (i) quanto al BTP 4,50% (IT0004898034), alle obbligazioni ATLANTIA 2,875% (XS0986174851) e alle obbligazioni ATLANTIA 4,375% (XS0542534192), il relativo prezzo sul mercato secondario rilevato alla data dell'11 maggio 2015; (ii) quanto alle Obbligazioni, il Prezzo di Offerta.

* Ai sensi dell'art. 2, comma 7, lett. a) del D.L. n. 138 del 2011, l'aliquota al 26% non si applica a interessi ed altri proventi relativi ai titoli di debito pubblico ricompresi nell'art. 31 del D.P.R. n. 601 del 1973.

Negli Scenari 1 e 2, pertanto, il rendimento delle Obbligazioni, sebbene positivo, sarebbe inferiore al rendimento di un titolo di Stato di pari durata.

FATTORI DI RISCHIO

L'effetto fiscale è stato calcolato ipotizzando l'applicazione dell'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi nella misura del 26%, aliquota vigente in Italia alla Data del Prospetto ed applicabile a certe categorie di investitori residenti in Italia che detengono le Obbligazioni non in relazione ad una impresa commerciale, con riferimento alle obbligazioni indicate nella tabella di cui sopra, e nella misura del 12,5% con riferimento al BTP 4,50% (ISIN IT0004898034).

Si rappresenta che l'indicazione della ritenuta fiscale sopra riportata ha una finalità meramente esemplificativa e non deve considerarsi esaustiva. Si invitano pertanto gli investitori in obbligazioni a rivolgersi ai propri consulenti in merito al regime fiscale applicabile all'acquisto, alla detenzione e alla vendita delle Obbligazioni.

Come indicato nel precedente Paragrafo 4.3.1, il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza delle Obbligazioni (applicabile alla Data di Emissione delle Obbligazioni medesime), al pari del Tasso di Interesse Nominale annuo lordo, sarà determinato e comunicato al pubblico successivamente alla chiusura del Periodo di Offerta e l'esito di tale determinazione non costituirà, di per sé, presupposto per la revoca delle adesioni ai sensi dell'art. 95-bis, comma 2, del TUF.

CAPITOLO V - INFORMAZIONI SULL'EMITTENTE

5.1 Storia ed evoluzione dell'Emittente

5.1.1 Denominazione legale e commerciale dell'Emittente

L'Emittente è denominato Autostrade per l'Italia S.p.A..

5.1.2 Luogo di registrazione dell'Emittente e suo numero di registrazione

L'Emittente è iscritto nel Registro delle Imprese di Roma, sezione ordinaria, con codice fiscale, partita IVA e numero di iscrizione 07516911000, e nel Repertorio Economico Amministrativo presso la Camera di Commercio di Roma al numero 1037417.

5.1.3 Data di costituzione e durata dell'Emittente

La Società è stata costituita in data 29 aprile 2003, per atto a rogito del dott. Ignazio De Franchis, Notaio in Roma, Rep. n.70971, Raccolta n. 16406.

In particolare, la costituzione dell'Emittente è avvenuta nel contesto di un'operazione di riorganizzazione interna al Gruppo Atlantia, volta a separare le attività operative da quelle strategico-finanziarie. In tale sede, Atlantia (già Autostrade S.p.A.) ha conferito nell'Emittente le attività di concessione autostradale alla stessa facenti capo.

La durata della Società è stabilita fino al 31 dicembre 2050 e può essere prorogata una o più volte.

5.1.4 Domicilio e forma giuridica, legislazione in base alla quale opera l'Emittente, paese di costituzione e sede sociale

L'Emittente è costituito in Italia in forma di società per azioni e opera in base alla legislazione italiana.

L'Emittente ha sede legale in Roma, Via Alberto Bergamini, n. 50, numero di telefono +39 06 43631.

5.1.5 Eventi recenti sostanzialmente rilevanti per la valutazione della solvibilità dell'Emittente

L'Emittente ritiene che non sussistano eventi recenti sostanzialmente rilevanti per la valutazione della propria solvibilità.

Per un'informativa completa relativa alle operazioni societarie e ai fatti di rilievo inerenti all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e agli eventi recenti che coinvolgono l'Emittente e il Gruppo Autostrade, si invitano gli investitori a leggere attentamente le relative informazioni riportate nel bilancio consolidato del Gruppo relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e, a soli fini comparativi, nel bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto).

Si veda anche la Sezione Prima, Capitolo XV del Prospetto.

5.2 Principali investimenti

5.2.1 Descrizione dei principali investimenti effettuati dal Gruppo per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 2013

Nel corso del 2014, il Gruppo Autostrade per l'Italia ha sostenuto investimenti per circa Euro 933 milioni (circa Euro 293 milioni in meno rispetto al 2013), come meglio illustrato nella tabella che segue:

Investimenti (valori in milioni di Euro)	2014	2013	Var.%
Autostrade per l'Italia Interventi Convenzione 1997	277	297	-7%
Autostrade per l'Italia Interventi IV Atto Aggiuntivo (2002)	216	282	-23%
Investimenti in Grandi Opere delle altre Società Concessionarie Italiane	14	35	-60%
Investimenti delle Società estere	137	355	-61%
Altri Investimenti e oneri capitalizzati (personale, manutenzioni e altro)	214	180	19%
Investimenti in attività autostradali su infrastrutture in concessione	858	1.149	-25%
Investimenti in altri beni immateriali	35	23	52%
Investimenti in beni materiali	40	54	-26%
Totale investimenti	933	1.226	-24%

Gli investimenti tecnici eseguiti nel 2014 hanno riguardato principalmente:

- interventi in grandi opere sulla Rete di Autostrade per l'Italia previsti dalla Convenzione 1997, dal IV Atto Aggiuntivo e dalla Convenzione Unica (opere della c.d. "variante di valico", ampliamenti alla terza e quarta corsia, nuovi svincoli, opere fuori asse autostradale, interventi sul territorio);
- interventi eseguiti dalle controllate estere brasiliane e cilene, relativi a programmi di investimento contrattualizzati con i rispettivi enti concedenti;
- investimenti sulle infrastrutture in concessione delle Società Concessionarie Italiane (Autostrade Meridionali, Tangenziale Napoli, Raccordo Valle d'Aosta e Società Traforo del Monte Bianco);
- altri investimenti sulla Rete di Autostrade per l'Italia.

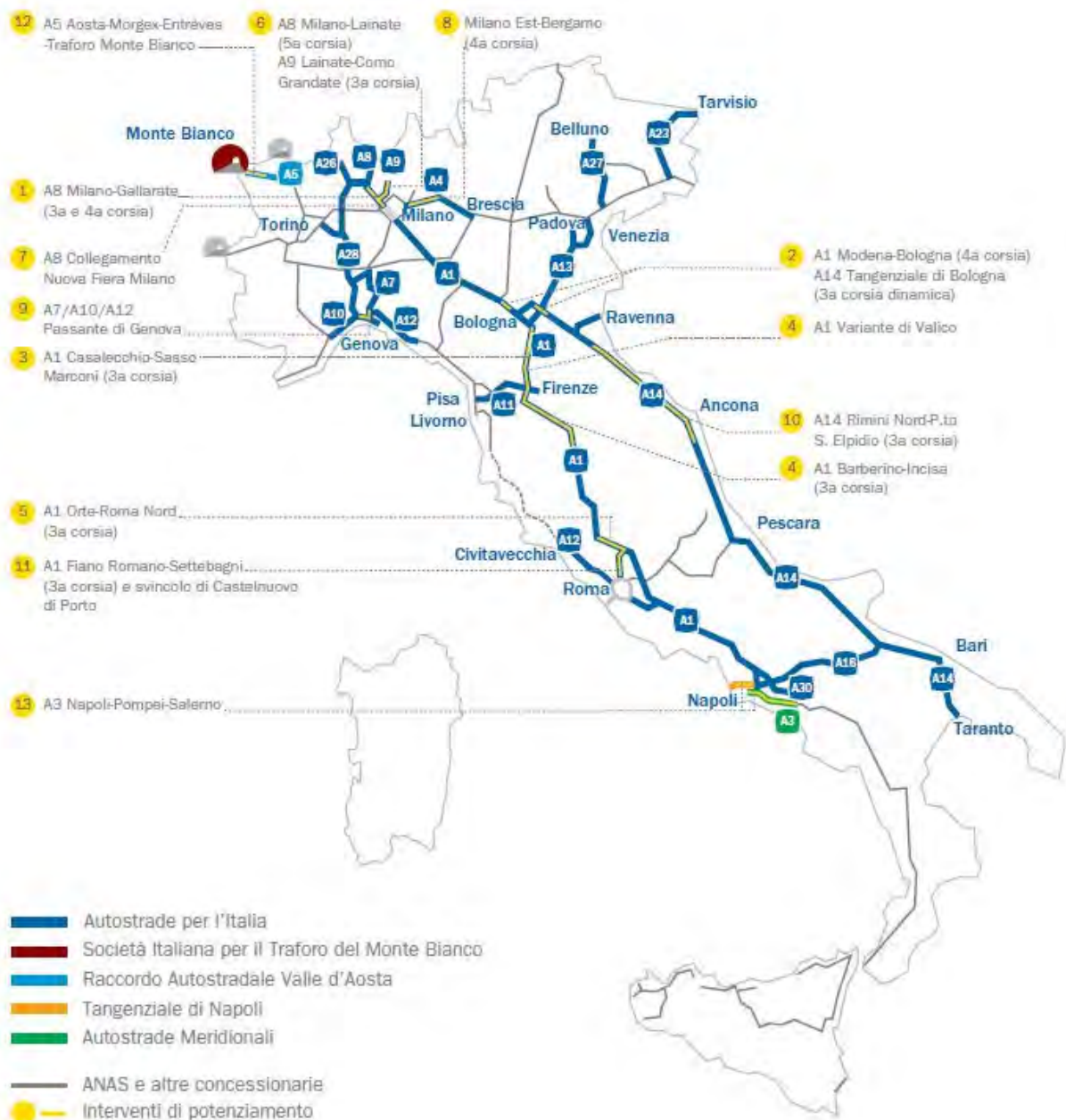
5.2.2 Investimenti futuri

(A) Italia

Autostrade per l'Italia e le Società Concessionarie Italiane hanno in fase di realizzazione un programma di investimenti in grandi opere di oltre Euro 15 miliardi. Tale piano ha l'obiettivo di migliorare la capacità della Rete Italiana del Gruppo sulle principali direttrici di collegamento nazionali, onde assicurare una mobilità più sicura e migliori livelli di servizio.

A tale piano si sommano ulteriori interventi fino a Euro 7 miliardi, recepiti dalla Convenzione Unica mediante la definizione dell'oggetto di investimenti già assunti con la Convenzione 1997, nonché mediante l'impegno a sviluppare la progettazione preliminare per il potenziamento di alcune tratte autostradali in concessione.

La rappresentazione grafica che segue illustra i principali interventi di potenziamento sulla Rete Italiana del Gruppo.



Si riporta di seguito una descrizione dei principali piani di investimento.

Piano investimenti in grandi opere di Autostrade per l'Italia – Convenzione 1997

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

Nel piano di investimenti previsto dalla Convenzione 1997 rientrano, in via principale, gli interventi relativi al potenziamento della tratta autostradale tra Bologna e Firenze; in particolare, le sezioni autostradali interessate dall'intervento sono la variante di valico sulla tratta La Quercia - Aglio e il nodo di Firenze sulla tratta Firenze Nord - Firenze Sud.

Il valore complessivo delle opere comprese nel piano di investimenti previsto dalla Convenzione 1997 è stimato in circa Euro 6,8 miliardi ⁽²⁸⁾, mentre l'estensione totale delle tratte è pari a 237 chilometri. Alla data del 31 dicembre 2014, Autostrade per l'Italia ha eseguito lavori per Euro 5,1 miliardi e sono stati aperti al traffico circa 151 chilometri.

La Convenzione Unica ha inoltre individuato l'oggetto di altri investimenti previsti nella Convenzione 1997, fino a concorrenza di un importo massimo di Euro 2 miliardi, da destinare ad interventi di ammodernamento e rinnovo della rete in concessione.

Piano investimenti in grandi opere di Autostrade per l'Italia – IV Atto Aggiuntivo

Gli investimenti previsti dal piano di investimenti del 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 valore delle opere è di circa Euro 7,4 miliardi ⁽²⁹⁾ per un totale di circa 270 chilometri. Tale importo comprende circa Euro 3,2 miliardi relativi al passante di Genova: l'importo e l'intervento sono da intendersi esclusivamente previsionali, in quanto l'*iter* autorizzativo è tutt'ora in corso, e si perfezionerà con la finale approvazione del progetto esecutivo da parte del Concedente ⁽³⁰⁾.

I principali ampliamenti riguardano la A14 Rimini Nord-Porto S. Elpidio (155 chilometri, 119 dei quali ultimati ed aperti al traffico) e la A9 Lainate - Como Grandate (23 chilometri, ultimati e definitivamente aperti al traffico nel 2012).

Il IV Atto Aggiuntivo prevede, altresì, ulteriori interventi "nominativi" (così definiti in quanto nominativamente contemplati nella Convenzione Unica) quali svincoli e interconnessioni con la rete autostradale ed implementazione del piano sicurezza delle gallerie.

⁽²⁸⁾ Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2014, ivi inclusi lavori a base d'asta (al netto del ribasso di gara o del ribasso convenzionale), somme a disposizione, riserve riconosciute e premi di accelerazione.

⁽²⁹⁾ Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accertati al 31 dicembre 2014, ivi inclusi lavori a base d'asta (al netto del ribasso di gara o del ribasso convenzionale), somme a disposizione, riserve riconosciute e premi di accelerazione.

⁽³⁰⁾ La stima formulata sulla base del progetto definitivo, sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, indica in Euro 3,2 miliardi il valore dell'opera. Il 22 gennaio 2015 si è tenuta la seconda ed ultima seduta della Conferenza dei Servizi e, alla Data del Prospetto, il Gruppo è in attesa di ricevere il decreto di intesa Stato-Regione.

Alla data del 31 dicembre 2014, l'avanzamento lavori evidenzia che gli investimenti realizzati sono pari a Euro 3,2 miliardi con l'apertura al traffico di circa 195 chilometri di tratte autostradali.

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

Piano investimenti in grandi opere di Autostrade per l'Italia – Convenzione Unica

La Società, secondo quanto previsto dalla Convenzione Unica, si è impegnata, tra l'altro, a sviluppare la progettazione preliminare del potenziamento su circa 325 chilometri della Rete di Autostrade per l'Italia su tratte autostradali indicate in Convenzione Unica, individuate sulla base delle allora previsioni di traffico, il cui costo è stimato in circa Euro 5 miliardi.

È facoltà del Concedente, una volta approvato il progetto preliminare, di chiedere al concessionario di sviluppare la progettazione definitiva e lo studio di impatto ambientale.

Al termine degli *iter* autorizzativi e sulla base di un piano specifico per ogni opera relativa ai citati interventi, il Concedente potrà richiedere l'inserimento delle singole opere tra gli impegni di investimento di Autostrade per l'Italia. In caso di mancato accordo in ordine all'inserimento tra gli impegni di investimento, gli oneri sostenuti da Autostrade per l'Italia per la progettazione preliminare non verranno remunerati.

Per indicazioni sulle tratte interessate, si rinvia la tabella riportata nella Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Prospetto.

Le seguenti tabelle forniscono un dettaglio degli investimenti di Autostrade per l'Italia e delle Società Concessionarie Italiane, in termini di tratta autostradale interessata e relativo valore economico, nonché una descrizione dello stato di avanzamento alla Data del Prospetto.

Interventi programmati di potenziamento e ammodernamento di Grandi Opere della rete in concessione in Italia

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

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

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

(c) Approvato definitivamente nel 2004.

- (d) Gli ampliamenti previsti sulla rete di Autostrade Meridionali riguardano 24,5 chilometri, di questi 4,5 chilometri sono stati già aperti al traffico durante la convenzione 1972-1992. Il 31 dicembre 2012 è scaduta la concessione di Autostrade Meridionali e a far data dal 1° gennaio 2013, dietro richiesta del MIT, in qualità di Concedente, Autostrade Meridionali prosegue nella gestione ordinaria della Concessione, incluso il completamento del piano di investimenti, nelle more del subentro di un nuovo concessionario, previo riconoscimento dei relativi oneri a valore di subentro.
- (1) Comprende la realizzazione della tangenziale di Modena, opera sul territorio richiesta dagli enti locali attualmente in attesa dell'approvazione in Conferenza di Servizi. La stessa non si potrà chiudere fino a quando non sarà definita una nuova Convenzione tra ANAS ed enti.
 - (2) Investimento complessivo pari a Euro 247 milioni di cui Euro 59 milioni inseriti nel Piano Grandi Opere del 1997 e Euro 188 milioni individuati tra gli Altri Investimenti.
 - (3) Aperti al traffico 19,4 chilometri tra Sasso Marconi e La Quercia; i lavori del Lotto 12, di 4,5 chilometri sono ultimati e la tratta sarà aperta al traffico unitamente al completamento dei lavori della Galleria di Base e del Lotto 13; lavori in corso sulla restante parte del tracciato autostradale.
 - (4) Sulla Barberino-Firenze Nord i lavori del Lotto 0 e del Lotto 1 sono in corso; sono aperti al traffico circa 21,9 chilometri di terza corsia tra Firenze Nord e Firenze Sud; sulla tratta Firenze Sud-Incisa il progetto esecutivo del lotto 1 è in approvazione presso il MIT, mentre sul lotto 2 si è conclusa la Valutazione di Impatto Ambientale e si è in attesa della Conferenza dei Servizi
 - (5) Lavori di ampliamento del Ponte sul Voltorno, attraversamento del Rio Tufano e Viadotto Marano ultimati, Realizzazione Svincolo di Lodi e Variante di Lodi Vecchio ultimate (Convenzione TAV).
 - (6) Sono aperti al traffico circa 118,6 chilometri di terza corsia tra Rimini-Nord e Senigallia e tra Ancona sud e Porto S.Elpidio, oltre ai nuovi svincoli di Montemarciano, Porto S.Elpidio e Senigallia. Sono in corso i lavori dei lotti 4 (Senigallia - Ancona Nord per 18,9 chilometri) e 5 (Ancona Nord - Ancona Sud per 17,2 chilometri).
 - (7) Lavori in corso di affidamento per lo svincolo di Maddaloni; Lavori in corso per il Piano Sicurezza Gallerie e lo svincolo di Padova Zona Industriale; lavori ultimati su svincolo di Villamarzana, svincolo di Ferentino, svincolo di Guidonia e svincolo di Rubicone.

Si segnala che nel corso del 2015 il piano di investimenti in grandi opere è proseguito sostanzialmente in linea con le previsioni.

(B) Estero

Cile

In data 23 dicembre 2013, il Presidente della Repubblica del Cile ha firmato il Decreto Supremo 318 che ratifica il programma di investimenti "Programma Santiago Centro Oriente" (denominato "CC7"), siglato con la concessionaria Costanera Norte. L'iter di approvazione è terminato in data 12 marzo 2014 con la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica del Cile.

Il suddetto programma ha come finalità la realizzazione di sette interventi volti ad eliminare i principali "colli di bottiglia" sulla tratta in concessione. L'ammontare complessivo degli investimenti previsti è pari a circa Euro 325 milioni, di cui al 31 dicembre 2014 era stato eseguito il 27% circa. L'accordo prevede, a fronte di tali investimenti, specifici meccanismi di remunerazione per Costanera Norte a carico dell'autorità, fra cui un valore finale alla scadenza della concessione per garantire una remunerazione minima, nonché la compartecipazione ai maggiori introiti derivanti dall'installazione di nuovi portali lungo l'asse autostradale in esercizio.

La concessionaria AMB ha in programma lavori per la realizzazione degli 8 chilometri mancanti rispetto ai 10 chilometri totali oggetto della concessione, per un costo stimato di circa Euro 27 milioni. Le opere dovrebbero avere inizio nel corso del 2015 ed essere completate nel 2017. Tale programma di investimenti è previsto dal piano finanziario della stessa AMB.

Brasile

Alla Data del Prospetto, Colinas sta realizzando investimenti volti all'ampliamento delle tratte esistenti, per un importo residuo pari a circa Euro 67 milioni. La conclusione di tali opere è prevista nel 2019. Rodovia MG050 ha in corso di esecuzione un programma di investimenti per il potenziamento della tratta. Il valore residuale delle opere da realizzare al 31 dicembre 2014 era pari a circa Euro 211 milioni e la loro conclusione

è prevista nel 2032. Infine, alla stessa data Triangolo do Sol aveva impegni di investimento, definiti in convenzione, per un importo residuale pari a Euro 29 milioni.

Polonia

Al 31 dicembre 2014, Stalexport aveva impegni residui di investimento, definiti in concessione, per circa Euro 89 milioni.

5.2.3 Informazioni riguardanti le fonti previste dei finanziamenti necessari per adempiere gli impegni di cui al precedente Paragrafo 5.2.2

Al 31 dicembre 2014, il Gruppo disponeva di una riserva di liquidità pari a Euro 5.023 milioni composta da: (i) disponibilità liquide e mezzi equivalenti (Euro 1.588 milioni); (ii) depositi vincolati (Euro 530 milioni); (iii) linee finanziarie *committed* non utilizzate (Euro 2.905 milioni) con una vita media residua ponderata di circa 6 anni.

Ulteriori fonti finanziarie, in aggiunta ai flussi finanziari generati dalla gestione operativa, saranno reperibili sui mercati dei capitali (emissioni obbligazionarie) e tramite specifici accordi con istituzioni bancarie multilaterali, quali BEI e CDP.

CAPITOLO VI - PANORAMICA DELLE ATTIVITÀ

6.1 Principali attività del Gruppo

(A) Il Gruppo Autostrade

Il Gruppo Autostrade è il principale operatore autostradale a livello nazionale⁽³¹⁾, tenuto conto dell'estensione della Rete Italiana del Gruppo, che annovera circa 2.965 chilometri di tratte in esercizio.

In particolare, il Gruppo, attraverso l'Emittente e le Società Concessionarie Italiane, svolge - sulla base di contratti di concessione sottoscritti con il Concedente (*cf.* i successivi Paragrafi 6.3, 6.4 e 6.5 del presente Capitolo VI) - le attività di costruzione (ivi inclusa la relativa progettazione), gestione e manutenzione del 54% della rete autostradale in esercizio a pedaggio in Italia⁽³²⁾.

Nonostante il Gruppo resti focalizzato sulle predette attività, negli ultimi anni ha iniziato a diversificare le proprie attività sia geograficamente che attraverso l'espansione in altri settori collegati alla gestione delle tratte autostradali.

In tale ottica, sono entrate a far parte del Gruppo alcune società che detengono concessioni per gestire autostrade fuori dall'Italia, e precisamente in Brasile, Cile e Polonia, nonché una società che esercita servizi per la riscossione di pedaggi negli Stati Uniti (*cf.* il successivo Paragrafo 6.1.1.2 del presente Capitolo VI). Al 31 dicembre 2014, il Gruppo Autostrade è presente all'estero con circa 1.912 chilometri di autostrade a pedaggio, grazie a una serie di acquisizioni intraprese a partire dal 2005⁽³³⁾.

Attraverso le società Autostrade Tech, Telepass, Giove Clear S.r.l., ETC, Infoblu S.p.A., AD Moving S.p.A. ed EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A., il Gruppo Autostrade svolge attività e servizi collegati all'attività di gestione della rete autostradale. In particolare, per quanto attiene il ruolo di concessionario di lavori, il Gruppo opera in conformità alle previsioni di cui all'art. 32 lettera b) del Codice dei Contratti Pubblici, mediante affidamenti di lavori a proprie collegate (nei limiti di cui all'art. 253, comma 25) e a terzi, ai fini del proseguimento degli obiettivi di potenziamento infrastrutturale della rete previsti nella Convenzione Unica.

Nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, il Gruppo ha realizzato ricavi totali per Euro 4.744,5 milioni e per Euro 4.599,5 milioni nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, con un incremento di circa Euro 145,0 milioni, pari al 3,2%.

Il "Risultato Operativo" al 31 dicembre 2014 è stato pari a Euro 1.795,3 milioni, con un decremento di Euro 12,6 milioni (-0,7%) rispetto all'esercizio 2013 (Euro 1.807,9 milioni).

Al 31 dicembre 2014 (escludendo dal periodo di consolidamento per i periodi di riferimento Ecomouv, Ecomouv' Design&Build S.A. e Tech Solutions Integrators S.A., Pavimental, Pavimental Polska, SPEA, SPEA Brasile, il cui contributo ai risultati degli anni 2014 e 2013 è stato rilevato fra i "Proventi (oneri) netti di attività operative cessate"), il Gruppo Autostrade impiegava 10.061 risorse a tempo indeterminato e 410 risorse a tempo determinato, per un organico complessivo pari a 10.471 risorse, in incremento di 188 unità rispetto alle

⁽³¹⁾ Fonte: AISCAT: "Quadro riassuntivo della rete autostradale in concessione al 30-06-2014". AISCAT Informazioni 1-2/2014.

⁽³²⁾ Fonte: AISCAT: "Quadro riassuntivo della rete autostradale in concessione al 30-06-2014". AISCAT Informazioni 1-2/2014.

⁽³³⁾ Elaborazione interna del Gruppo.

10.283 del 2013, pari al +1,8% (per maggiori informazioni sul mutamento del perimetro di consolidamento, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo III del Prospetto e al successivo Paragrafo 6.1.3 del presente Capitolo VI).

(B) Autostrade per l'Italia

L'Emittente ricopre il ruolo di capogruppo operativa nel campo delle infrastrutture in concessione e delle attività connesse e controlla, direttamente o indirettamente, le società italiane ed estere del Gruppo titolari di concessioni per la costruzione, gestione e manutenzione di tratte autostradali in Italia e all'estero.

In particolare, l'Emittente è titolare della Convenzione Unica, sottoscritta in data 12 ottobre 2007, che disciplina i rapporti con il MIT (subentrato ad ANAS a far data dal 1° ottobre 2012) con riguardo alla costruzione, gestione e manutenzione della Rete di Autostrade per l'Italia.

Alla Data del Prospetto, il capitale sociale di Autostrade per l'Italia è interamente detenuto da Atlantia, società quotata sul MTA, che esercita attività di direzione e coordinamento sull'Emittente ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del Codice Civile (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo VII, Paragrafo 7.1 e Capitolo XII, Paragrafo 12.1 del Prospetto).

(C) La struttura organizzativa del Gruppo

Le attività svolte dal Gruppo Autostrade, brevemente illustrate nel precedente Paragrafo (A), sono strutturate nelle seguenti macro aree, corrispondenti ad altrettante aree di attività, in relazione a ciascuna delle quali il Gruppo percepisce proventi come di seguito indicati.

- Attività autostradali, che consistono nella costruzione (ivi inclusa la relativa progettazione), gestione e manutenzione della rete autostradale in Italia e all'estero, gestita dal Gruppo in regime di concessione. I ricavi generati dall'attività di gestione della rete autostradale derivano essenzialmente dal pedaggiamento delle tratte in concessione, determinato sulla base delle tariffe adeguate annualmente in base alle formule tariffarie previste dalle vigenti convenzioni (*cf.* i successivi Paragrafi 6.1.1.1, 6.1.1.2, 6.4 e 6.5 del presente Capitolo VI).
- Attività che constano nell'offerta di una gamma ampia e differenziata di servizi commerciali destinati agli utenti autostradali che utilizzano, a vario titolo, la rete autostradale del Gruppo e prestati presso le Aree di Servizio presenti lungo la predetta rete autostradale, la cui gestione è affidata ad operatori terzi, in forza di contratti stipulati a seguito di procedure competitive svolte nel rispetto dell'art. 11, comma 5-ter, della Legge 23 dicembre 1992, n. 498 e successive modifiche e integrazioni, ivi incluse quelle di cui alla Legge 24 novembre 2006, n. 286 e alla Legge 27 dicembre 2006, n. 296, e della Convenzione Unica. I relativi ricavi sono rappresentati da *royalty*, corrisposte dai predetti operatori ad Autostrade per l'Italia e alle Società Concessionarie Italiane *cf.* Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.2 del Prospetto).
- Altre attività, consistenti principalmente nella gestione di sistemi di esazione automatica dei pedaggi, nella vendita o noleggio di apparati elettronici di riscossione del pedaggio e nella diffusione di informazioni sul traffico autostradale (per maggiori informazioni, *cf.* il successivo Paragrafo 6.1.3 del presente Capitolo VI).

Nella tabella che segue si riportano, altresì, i dati più significativi relativi all'andamento dei ricavi del Gruppo Autostrade, suddivisi per aree di attività e relativi agli ultimi due esercizi.

	Esercizio al 31 Dicembre			
	2014 ⁽¹⁾		2013	
	(€ in milioni)	(% dei ricavi di Gruppo)	(€ in milioni)	(% dei ricavi di Gruppo)
Attività autostradali ⁽¹⁾	3.677,7	77,5%	3.541,0	77,0%
Aree di Servizio ⁽²⁾	223,9	4,7%	232,0	5,0%
Altre attività ⁽³⁾	842,9	17,8%	826,4	18,0%
Totale	4.744,5	100,0%	4.599,4	100,0%

⁽¹⁾ I ricavi da attività autostradali derivano da ricavi da pedaggio. L'Integrazione del Canone riconosciuta come ricavo del Gruppo per gli esercizi al 31 dicembre 2014 e 31 dicembre 2013 è stata pari a, rispettivamente, Euro 327,4 milioni ed Euro 324,1 milioni.

⁽²⁾ I ricavi da Aree di Servizio derivano da *royalty* per affidamenti a terzi di servizi *Oil e Non-Oil*.

⁽³⁾ I ricavi da Altre attività derivano da ricavi da appalti, ricavi derivanti dai sistemi di pagamento Telepass e Viacard, ricavi da altre cessioni e prestazioni di servizi (in relazione alla vendita di dispositivi tecnologici e servizi, attività pubblicitarie, manutenzione, somme ricevute a titolo di rimborsi, canoni di affitto e risarcimento danni), altri redditi e ricavi non periodici derivanti da servizi di costruzione. I ricavi derivanti da servizi di costruzione dipendono anche dalla scelta del Gruppo di avvalersi o meno, per tali servizi, di società appartenenti al Gruppo, quale la collegata Pavimental (società di cui, a far data dall'8 agosto 2014, per effetto di una riorganizzazione interna al Gruppo Atlantia, l'Emittente detiene una partecipazione pari al 20% del capitale sociale) - così generando ricavi - ovvero di appaltare a contraenti terzi.

6.1.1 Attività Autostradali

L'attività principale del Gruppo Autostrade è rappresentata dallo sfruttamento delle concessioni autostradali, sia in Italia sia all'estero, di cui sono titolari le società concessionarie del Gruppo medesimo.

In via generale, le suddette concessioni stabiliscono per i concessionari, da una parte, il diritto di riscuotere i pedaggi, ossia l'importo che l'utente è tenuto a pagare per l'utilizzo della tratta autostradale, aggiornati annualmente in base ad una formula tariffaria prevista nelle singole convenzioni; dall'altra, l'obbligo di pagare i canoni concessori, di realizzare gli investimenti previsti e di provvedere alla manutenzione e gestione delle tratte in concessione.

Nella seguente tabella sono riepilogati, per tutte le società concessionarie del Gruppo, i dettagli delle relative tratte in concessione e le date di scadenza delle rispettive convenzioni.

Paese	Società concessionaria	Tratta autostradale	Chilometri in esercizio	Scadenza
ATTIVITÀ AUTOSTRADALI IN ITALIA				
Italia	Autostrade per l'Italia	A1 Milano – Napoli A4 Milano – Brescia A7 Genova – Serravalle A8/9 Milano – laghi A8/A26 raccordo A10 Genova – Savona A11 Firenze – Pisa Nord A12 Genova – Sestri Levante A12 Roma – Civitavecchia A13 Bologna – Padova A14 Bologna – Taranto A16 Napoli – Canosa A23 Udine – Tarvisio A26 Genova – Gravellona Toce A27 Mestre – Belluno A30 Caserta – Salerno	803,5 93,5 50,0 77,7 24,0 45,5 81,7 48,7 65,4 127,3 781,4 172,3 101,2 244,9 82,2 55,3	
			2.854,6	31-dic-38
	Autostrade Meridionali	A3 Napoli – Salerno	51,6	31-dic-12
	Tangenziale di Napoli	Tangenziale di Napoli	20,2	31-dic-37
	Raccordo Valle d'Aosta	A5 Aosta – Monte Bianco	32,3	31-dic-32
	Società Traforo del Monte Bianco	Trafo del Monte Bianco	5,8	31-dic-50
ATTIVITÀ AUTOSTRADALI INTERNAZIONALI				
Brasile	Triangulo do Sol	SP 310 Rodovia Washington Luis SP326 Rodovia Brigadeiro Faria Lima SP333 Rodovia Carlos Tonani, Nemesio Cadetti e Laurentino Mascari	442,0	18-lug-21
	Colinas	SP075 - Itu/Campinas SP127- Rio Claro/Tatui SP280 - Itu/Tatui SP300 – Jundiaí/Tietê SPI-102/300	307,0	01-lug-28
	Rodovia MG050	MG-050 BR-265 BR-491	372,0	12-giu-32
Cile	Los Lagos	Rio Bueno - Puerto Montt (Cile)	135,0	20-set-23
	Costanera Norte	Puente La Dehesa - Puente Centenario Puente Centenario - Vivaceta Vivaceta - A. Vespucio Estoril - Puente Lo Saldes	43,0	30-giu-33
	Nororiente	Sector Oriente: Enlace Centenario - Enlace Av. Del Valle Sector Poniente: Enlace Av. Del Valle - Enlace Ruta 5 Norte	21,5	2044(1)
	Vespucio Sur	Ruta 78 - General Velásquez General Velásquez - Ruta 5 Sur Ruta 5 Sur - Nuevo Acceso Sur a Santiago Nuevo Acceso Sur a Santiago - Av. Vicuna Mackenna Av. Vicuna Mackenna - Av. Grecia	23,5	06-dic-32
	AMB	Tramo A Tramo B	10,0	2020 (2)
	Litoral Central	Nuevo Camino Costero: Cartagena Algarrobo Camino Algarrobo - Casablanca (Ruta F-90) Camino Costero Interior (Ruta F-962-G)	80,6	16-nov-31
Polonia	Stalexport	A4 Cracovia – Katowice (Polonia)	61,0	15-mar-27

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

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

Le attività autostradali del Gruppo Autostrade si distinguono in attività autostradali in Italia, che consistono nella costruzione (ivi inclusa la relativa progettazione), gestione e manutenzione della Rete Italiana del Gruppo, da parte dell'Emittente e delle Società Concessionarie Italiane (*cf.* i successivi Paragrafi 6.4 e 6.5 del presente Capitolo VI), e in attività autostradali internazionali, ossia attività di costruzione, gestione e manutenzione di tratte autostradali presenti in Brasile, Cile e Polonia, svolte dal Gruppo attraverso le società estere controllate direttamente o indirettamente da Autostrade per l'Italia (*cf.* il successivo Paragrafo 6.1.1.2 del presente Capitolo VI).

Il Gruppo consegue la maggior parte dei propri ricavi dall'attività di gestione della rete autostradale in concessione. Si precisa che, per quanto riguarda i ricavi da pedaggio di Autostrade per l'Italia e delle Società Concessionarie Italiane (ad eccezione di Società Traforo del Monte Bianco), tali ricavi includono l'Integrazione del Canone da corrispondere ad ANAS. L'Integrazione del Canone rientra, infatti, nel pedaggio finale corrisposto dall'utente e viene, dunque, computata nei ricavi da pedaggio del Gruppo e compensata da un pari ammontare nei costi operativi (per una descrizione delle modalità di calcolo dell'Integrazione del Canone, *cf.* il successivo Paragrafo 6.3.2(B) del presente Capitolo VI).

6.1.1.1 Attività autostradali in Italia

La principale fonte di ricavi per il Gruppo è costituita dai ricavi da pedaggio derivanti dall'attività autostradale in Italia i quali dipendono principalmente dalle tariffe applicate e dai volumi di traffico.

Le attività autostradali in Italia sono svolte dal Gruppo in forza della Convenzione Unica, sottoscritta tra Autostrade per l'Italia e ANAS (a cui, a far data dal 1° ottobre 2012, è subentrato nelle funzioni di concedente il MIT), delle Altre Convenzioni Italiane e dello specifico regime convenzionale relativo a Società Traforo del Monte Bianco (*cf.* i successivi Paragrafi 6.4 e 6.5 del presente Capitolo VI).

Alla data del 30 giugno 2014, Autostrade per l'Italia era la prima società concessionaria in Italia ⁽³⁴⁾; inoltre, con i suoi 2.854,6 chilometri in esercizio (ovvero 5.709,2 chilometri, considerando l'estensione di entrambe le carreggiate), la Rete di Autostrade per l'Italia è pari al 96,3% della Rete Italiana del Gruppo ⁽³⁵⁾.

L'Emittente ha registrato ricavi complessivi per Euro 3.646,0 milioni (pari al 76,8% del totale dei ricavi del Gruppo) nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, e per Euro 3.565,9 milioni (pari al 77,5% del totale dei ricavi del Gruppo), nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013.

La Rete Italiana del Gruppo

Il trasporto stradale riveste un ruolo primario nel soddisfare la domanda di trasporto e mobilità in Italia. In base alle informazioni fornite dal MIT, nel 2013 e nel 2012 il trasporto stradale rappresentava, rispettivamente, il 57,0% e il 55,5% del totale del traffico di merci e il 91,1% e il 90,7% del totale del traffico di passeggeri in Italia. Queste percentuali risultano sostanzialmente stabili negli ultimi cinque anni ⁽³⁶⁾.

⁽³⁴⁾ Fonte: AISCAT: "Quadro riassuntivo della rete autostradale in concessione al 30-06-2014". AISCAT Informazioni 1-2/2014.

⁽³⁵⁾ Fonte: AISCAT: "Quadro riassuntivo della rete autostradale in concessione al 30-06-2014". AISCAT Informazioni 1-2/2014.

⁽³⁶⁾ Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - Anni 2012-2013".

Al 30 giugno 2014, le autostrade (a pedaggio e non) in Italia, inclusi trafori, ponti e viadotti, si estendevano per 6.758 chilometri, di cui 5.820 chilometri erano rappresentati da tratte autostradali a pedaggio, gestiti da 24 società titolari di concessioni ⁽³⁷⁾. Tale rete comprende tre trafori internazionali a pedaggio (Monte Bianco, S. Bernardo e Frejus) con un'estensione di competenza italiana pari a 25,4 chilometri.

Sempre al 30 giugno 2014, dei predetti 6.758 chilometri totali di autostrade in Italia, 2.964,5 chilometri erano rappresentati dalla Rete Italiana del Gruppo. In particolare, 2.854,6 chilometri della Rete Italiana del Gruppo (pari, come detto, a circa il 96,3%) erano rappresentati dalla Rete di Autostrade per l'Italia, mentre i restanti 110 chilometri circa (pari a circa il 3,8% della Rete Italiana del Gruppo) erano gestiti dalle Società Concessionarie Italiane. I restanti 3.793 chilometri di autostrade italiane erano gestiti, in parte, da altre società concessionarie autostradali (precisamente, 2.856 chilometri) e, in parte, direttamente da ANAS (precisamente 938 chilometri di tratte autostradali non soggette a pedaggio) ⁽³⁸⁾.

La seguente tabella indica le autostrade a pagamento che sono parte della Rete Italiana del Gruppo, la lunghezza di ciascuna di esse e le tratte autostradali con tre o più corsie, alla data del 31 dicembre 2014.

Concessionarie	Tratta autostradale	In esercizio	Porzione di tratta con almeno 3 corsie (in chilometri)
Autostrade per l'Italia	A1 Milano-Napoli (Autostrada del Sole) ⁽¹⁾	803,5	520,2
	A4 Milano-Brescia	93,5	93,5
	A7 Genova-Serravalle	50,0	—
	A8/9 Milano-Laghi	77,7	36,1
	A8/A26 Raccordo	24,0	11,0
	A10 Genova-Savona	45,5	16,4
	A11 Firenze-Pisa Nord	81,7	—
	A12 Genova-Sestri Levante	48,7	—
	A12 Roma-Civitavecchia	65,4	—
	A13 Bologna-Padova ⁽²⁾	127,3	—
	A14 Bologna-Taranto ⁽³⁾	781,4	183,6
	A16 Napoli-Canosa	172,3	—
	A23 Udine-Tarvisio	101,2	6,0
	A26 Genova-Gravellona Toce ⁽⁴⁾	244,9	129,0
	A27 Venezia-Belluno	82,2	41,2
	A30 Caserta-Salerno	55,3	55,3
		Totale Rete Autostrade per l'Italia	2.854,6
Società Traforo del Monte Bianco	T1 Traforo del Monte Bianco	5,8	—
Raccordo Valle d'Aosta	A5 Aosta-Monte Bianco	32,3	—
Tangenziale Napoli	Tangenziale di Napoli	20,2	20,2
Autostrade Meridionali ⁽⁵⁾	A3 Napoli-Salerno	51,6	16,1
	Totale Rete Società Concessionarie Italiane	109,9	36,3
	Totale Rete Italiana del Gruppo	2.964,5	1.128,6

⁽¹⁾ Inclusi i raccordi alle uscite Roma Nord e Roma Sud.

⁽²⁾ Inclusi il raccordo verso Ferrara e la diramazione verso Padova Sud.

⁽³⁾ Inclusi la diramazione verso Ravenna, il prolungamento di Casalecchio e la diramazione di Bari.

⁽⁴⁾ Inclusi i raccordi tra Bettolle e Predosa e tra Stroppiana e Santhia.

⁽³⁷⁾ Fonte: AISCAT: "Quadro riassuntivo della rete autostradale in concessione al 30-06-2014". AISCAT Informazioni 1-2/2014.

⁽³⁸⁾ Fonte: AISCAT: "Quadro riassuntivo della rete autostradale in concessione al 30-06-2014". AISCAT Informazioni 1-2/2014.

⁽⁵⁾ Come meglio descritto nel seguito del presente Paragrafo, la concessione di cui era titolare Autostrade Meridionali è scaduta il 31 dicembre 2012. Tuttavia, su richiesta del MIT, in qualità di Concedente, Autostrade Meridionali prosegue, a far data dal 1° gennaio 2013, nella gestione della concessione e nel compimento di tutte le azioni necessarie al mantenimento del livello di servizio, fino alla data di subentro di un nuovo concessionario, che alla data del Prospetto non è ancora stata comunicata.

Come sopra evidenziato, la Rete Italiana del Gruppo è la più importante rete in regime di concessione in Italia in termini di lunghezza. Al 30 giugno 2014, la stessa rappresentava infatti circa il 44% del sistema autostradale italiano e circa il 51% del sistema autostradale a pedaggio italiano ⁽³⁹⁾. Nel corso del 2013, attraverso essa è transitato circa il 59% dell'intero volume di traffico del sistema autostradale italiano ⁽⁴⁰⁾.

Al 31 dicembre 2014, la Rete Italiana del Gruppo comprendeva 20 tratte autostradali a pagamento, la maggior parte delle quali situate in aree con alti livelli di sviluppo economico, caratterizzate da una forte presenza di attività industriali e servite da infrastrutture logistiche che favoriscono lo sviluppo delle attività economiche e dove l'Emittente ritiene che si concentri la frazione maggiore di PIL in Italia.

Come illustrato nel seguente grafico, le due autostrade principali della Rete Italiana del Gruppo sono la A1 Milano-Napoli e la A14 Bologna-Taranto che, al 31 dicembre 2014, rappresentavano complessivamente circa il 53,5% della lunghezza totale della Rete Italiana del Gruppo. Queste autostrade sono le arterie principali della rete autostradale italiana e collegano il nord e il sud dell'Italia e l'Italia stessa con i paesi confinanti.



⁽³⁹⁾ Fonte: AISCAT: "Quadro riassuntivo della rete autostradale in concessione al 30-06-2014". AISCAT Informazioni 1-2/2014.

⁽⁴⁰⁾ Il dato è stato calcolato rapportando il dato traffico pubblicato nel bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 con il dato traffico totale pubblicato nella tabella "Elementi economici dell'esercizio 2013" predisposta da AISCAT. Fonte: AISCAT Informazioni 3-4/2013.

La seguente tabella illustra, per Autostrade per l'Italia e per ciascuna Società Concessionaria Italiana, la consistenza della rete autostradale al 31 dicembre 2014 e la data di scadenza della relativa concessione.

Concessionaria	Chilometri	Scadenza concessione
Autostrade per l'Italia	2.854,6	2038
Società Traforo del Monte Bianco	5,8	2050
Raccordo Valle d'Aosta	32,4	2032
Autostrade Meridionali	51,6	2012
Tangenziale Napoli	20,2	2037

Come emerge dalla tabella, la concessione di cui era titolare Autostrade Meridionali è scaduta il 31 dicembre 2012. Il 10 agosto 2012, il Concedente ha bandito una gara per l'affidamento in concessione delle attività di gestione e manutenzione della tratta autostradale A3 Napoli-Pompei-Salerno di 51,6 chilometri, nonché per il completamento della realizzazione di tutti gli interventi previsti nella convenzione sottoscritta tra il Concedente e Autostrade Meridionali. La durata massima prevista per la concessione da affidare è pari a trenta anni. Il nuovo concessionario individuato all'esito della procedura di gara subentrerà, pertanto, in tutti i rapporti attivi e passivi derivanti dalla convenzione stipulata tra il Concedente e Autostrade Meridionali, esistenti alla data dell'effettivo subentro, previo pagamento a favore di Autostrade Meridionali del valore di indennizzo. Successivamente, in data 20 dicembre 2012, il Concedente ha comunicato ad Autostrade Meridionali la richiesta di proseguire, a far data dal 1° gennaio 2013, nella gestione dell'autostrada, nonché di porre in essere tutte le azioni necessarie al mantenimento del livello di servizio, con particolare riferimento alla messa in sicurezza, per l'utenza, della struttura autostradale nelle aree interessate dai cantieri. Infine, il Concedente ha precisato che sarà cura di quest'ultimo comunicare con un congruo preavviso la data dell'effettivo subentro, da parte del nuovo concessionario, nella gestione dell'autostrada.

Nel mese di febbraio 2015, il MIT ha avviato le attività di gara successive all'iniziale fase di prequalifica (cui ha partecipato anche Autostrade Meridionali) per l'identificazione del soggetto che gestirà in futuro l'autostrada Napoli – Pompei – Salerno, previo pagamento a favore di Autostrade Meridionali dell'ammontare del "diritto di subentro" garantito dalla convenzione sottoscritta con il Concedente in data 28 luglio 2009. In tale contesto, Autostrade Meridionali ha presentato la propria offerta. Autostrade per l'Italia ha inoltre autorizzato il rilascio di una garanzia in favore di Autostrade Meridionali per il soddisfacimento dei suoi fabbisogni finanziari a medio termine, subordinatamente all'eventuale aggiudicazione della gara da parte di quest'ultima. Alla Data del Prospetto, tuttavia, non risulta possibile prevedere quando si completerà il suddetto processo di gara e di eventuale subentro.

Si segnala, peraltro, che l'importo complessivo degli investimenti indicato nel bando di gara ammonta a Euro 799.200.000,00 di cui (i) Euro 410.000.000,00 per valore massimo di indennizzo da riconoscere ad Autostrade Meridionali, e (ii) Euro 389.200.000,00 (compresi per oneri di progettazione, stimati in Euro 11.670.000,00), di cui Euro 101.000.000,00 per la prosecuzione degli investimenti in corso alla data del 31 dicembre 2012 e Euro 288.200.000,00 per nuovi interventi di manutenzione straordinaria. Non sono previsti contributi pubblici.

Tariffe applicate sulla Rete Italiana del Gruppo e modalità di riscossione

Al 31 dicembre 2014, circa il 77,5% dei ricavi complessivi del Gruppo Autostrade era rappresentato dal pedaggiamento delle tratte in concessione e circa l'86,1% dei ricavi da pedaggio del Gruppo proveniva dalle attività autostradali condotte sulla base della Convenzione Unica e delle Altre Convenzioni Italiane.

I pedaggi applicati da Autostrade per l'Italia e dalle Società Concessionarie Italiane sono calcolati nei sistemi c.d. chiusi (che coprono la maggioranza della Rete Italiana del Gruppo e che sono caratterizzati da stazione di entrata e stazioni di uscita) in base (i) alla distanza percorsa (ad eccezione di Società Traforo del Monte Bianco e di Autostrade Meridionali per le quali il pedaggio è calcolato in misura fissa)⁽⁴¹⁾, (ii) alla tipologia di veicolo utilizzato e (iii) alle caratteristiche delle tratte autostradali percorse (a titolo esemplificativo, i pedaggi sulle autostrade di montagna, che hanno costi di costruzione e manutenzione maggiori, sono più alti rispetto a quelli delle tratte in pianura). Nei sistemi c.d. aperti, invece, il pedaggio viene applicato forfetariamente al transito della barriera.

L'Emittente e le Società Concessionarie Italiane (ad esclusione di Società Traforo del Monte Bianco, che ha un diverso regime convenzionale) hanno la facoltà, prevista e disciplinata dalle rispettive convenzioni uniche, di modulare le tariffe a seconda delle diverse classi di veicoli o dell'ora e del giorno, purché tali modulazioni tariffarie siano approvate dal Concedente e sia garantita al concessionario parità di gettito degli introiti da pedaggio nell'arco temporale in cui si dà attuazione alla predetta modulazione tariffaria.

Il 24 febbraio 2014 l'Emittente (insieme ad altre società concessionarie non facenti parte del Gruppo) ha sottoscritto un protocollo di intesa con AISCAT e il MIT, con cui è stata adottata un'iniziativa di modulazione tariffaria (valida dal 1° febbraio 2014 fino al 31 dicembre 2015) a favore delle persone fisiche che effettuano determinate percorrenze fisse (non eccedenti i 50 chilometri), con veicoli di classe A, dotati di Telepass abbinato a persona fisica, per oltre venti volte in un mese di calendario, con il limite di due transiti giornalieri. Tale iniziativa comporta per gli utenti di cui sopra una riduzione del pedaggio, a partire dal ventunesimo transito, in misura progressiva da un minimo dell'1% del pedaggio complessivo relativo a ventuno transiti, fino al 20% del pedaggio complessivo relativo a quaranta transiti. Per i transiti a partire dal quarantunesimo fino al quarantaseiesimo sarà applicata una riduzione del pedaggio comunque pari al 20%, mentre tutti i transiti successivi al quarantaseiesimo non godranno di alcuna riduzione tariffaria. Nel suddetto protocollo è previsto che nei primi quattro mesi di verifica tecnica (dal 1° febbraio al 31 maggio 2014) le concessionarie si sarebbero fatte eccezionalmente carico della copertura dei mancati ricavi derivanti dall'iniziativa, mentre per il periodo successivo (vale a dire dal 1° giugno 2014 e fino al 31 dicembre 2015) sarebbe stato riconosciuto alle concessionarie il diritto al recupero dei minori ricavi attraverso le soluzioni individuate nel medesimo protocollo.

A far data dal 1° gennaio 2011, Autostrade Meridionali applica sull'autostrada Napoli - Pompei - Salerno, rientrante nei c.d. sistemi aperti, una modulazione tariffaria che consente agli utenti dotati di Apparato Telepass di pagare il pedaggio in funzione dell'effettiva percorrenza (per gli altri autoveicoli, è prevista una tariffa forfettaria).

⁽⁴¹⁾ Con riferimento ad Autostrade Meridionali, si precisa che il pedaggio è calcolato in misura fissa per i soli veicoli diversi da quelli di classe A (categoria che include motoveicoli e autoveicoli a due assi "con altezza al primo asse fino a metri 1,3") dotati di Apparato Telepass.

Si riporta di seguito una tabella con indicazione, per ciascuna società concessionaria italiana del Gruppo (ivi inclusa Autostrade per l'Italia), della percentuale degli adeguamenti tariffari a decorrere dal 1° gennaio 2015, calcolati secondo i termini e le modalità stabiliti nei rispettivi contratti di concessione vigenti ⁽⁴²⁾.

Società concessionarie autostradali italiane	Variazioni tariffarie
Autostrade per l'Italia ⁽¹⁾	1,46%
Raccordo Valle d'Aosta ⁽²⁾	1,50%
Tangenziale Napoli ⁽²⁾	1,50%
Autostrade Meridionali ⁽²⁾⁽³⁾	0,0%
Società Traforo del Monte Bianco ⁽⁴⁾	2,59%

⁽¹⁾ In merito alle modalità di adeguamento delle tariffe applicate da Autostrade per l'Italia, *cf.* la Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.4 del Prospetto.

⁽²⁾ Le concessionarie Raccordo Valle d'Aosta e Tangenziale Napoli applicano 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 (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.5 del Prospetto). A Tangenziale Napoli e Raccordo Valle d'Aosta è stato riconosciuto, a decorrere dal 1° gennaio 2015, un incremento tariffario provvisorio dell'1,5%, con diritto al recupero - espressamente riconosciuto in uno specifico protocollo sottoscritto il 30 dicembre 2014 tra Concedente e concessionaria - del diverso incremento spettante nell'ambito dell'aggiornamento del piano economico finanziario da concludersi entro il 30 giugno 2015. Ad Autostrade Meridionali, invece - analogamente a quanto accaduto con riferimento all'incremento tariffario 2014 - non è stato riconosciuto alcun incremento tariffario, in ragione della scadenza della concessione. Autostrade Meridionali aveva, peraltro, già in precedenza presentato ricorso per l'aumento tariffario non concesso per il 2014 (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.4 del Prospetto).

⁽³⁾ La concessione di cui era titolare Autostrade Meridionali è scaduta il 31 dicembre 2012. Tuttavia, su richiesta del MIT, in qualità di Concedente, Autostrade Meridionali prosegue, a far data dal 1° gennaio 2013, nella gestione della concessione e nel compimento di tutte le azioni necessarie al mantenimento del livello di servizio, fino alla data di subentro di un nuovo concessionario, che alla Data del Prospetto non è ancora nota (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Prospetto).

⁽⁴⁾ Società Traforo del Monte Bianco ha un diverso regime convenzionale in base ad accordi bilaterali Italia-Francia (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.5 del Prospetto). Società Traforo del Monte Bianco ha applicato, a partire dal 1° gennaio 2015, un aumento pari al 2,59%, relativo per lo 0,19% alla componente inflattiva (media fra Italia e Francia) e per il 2,40% alle maggiorazioni tariffarie stabilite in conformità alla Dichiarazione congiunta del 3 dicembre 2012 dei competenti Ministeri italiano e francese.

Come evidenziato nel precedente Paragrafo 6.1.1, in base alla normativa applicabile, Autostrade per l'Italia - così come le Società Concessionarie Italiane (ad eccezione di Società Traforo del Monte Bianco che ha un diverso regime convenzionale) - corrisponde ad ANAS l'Integrazione del Canone, che rientra nel pedaggio finale corrisposto dall'utente e che dunque viene computato nei ricavi da pedaggio del Gruppo e compensato da un pari ammontare nei costi operativi (*cf.* il successivo Paragrafo 6.3.2(B) del presente Capitolo VI).

Tutti i pedaggi applicati da Autostrade per l'Italia e dalle Società Concessionarie Italiane sono soggetti all'IVA, con aliquota pari al 22%.

Al 31 dicembre 2014, lungo la Rete Italiana del Gruppo sono presenti 259 caselli per la riscossione dei pedaggi. Negli ultimi anni, il Gruppo ha intrapreso una politica di investimenti volta ad aumentare l'automazione nel sistema di riscossione dei pedaggi, al fine di abbreviare i tempi di attesa ai caselli e aumentare, al contempo, la fluidità del traffico, riducendo al contempo il fabbisogno di personale incaricato della riscossione del pedaggio.

⁽⁴²⁾ Dati ricavabili dal bilancio annuale consolidato del Gruppo Autostrade per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto).

Gli utenti finali della Rete Italiana del Gruppo possono scegliere tra una vasta gamma di sistemi di pagamento automatizzato, tra cui:

- Sistema Telepass, che consente - attraverso l'Apparato Telepass - di pagare il pedaggio senza soste al casello, transitando nelle porte dedicate, con addebito diretto sul conto corrente bancario / postale o sulla carta di credito dell'utente.
- Viacard, che consente agli utenti di pagare il pedaggio attraverso (i) il sistema prepagato Viacard, attraverso il quale gli utenti acquistano la tessera Viacard che contiene un ammontare variabile di credito prepagato per il pagamento di pedaggi; ovvero (ii) i sistemi "Viacard di conto corrente" o "Viacard Plus", che consentono di addebitare i pedaggi autostradali direttamente sul conto corrente bancario o sulla carta di credito dell'utente.
- Fast Pay, sistema che consente di addebitare i pedaggi direttamente sul *bancomat* personale dell'utente che ne fa utilizzo.
- Carta di credito, sistema di pagamento accettato sull'intera Rete Italiana del Gruppo fin dal 1998.
- Casse automatiche, che accettano banconote e moneta in contanti senza la presenza di fisica di personale addetto alla riscossione del pedaggio.

Il Gruppo controlla a distanza i propri caselli, garantendo agli utenti la possibilità di richiedere assistenza presso i caselli medesimi e avvalendosi di sistemi informatici che monitorano il funzionamento delle attrezzature di riscossione automatizzate.

Con circa 5,6 milioni di clienti al 31 dicembre 2014 (circa 5,5 milioni al 31 dicembre 2013), il *management* del Gruppo ritiene che il Sistema Telepass abbia dato prova di essere il più affidabile sistema di riscossione di pedaggi al mondo. Il Gruppo Autostrade, peraltro, fornisce il Sistema Telepass anche ad altri concessionari in Italia non appartenenti al Gruppo medesimo. Il Gruppo, inoltre, ottiene ulteriori ricavi dal noleggio del Sistema Telepass all'utente finale e compensi *ad hoc* derivanti dalla vendita di programmi di fidelizzazione della clientela. Le somme riscosse dal Gruppo per via elettronica per conto di altri operatori autostradali sono successivamente ritrasferite agli operatori medesimi.

Si segnala inoltre che, qualora il percorso di un utente includa, oltre ad una tratta autostradale della Rete Italiana del Gruppo, anche una tratta contigua gestita da un concessionario autostradale terzo, Autostrade per l'Italia o le Società Concessionarie Italiane, a seconda del caso, provvedono a trasferire a detto concessionario terzo una quota proporzionale del pedaggio riscosso presso il casello presente sulla Rete Italiana del Gruppo. Allo stesso modo, i concessionari autostradali terzi trasferiscono al Gruppo una quota proporzionale dei pedaggi riscossi presso i caselli presenti nei tratti autostradali dagli stessi gestiti, qualora il percorso dell'utente abbia incluso un tratto della Rete Italiana del Gruppo.

La seguente tabella illustra, per ciascuna diversa tipologia di pagamento del pedaggio, il numero di utenti finali che ne hanno fatto utilizzo e l'incidenza (espressa in percentuale) sul totale degli utenti finali che hanno utilizzato la Rete di Autostrade per l'Italia, negli esercizi chiusi rispettivamente al 31 dicembre 2014 e 2013.

Operazioni di pagamento per modalità sulla Rete Italiana del Gruppo *					
Modalità di pagamento	Numero operazioni 2013	%	Numero operazioni 2014	%	Variazione in % 2014/2013
CONTANTI IN PORTA MANUALE	165.776.414	19,42%	157.319.792	18,33%	-5,10%
Cassa automatica (contanti)	85.339.676	10,00%	90.381.436	10,53%	5,91%
VIAcard C/C	25.431.534	2,98%	24.665.758	2,87%	-3,01%
Telepass	497.807.742	58,33%	502.642.589	58,56%	0,97%
Tessera a scalare	14.579.932	1,71%	14.133.713	1,65%	-3,06%
Carte di credito	31.391.783	3,68%	34.156.060	3,98%	8,81%
FASTpay	27.269.999	3,20%	29.269.327	3,41%	7,33%
TOTALE PAGAMENTI AUTOMATIZZATI	681.820.666	79,89%	695.248.883	81,00%	1,97%
Altro (RMPP**, scioperi, violazioni)	5.867.339	0,69%	5.732.315	0,67%	-2,30%
TOTALE GENERALE	853.464.419	100,00%	858.300.990	100,00%	0,57%

* Escluso Traforo del Monte Bianco.

** Rapporti mancato pagamento pedaggi. Al 31 dicembre 2014, nelle 260 stazioni di esazione del Gruppo (inclusa Società Traforo del Monte Bianco) vi sono 536 porte dedicate Telepass (di cui 172 in entrata e 364 in uscita).

Operazioni di pagamento per modalità sulla Rete di Autostrade per l'Italia					
Modalità di pagamento	Numero operazioni 2013	%	Numero operazioni 2014	%	Variazione in % 2014/2013
CONTANTI IN PORTA MANUALE	126.754.833	17,73%	120.590.505	16,78%	-4,86%
Cassa automatica (contanti)	67.453.925	9,44%	70.417.287	9,80%	4,39%
Viacard C/C	22.765.389	3,19%	22.172.955	3,09%	-2,60%
Telepass	425.835.219	59,58%	429.400.520	59,75%	0,84%
Tessera a scalare	12.682.405	1,77%	12.331.450	1,72%	-2,77%
Carte di credito	29.711.752	4,16%	32.265.276	4,49%	8,59%
FASTpay	25.607.585	3,58%	27.477.251	3,82%	7,30%
TOTALE PAGAMENTI AUTOMATIZZATI	584.056.275	81,71%	594.064.739	82,66%	1,71%
Altro (RMPP*, scioperi, violazioni)	3.944.366	0,55%	4.005.627	0,56%	1,55%
TOTALE GENERALE	714.755.474	100,00%	718.660.871	100,00%	0,55%

* Rapporti mancato pagamento pedaggi.

Come sopra illustrato, i mezzi di pagamento automatizzati rappresentano circa l'82,66% e l'81,71% di tutti i pedaggi riscossi lungo la Rete di Autostrade per l'Italia, rispettivamente, nel 2014 e nel 2013. Lungo la Rete Italiana del Gruppo, i mezzi di pagamento automatizzati rappresentano circa l'81,00% e il 79,89% di tutti i pedaggi riscossi, rispettivamente, nel 2014 e nel 2013.

Si segnala infine che, al 31 dicembre 2014, erano in circolazione circa 8,5 milioni di Apparati Telepass (circa 262.000 unità in più rispetto al 2013).

Volumi di traffico

Come segnalato in precedenza, i ricavi da pedaggio dipendono dalle tariffe applicate sulla Rete Italiana del Gruppo e dai volumi di traffico sulla stessa registrati.

Nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, sulla Rete Italiana del Gruppo sono stati percorsi complessivamente 46.677 milioni di chilometri, di cui 40.897 milioni da veicoli a "2 assi" (moto, auto e furgoni), pari all'87,6% circa del totale, e 5.780 milioni da veicoli a "3 o più assi" (auto con rimorchio, autobus e autocarri), pari al 12,4% circa del totale. A tal riguardo si evidenzia che la domanda di servizi autostradali in Italia è storicamente guidata da fattori macroeconomici ed è legata al PIL, alla produzione industriale, al consumo interno e al prezzo della benzina. La domanda di servizi autostradali è stata, talvolta, anche condizionata dalle politiche governative relative ai trasporti e dall'adozione di nuove disposizioni normative e/o regolamentari che hanno avuto, negli scorsi anni, un impatto sul settore dei trasporti e, conseguentemente, sull'attività autostradale in Italia (per una descrizione sul quadro normativo in cui l'Emittente e il Gruppo operano, *cf.* il successivo Paragrafo 6.3 del presente Capitolo VI).

I chilometri percorsi sulla Rete Italiana del Gruppo, rispetto all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, risultano aumentati dell'1,0% con riferimento ai veicoli a "2 assi", e dell'1,3% con riferimento ai veicoli a "3 o più assi".

La seguente tabella descrive i volumi di traffico (misurato in base al numero di chilometri percorsi) complessivi, nonché la suddivisione tra veicoli a “2 assi” e veicoli a “3 o più assi” sulla Rete Italiana del Gruppo e la variazione percentuale, negli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 31 dicembre 2013 ⁽⁴³⁾.

Traffico sulla rete in concessione in Italia nell'esercizio 2014					
Tratte autostradali	Veicoli Km (milioni)			Variazione% su 2013	VTMG * 2014
	Veicoli a 2 assi	Veicoli a 3+ assi	Veicoli totali		
A1 Milano-Napoli	14.200	2.471	16.670	1,3	56.842
A4 Milano-Brescia	3.219	418	3.637	-0,2	106.576
A7 Serravalle-Genova	508	74	582	0,4	31.912
A8/A9 Milano-Laghi	2.196	135	2.331	0,8	82.195
A8/26 Diramazione	441	27	469	0,8	53.485
A10 Genova-Savona	761	84	844	-0,1	50.845
A11 Firenze-Pisa Nord	1.357	97	1.454	0,9	48.773
A12 Genova-Sestri Levante	776	52	828	-0,3	46.596
A12 Roma-Civitavecchia	579	40	618	-1,4	25.904
A13 Bologna-Padova	1.653	276	1.928	1,4	41.503
A14 Bologna-Taranto	8.147	1.335	9.482	1,4	33.245
A16 Napoli-Canosa	1.177	128	1.305	0,4	20.746
A23 Udine-Tarvisio	432	109	541	1,7	14.647
A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	1.690	257	1.947	1,1	21.782
A27 Venezia-Belluno	622	51	672	0,5	22.409
A30 Caserta-Salerno	690	94	784	-0,7	38.831
Passante di Mestre	39	5	44	16,6	
TOTALE AUTOSTRADE PER L'ITALIA	38.487	5.652	44.138	1,0	42.362
Napoli-Pompei-Salerno	1.484	32	1.515	4,5	80.447
Tangenziale di Napoli	836	76	911	-1,7	123.581
T1 Traforo del Monte Bianco	8	3	11	0,7	5.046
A5 Aosta-Monte Bianco	83	18	102	-2,1	8.599
TOTALE SOCIETÀ CONCESSIONARIE ITALIANE	40.897	5.780	46.677	1,0	43.137

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

⁽⁴³⁾ Dati ricavabili dal bilancio annuale consolidato del Gruppo Autostrade per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (cfr. la Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto).

Nella seguente tabella è riportato il traffico registrato negli anni 2014 e 2013 sulle diverse tratte gestite dal Gruppo.

Società	Tratta	Esercizio al 31 Dicembre	
		2014	2013
Autostrade per l'Italia	A1 Milano-Napoli	16.670	16.460
	A4 Milano-Brescia	3.637	3.645
	A7 Genova-Serravalle	582	580
	A8/9 Milano-Laghi	2.331	2.313
	A8/A26 Diramazione	469	465
	A10 Genova-Savona	844	845
	A11 Firenze-Pisa Nord	1.454	1.442
	A12 Genova-Sestri Levante	828	831
	A12 Roma-Civitavecchia	618	627
	A13 Bologna-Padova	1.928	1.902
	A14 Bologna-Taranto	9.482	9.353
	A16 Napoli-Canosa	1.305	1.299
	A23 Udine-Tarvisio	541	532
	A26 Genova Voltri-Gravellona Toce	1.947	1.925
	A27 Venezia-Belluno	672	669
	A30 Caserta-Salerno	784	789
	Passante di Mestre	44	38
		Totale Autostrade per l'Italia	44.138
Società Traforo del Monte Bianco	T1 Traforo del Monte Bianco	11	11
Raccordo Valle d'Aosta	A5 Aosta-Monte Bianco	102	104
Tangenziale Napoli	Tangenziale di Napoli	911	927
Autostrade Meridionali ⁽¹⁾	A3 Napoli-Salerno	1.515	1.450
	Totale Società Concessionarie Italiane	2.539	2.491
	Totale Rete Italiana del Gruppo	46.677	46.206

⁽¹⁾ La concessione di cui era titolare Autostrade Meridionali è scaduta il 31 dicembre 2012. Tuttavia, su richiesta del MIT, in qualità di Concedente, Autostrade Meridionali prosegue, a far data dal 1° gennaio 2013, nella gestione della concessione e nel compimento di tutte le azioni necessarie al mantenimento del livello di servizio, fino alla data di subentro di un nuovo concessionario, che alla data del Prospetto non è ancora stata comunicata (cfr. la Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Prospetto).

In aggiunta a quanto precede, si segnala che l'intensità e i livelli dei flussi del traffico variano a seconda delle tratte autostradali che compongono la Rete Italiana del Gruppo. I fattori che determinano tali diversità sono principalmente (i) la collocazione geografica della tratta autostradale, (ii) la presenza di attività industriali servite da infrastrutture logistiche che favoriscono lo sviluppo delle attività economiche e del terziario avanzato e (iii) la presenza di aree metropolitane. Sul 48,5% circa della Rete Italiana del Gruppo, in particolare sulle tratte autostradali che attraversano i maggiori centri urbani in Italia, tra cui Bologna, Genova, Firenze, Milano, Napoli e Roma, si registra un volume di traffico superiore alla media della Rete Italiana del Gruppo medesima ⁽⁴⁴⁾.

⁽⁴⁴⁾ Elaborazione interna del Gruppo.

La seguente tabella descrive il traffico giornaliero medio registrato su base annua, in termini di numero di veicoli che hanno percorso le tratte autostradali della Rete Italiana del Gruppo, alle date del 31 dicembre 2014 e 31 dicembre 2013.

Società	Tratta	Veicoli Teorici Medi Giornalieri al 31 dicembre	
		2014	2013
		(in numeri di veicoli)	
Autostrade per l'Italia	A1 Milano-Napoli	56.842	56.123
	A4 Milano-Brescia	106.576	106.809
	A7 Genova-Serravalle	31.912	31.784
	A8/9 Milano-Laghi	82.195	81.563
	A8/A26 Raccordo	53.485	53.077
	A10 Genova-Savona	50.845	50.873
	A11 Firenze-Pisa Nord	48.773	48.356
	A12 Genova-Sestri Levante	46.596	46.743
	A12 Roma-Civitavecchia	25.904	26.270
	A13 Bologna-Padova	41.503	40.930
	A14 Bologna-Taranto	33.245	32.795
	A16 Napoli-Canosa	20.746	20.657
	A23 Udine-Tarvisio	14.647	14.396
	A26 Genova-Gravellona Toce	21.782	21.535
	A27 Venezia-Belluno	22.409	22.292
	A30 Caserta-Salerno	38.831	39.111
	Totale	42.362	41.956
Società Traforo del Monte Bianco	T1 Traforo Monte Bianco	5.046	5.011
Raccordo Valle d'Aosta	A5 Aosta-Monte Bianco	8.599	8.780
Tangenziale Napoli	Tangenziale di Napoli	123.581	125.693
Autostrade Meridionali ⁽¹⁾	A3 Napoli-Pompei-Salerno	80.447	76.997
	Totale Controllate	63.250	62.070
	Totale Rete Italiana di Gruppo	43.137	42.702

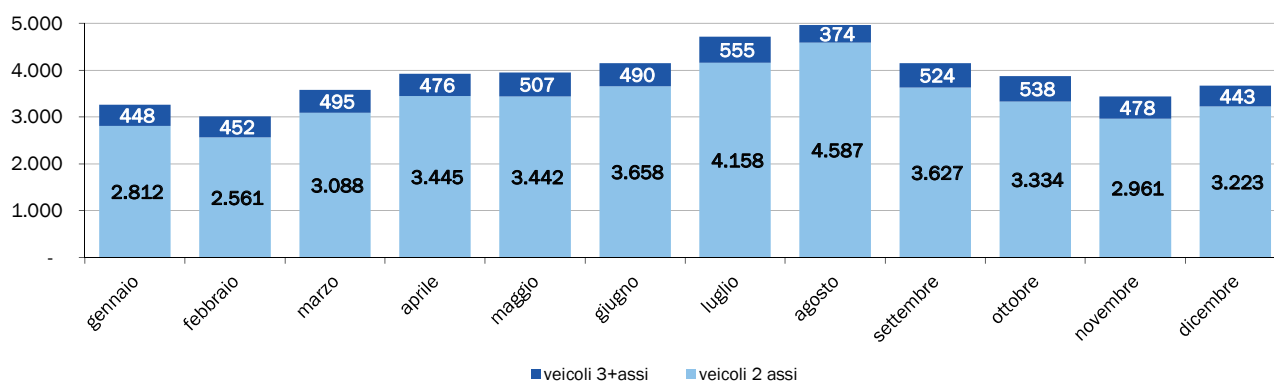
⁽¹⁾ La concessione di cui era titolare Autostrade Meridionali è scaduta il 31 dicembre 2012. Tuttavia, su richiesta del MIT, in qualità di Concedente, Autostrade Meridionali prosegue, a far data dal 1° gennaio 2013, nella gestione della concessione e nel compimento di tutte le azioni necessarie al mantenimento del livello di servizio, fino alla data di subentro di un nuovo concessionario, che alla data del Prospetto non è ancora stata comunicata (cfr. la Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.1 del Prospetto).

Si precisa, tuttavia, che l'andamento del traffico sulle tratte autostradali della Rete Italiana del Gruppo, così come per la maggioranza delle tratte autostradali italiane gestite da società concessionarie non facenti parte del Gruppo, è influenzato e soggetto a fenomeni di stagionalità, caratterizzati, in particolare, da un incremento del traffico legato a ragioni di turismo nel corso dei mesi estivi e delle festività, che comportano uno scostamento rispetto alle medie giornaliere evidenziate nella precedente tabella.

La tabella e il grafico che seguono illustrano il traffico registrato, rispettivamente, nel corso del 2014 e del 2013, con evidenza dell'andamento del traffico veicolare (2 assi) e del traffico pesante (3 o più assi) rilevato in ciascun mese del predetto periodo.

Andamento mensile del traffico di Gruppo nel 2014			
Milioni di Veicoli*km			
	veicoli 2 assi	veicoli 3+assi	totale
gennaio	2.812	448	3.260
febbraio	2.561	452	3.013
marzo	3.088	495	3.582
aprile	3.445	476	3.921
maggio	3.442	507	3.949
giugno	3.658	490	4.148
luglio	4.158	555	4.713
agosto	4.587	374	4.961
settembre	3.627	524	4.152
ottobre	3.334	538	3.872
novembre	2.961	478	3.440
dicembre	3.223	443	3.666

Andamento mensile del traffico sulla rete italiana in concessione nel 2014 (Milioni di veicoli * km)



Servizi di assistenza autostradale

(a) Assistenza della polizia stradale

Attraverso diversi accordi con il Ministero dell'Interno, il Gruppo Autostrade offre agli utenti servizi di assistenza lungo la Rete Italiana del Gruppo. In particolare, la polizia stradale è incaricata di monitorare la Rete Italiana del Gruppo 24 ore su 24 e di organizzare l'assistenza d'emergenza in risposta ad ogni interruzione dei flussi di traffico. Questi accordi stabiliscono, inoltre, che Autostrade per l'Italia e ciascuna Società Concessionaria Italiana sia responsabile del pagamento delle spese sostenute dalla polizia stradale per l'assistenza al traffico e per la messa a disposizione di infrastrutture, come caserme di polizia dislocate nelle immediate vicinanze della Rete Italiana del Gruppo, nonché di veicoli della polizia. In aggiunta, personale ausiliario di Autostrade per l'Italia e delle Società Concessionarie Italiane assiste la polizia stradale nel monitoraggio della Rete Italiana del Gruppo - incluse la verifica del traffico e la prevenzione della congestione dello stesso - e, in generale, supporta la polizia stradale nell'esercizio delle sue attività.

(b) Assistenza al traffico

Al fine di semplificare le attività di monitoraggio e assistenza e di assicurare un pronto intervento, quando necessario, Autostrade per l'Italia e ciascuna Società Concessionaria Italiana utilizzano attrezzature radio per collegare le proprie centrali operative autostradali a centraline per il controllo a distanza del traffico, delle condizioni meteo e della riscossione dei pedaggi. Le centrali sono altresì collegate ai punti di chiamata d'emergenza situati (approssimativamente uno ogni due chilometri) lungo la Rete Italiana del Gruppo, di cui gli utenti possono avvalersi qualora dovessero avere bisogno di assistenza. In aggiunta a quanto precede, il Gruppo fornisce informazioni e assistenza, anche commerciale, agli utenti attraverso i siti *internet* delle società del Gruppo e i 68 centri "Punto Blu" dislocati lungo la Rete Italiana del Gruppo.

(c) Assistenza e servizi di recupero e di pronto soccorso

L'assistenza e i servizi di recupero sono forniti da terzi, tra cui Europe Assistance-VAI, Automobile Club Italia (ACI), ESA e AXA. Le centrali operative del Gruppo collegano direttamente gli utenti della Rete Italiana del Gruppo con il servizio di assistenza e recupero più vicino. In alcuni periodi dell'anno, in presenza di traffico intenso, stazioni di assistenza temporanea vengono disposte lungo la Rete Italiana del Gruppo e presidiate sia da personale dedicato al servizio di emergenza, sia da volontari. In caso di incendi o di incidenti che comportino la dispersione sulla Rete Italiana del Gruppo di materiali pericolosi, i sistemi radio del Gruppo sono utilizzati per contattare tempestivamente i soccorsi e il personale dei vigili del fuoco.

(d) Sicurezza

Dal 1999, il tasso di incidenti mortali lungo la rete autostradale italiana si è ridotto di due terzi ⁽⁴⁵⁾. Nel 2014, il tasso di mortalità lungo la Rete Italiana del Gruppo (misurato per numero di decessi per 100 milioni di chilometri percorsi) è stato pari a 0,30 (0,35 nel 2013), in decremento significativo rispetto al valore di 0,90 registrato nel 2000 (-66%).

In base ai dati forniti dalla polizia stradale, la principale causa degli incidenti che avvengono lungo la Rete Italiana del Gruppo è attribuibile al comportamento del conducente o, in misura minore, al malfunzionamento del veicolo. Il Gruppo ha condotto studi per determinare i principali fattori che causano errori del conducente (ad esempio velocità, disattenzione, mancato rispetto della distanza di sicurezza) e ha avviato apposite campagne di comunicazione che includono informazioni a mezzo stampa, pubblicità, eventi e altre iniziative progettate per sensibilizzare il pubblico degli utenti sul tema della sicurezza.

Il Gruppo Autostrade ha inoltre implementato un piano progettato per aumentare la sicurezza della Rete Italiana del Gruppo attraverso numerose iniziative che includono, tra l'altro: (i) l'uso di risorse dedicate al controllo dell'efficienza dell'infrastruttura; (ii) il monitoraggio puntuale e continuo dell'incidentalità stradale (finalizzato ad individuare tutti i punti della Rete Italiana del Gruppo con incidentalità tendenziale superiore alla media e a realizzare tempestivamente su questi punti interventi mirati di miglioramento); e (iii) la diffusione di informazioni sulle condizioni stradali. Il Gruppo ha inoltre adottato una politica di investimenti volta al miglioramento della *performance* della Rete Italiana del Gruppo, attraverso l'utilizzo di asfalto drenante che era presente, alla data del 31 dicembre 2014, su circa l'83% dello sviluppo della Rete Italiana del Gruppo medesima e corrispondente al 100% del tracciato dove questo tipo di asfalto è realizzabile (sono esclusi

⁽⁴⁵⁾ Elaborazione interna del Gruppo.

i tratti di montagna per ragioni climatiche e di compatibilità con la manutenzione invernale, le gallerie, i tratti soggetti a lavori di riqualifica/allargamento e dove sono presenti pavimentazioni ad alta aderenza).

In aggiunta a quanto precede, si evidenzia che, fin dal dicembre 2005, è stato implementato un sistema di controllo della velocità (c.d. “*Tutor*”), il quale misura la velocità media dei veicoli lungo un determinato tratto autostradale e consente di sanzionare automaticamente i conducenti in caso di mancato rispetto del limite di velocità. Il sistema “*Tutor*”, realizzato da Autostrade per l’Italia in collaborazione con la polizia stradale, che ne gestisce il funzionamento, alla data del 31 dicembre 2014 copriva 2.500 chilometri di carreggiata della Rete Italiana del Gruppo, di cui circa 2.400 chilometri sulla Rete di Autostrade per l’Italia.

Nelle tratte della Rete Italiana del Gruppo nelle quali è stato installato il sistema “*Tutor*” si è registrata, già dopo il primo anno di funzionamento, una riduzione del 50% del tasso di mortalità e del 20% del tasso di incidentalità ⁽⁴⁶⁾.

(e) Servizio Clienti

Il Gruppo Autostrade utilizza specifici indicatori numerici per misurare la qualità del servizio fornito agli utenti. Detti indicatori sono basati sulle seguenti variabili: (i) tasso di incidenti, (ii) tempo di attesa e numero di veicoli ai caselli, (iii) misurazione della congestione del traffico nelle tratte autostradali in base al tempo di attesa e al numero dei veicoli e (iv) misurazione della qualità dei servizi prestati agli utenti nelle Aree di Servizio. Il Gruppo ritiene che i suddetti indicatori rappresentino un metodo obiettivo e trasparente per valutare la qualità del servizio fornito. Il Gruppo fissa inoltre alcuni *target* per talune categorie di dipendenti ed incentivi economici legati al raggiungimento dei suddetti *target*. Il Gruppo ha, infine, adottato una “*carta del cliente*” che prevede una serie di iniziative a beneficio degli utenti delle autostrade, tra cui l’impegno a mantenere servizi di emergenza e monitoraggio, a tenere in dovuta considerazione i suggerimenti forniti dagli utenti medesimi e a fornire loro servizi tecnologicamente avanzati per migliorare l’efficienza e il livello dei servizi prestati.

6.1.1.2 Attività autostradali internazionali

Nel corso dell’ultimo quinquennio, il Gruppo ha realizzato importanti investimenti all’estero, che sono consistiti principalmente nell’acquisto di partecipazioni in società attive nel settore della gestione delle reti autostradali e nella realizzazione di operazioni societarie straordinarie.

Al 31 dicembre 2014, le attività autostradali internazionali rappresentavano circa il 15,6% dei ricavi del Gruppo, rispetto al 15,0% circa registrato nell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2013.

Di seguito è riportata una breve descrizione delle principali società concessionarie estere del Gruppo Autostrade e delle attività da queste svolte.

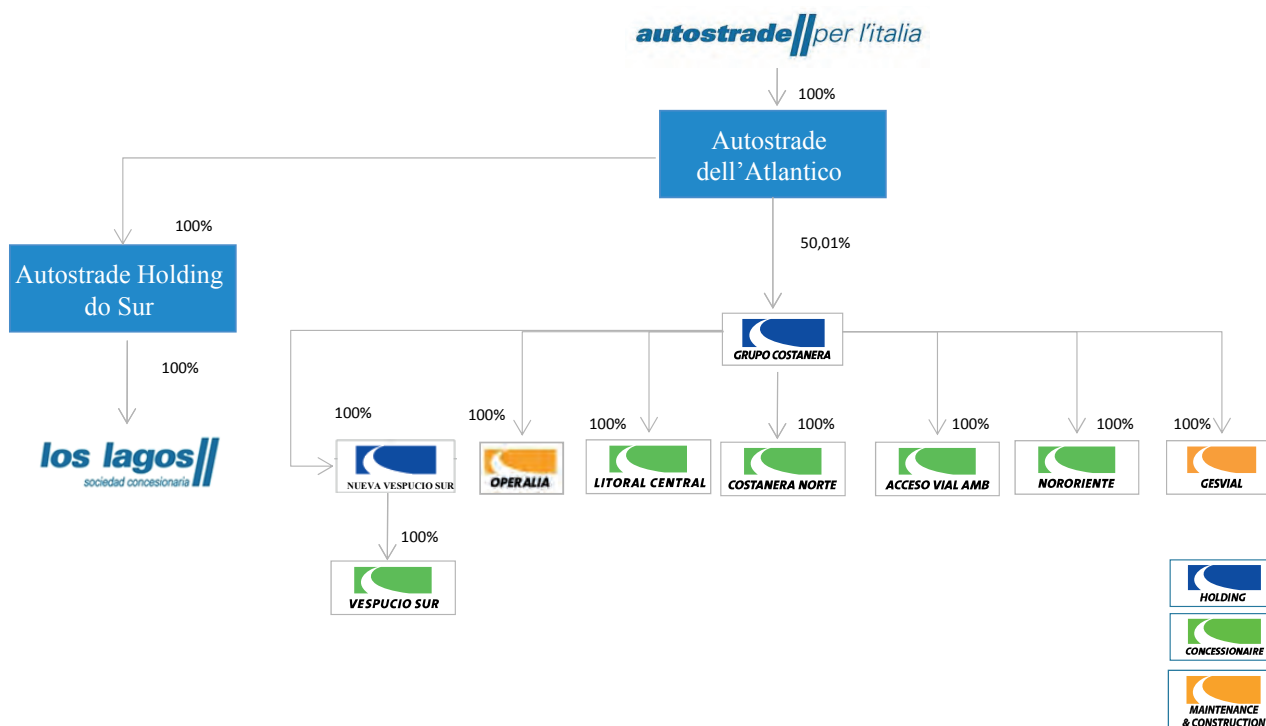
⁽⁴⁶⁾ Elaborazione interna del Gruppo.

(A) America Latina

Cile

L'Emittente è uno dei principali operatori autostradali in Cile in termini di chilometri di autostrade in gestione, ed è il principale operatore nell'area metropolitana di Santiago del Cile dove gestisce circa 100 chilometri di autostrade urbane. L'Emittente detiene, attraverso Autostrade dell'Atlantico (società interamente partecipata), il 50,01% del capitale della *holding* cilena Grupo Costanera e il 100% del capitale di Autostrade Holding do Sur S.A., Dette società, a loro volta, detengono il capitale delle società di seguito indicate. Nel giugno 2013, nell'ambito di una riorganizzazione del Gruppo, Autostrade dell'Atlantico ha incorporato, attraverso una fusione, la società Autostrade Sud America S.r.l., di cui l'Emittente deteneva, parimenti, il 100% del capitale sociale.

L'organigramma che segue illustra le partecipazioni detenute in Cile dal Gruppo Autostrade alla Data del Prospetto.



In particolare, come si evince dall'organigramma relativo al Cile, Autostrade dell'Atlantico detiene:

- (i) una partecipazione pari al 100% del capitale sociale di Autostrade Holding do Sur S.A., società che a sua volta detiene il 100% della concessionaria Los Lagos; e
- (ii) una partecipazione pari al 50,01% in Grupo Costanera, *holding* che a sua volta detiene l'intero capitale sociale delle concessionarie Costanera Norte, AMB, Nororiente, Vespucio Sur e Litoral Central, oltre che delle società Gesvial e Operalia, dedicate alla costruzione e manutenzione delle tratte autostradali in concessione.

Los Lagos

Los Lagos è la società titolare della concessione per la gestione della tratta di 135 chilometri, della “Ruta 5”, tra Rio Bueno e Puerto Montt. La concessione scadrà nel 2023.

Le tariffe applicate variano principalmente in funzione della categoria di veicolo e sono adeguate annualmente in misura pari al 100% dell’inflazione, nonché sulla base di un “premio di sicurezza” commisurato al numero dei sinistri e dei decessi occorsi sulla tratta interessata, rapportato alla media dei sinistri e dei decessi occorsi nel periodo intercorrente tra il 2002 e il 2004 (in caso di riduzione del numero dei sinistri e decessi rispetto alla media storica, è previsto un riconoscimento, limitatamente all’anno in corso, che può variare dallo 0% fino a un massimo del 5% della tariffa annuale riconosciuta).

Nell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, Los Lagos ha registrato un aumento del traffico, in chilometri percorsi, pari all’8,2% rispetto all’esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, con una crescita per i veicoli leggeri del 9,3% e per i veicoli pesanti del 4,6%.

Grupo Costanera e società controllate

Il Gruppo, sempre per il tramite di Autostrade dell’Atlantico, è altresì l’azionista di maggioranza della *holding* Grupo Costanera, con una partecipazione pari al 50,01% del capitale sociale di detta società. Il restante 49,99% di Grupo Costanera è detenuto dal fondo pensione Canada Pension Plan.

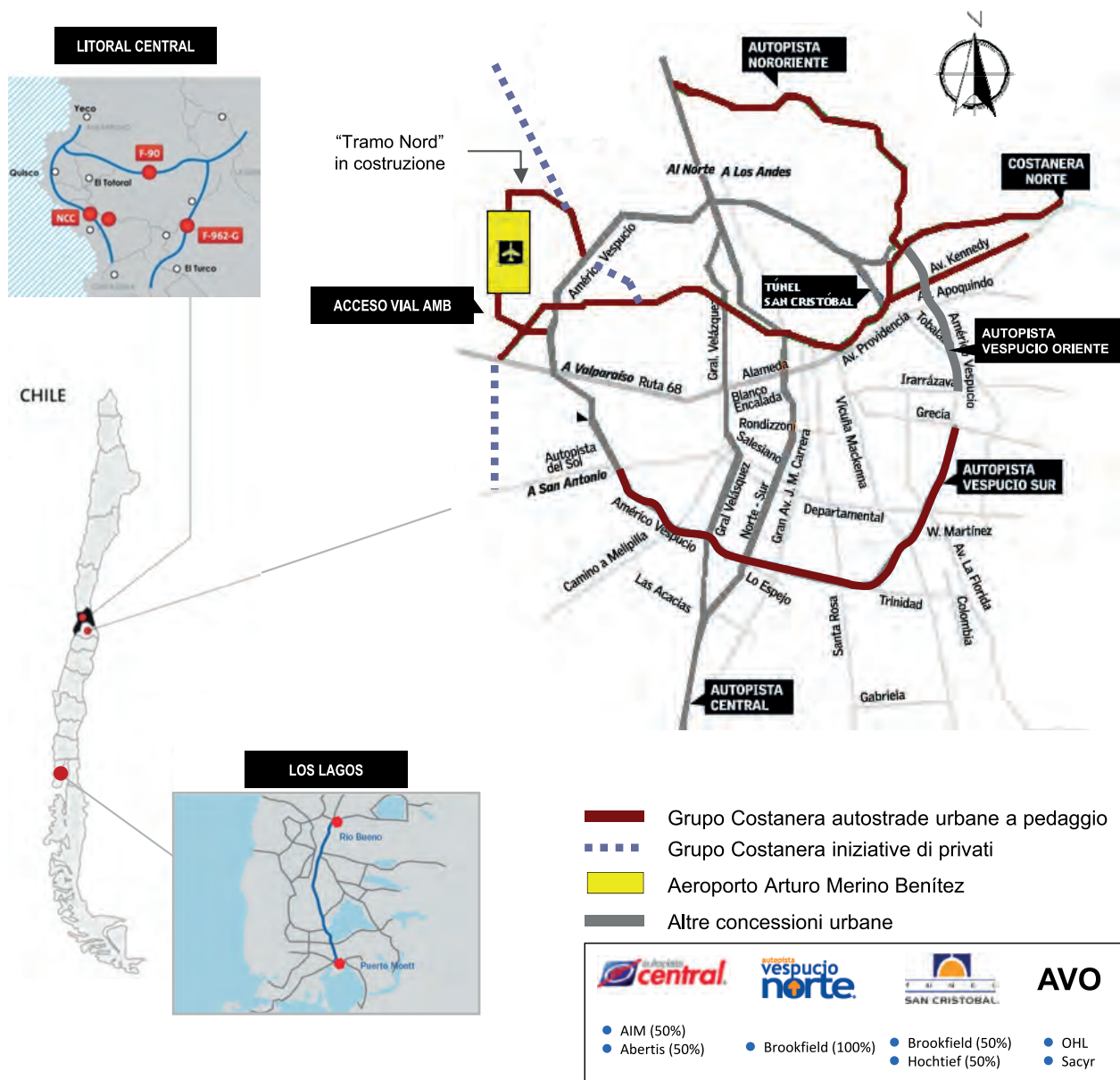
Al 31 dicembre 2014, Grupo Costanera gestisce circa 178 chilometri di rete, attraverso le seguenti società concessionarie:

- Costanera Norte: titolare di una concessione, con scadenza nel 2033, per un’autostrada urbana a pedaggio di 43 chilometri che attraversa la città di Santiago del Cile in direzione est-ovest. Si tratta di un’autostrada con sistema di pagamento elettronico dei pedaggi “*free flow*”, articolato su ventidue portali. La tariffa applicata varia in funzione del giorno della settimana, della fascia oraria e della categoria di veicolo ed è adeguata annualmente in misura pari al 100% dell’inflazione, valore a cui si aggiunge un ulteriore fattore incrementativo pari a +3,5%. La tariffa può, inoltre, essere incrementata periodicamente qualora la velocità media rilevata sui singoli portali risulti inferiore a specifiche soglie predefinite nel contratto di concessione (c.d. “tariffazione dinamica”). Nel corso del 2014, Costanera Norte ha registrato un incremento dei volumi di traffico in termini di chilometri percorsi pari all’8,1% circa rispetto al 2013. Tale incremento di traffico beneficia anche dell’introduzione di nuovi portali entrati in esercizio nel corso del primo trimestre 2014. Al netto dei volumi registrati ai nuovi portali, la crescita del traffico è stata pari al 3,4% circa;
- AMB: titolare di una concessione per la gestione di un’autostrada urbana di 10 chilometri che collega la città di Santiago del Cile con l’aeroporto internazionale Arturo Merino Benitez. Alla Data del Prospetto, due chilometri della tratta sono già in esercizio, mentre i restanti otto chilometri sono ancora da costruire. È previsto che la concessione termini quando il valore attuale netto dei ricavi percepiti da inizio concessione, scontati a un tasso del 9% reale, sia pari al valore soglia definito nel contratto di concessione e, in ogni caso, non oltre il 2048. Sulla base delle stime dell’Emittente, si ritiene che la concessione possa scadere nel 2020. Il sistema di pedaggiamento è di tipo misto elettronico (c.d. “*free flow*”) e manuale. La tariffa applicata varia in funzione della categoria di veicolo ed è adeguata

annualmente in misura pari al 100% dell'inflazione, valore a cui si aggiunge un ulteriore fattore incrementativo pari a +1,5%. Nel corso del 2014, AMB ha registrato un incremento dei volumi di traffico, in termini di chilometri percorsi, del 4,8% circa rispetto al 2013;

- Nororient: titolare di una concessione per un'autostrada semi-urbana a pedaggio di 21,5 chilometri che collega la città di Santiago del Cile con la provincia di Chacabuco nella Regione Metropolitana. È previsto che la concessione termini quando il valore attuale netto dei ricavi percepiti da inizio concessione, scontati a un tasso del 9,5% reale, sia pari al valore soglia definito nel contratto di concessione e, in ogni caso, non oltre il 2044. Il sistema di pedaggiamento è di tipo manuale. La tariffa applicata varia in funzione della categoria di veicolo ed è adeguata in misura pari al 100% dell'inflazione, valore a cui si aggiunge un ulteriore fattore incrementativo pari a +3,5%. Nel corso del 2014, Nororient ha registrato un incremento dei volumi di traffico in chilometri percorsi del 9,8% circa rispetto al 2013;
- Vespucio Sur: titolare di una concessione per la sezione sud dell'anello urbano di Santiago del Cile, per complessivi 23,5 chilometri. Anche in questo caso, è previsto il sistema di pagamento elettronico dei pedaggi "free flow", articolato su 15 portali, e il meccanismo di "tariffazione dinamica". La concessione scadrà nel 2032. La tariffa applicata varia in funzione della categoria di veicolo ed è adeguata in misura pari al 100% dell'inflazione, valore a cui si aggiunge un ulteriore fattore incrementativo pari a +3,5%. Nel corso del 2014, Vespucio Sur ha registrato un incremento dei volumi di traffico, in termini chilometri percorsi, del 6,5% circa rispetto al 2013;
- Litoral Central: titolare della concessione per un'autostrada extraurbana a pedaggio di 80,6 chilometri, composta da tre tratte differenti, nell'area compresa tra Algarrobo, Casablanca e Cartagena a ovest di Santiago del Cile, nella Regione di Valparaiso. La concessione scadrà nel 2031. Il sistema di pedaggiamento è di tipo manuale. La tariffa applicata varia in funzione della categoria di veicolo ed è adeguata annualmente in misura pari al 100% dell'inflazione. Nel corso del 2014, Litoral Central ha registrato un incremento dei volumi di traffico, in termini di chilometri percorsi, dell'8,2% rispetto al 2013.

Si riporta di seguito una mappa delle tratte autostradali gestite dalle sopramenzionate società cilene alla Data del Prospetto.

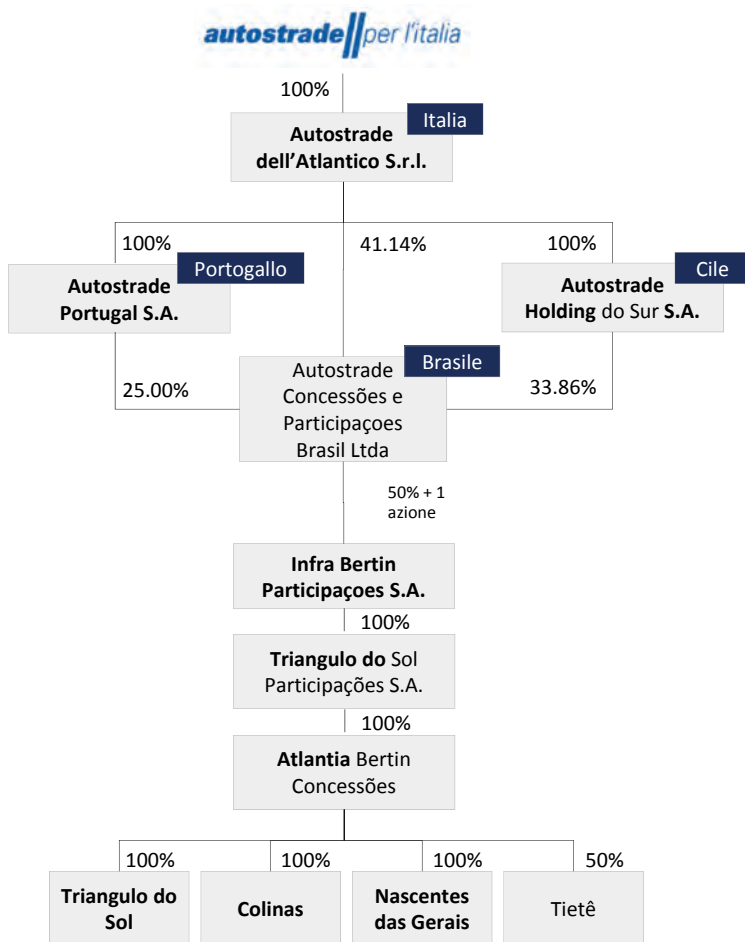


Alla Data del Prospetto, tra Autostrade dell’Atlantico (subentrata nel 2013 a Autostrade Sud America S.r.l. per effetto della predetta fusione per incorporazione) e Canada Pension Plan, in qualità di azionisti di Grupo Costanera, nonché Grupo Costanera medesima e le sue partecipate, è in vigore un patto parasociale avente a oggetto la gestione di Grupo Costanera e delle sue partecipate. Sono altresì previsti, a livello statutario, taluni limiti al trasferimento delle partecipazioni in Grupo Costanera, quali il diritto di prelazione (*right of first refusal*), diritti di covendita (*tag along right*), e, in caso di cambio di controllo (*change of control*) di uno degli azionisti, la possibilità per l’altro azionista di acquistare le azioni detenute dal socio soggetto al *change of control*. Per maggiori informazioni, si veda la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.1 del Prospetto.

Brasile

L’Emittente è, altresì, uno dei principali operatori autostradali in Brasile, in termini di chilometri di autostrade in gestione, e opera attraverso la *joint venture* Atlantia Bertin Concessões, costituita dal Gruppo Autostrade e dal gruppo facente capo alla famiglia Bertin, che gestisce una rete autostradale di complessivi 1.538 chilometri.

In particolare, il Gruppo Autostrade, tramite la società Autostrade Concessões e Participações Brasil Ltda, interamente controllata, detiene il 50% più una azione della società Infra Bertin Participações S.A., che a sua volta, indirettamente, controlla interamente Atlantia Bertin Concessões e le società concessionarie Triangulo do Sol, Colinas e Rodovia MG050 e detiene, altresì, il 50% di Tietê, come rappresentato nell’organigramma che segue.



Concessionarie controllate interamente da Atlantia Bertin Concessões

Come segnalato, alla Data del Prospetto Atlantia Bertin Concessões detiene interamente il capitale sociale delle seguenti società concessionarie:

- **Triangulo do Sol** è la società titolare della concessione per un’autostrada extraurbana a pedaggio di 442 chilometri, che si sviluppano su un’area pianeggiante a Nord-Ovest dello Stato di San Paolo, con scadenza nel 2021. Il sistema di pedaggiamento utilizzato è aperto e di tipo misto, ossia elettronico e manuale. La tariffa varia in funzione della categoria di veicolo e del numero di assi ed è adeguata

annualmente in misura pari al 100% della variazione dell'indice dei prezzi al consumo (*Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo* "IPCA"). Su tale rete autostradale si è registrata una crescita del traffico in termini di chilometri percorsi (calcolati sui transiti effettivi) nel corso del 2014 rispetto al 2013 pari a circa il 2,0% (+4,4% circa per i veicoli leggeri e -3,5% circa per i veicoli pesanti).

- Colinas è la società titolare della concessione per un'autostrada extraurbana a pedaggio di 307 chilometri nell'area compresa tra Campinas, Sorocava e Rio Claro nello Stato di San Paolo in Brasile, con scadenza nel 2028. Il sistema di pedaggiamento utilizzato è aperto e di tipo misto, ossia elettronico e manuale. La tariffa varia in funzione della categoria di veicolo e del numero degli assi ed è adeguata annualmente in misura pari al 100% della variazione dell'indice dei prezzi al consumo (*Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo* "IPCA"). Nel 2014, Colinas ha registrato un aumento del traffico in termini di chilometri (calcolati sui transiti effettivi) rispetto al 2013 pari al 2,1% circa (+3,9% circa per i veicoli leggeri e -4,0% circa per i veicoli pesanti).
- Rodovia MG050 è la società titolare della concessione per un'autostrada extraurbana a pedaggio di 372 chilometri, composta da tre tratte differenti, nell'area tra Betim, Sao Sebastião do Paraíso e Belo Horizonte nello Stato di Minas Gerais in Brasile, con scadenza nel 2032. Il sistema di pedaggiamento utilizzato è aperto e di tipo misto, ossia elettronico e manuale. La tariffa varia in funzione della categoria di veicolo e del numero di assi ed è adeguata annualmente in misura pari al 100% della variazione dell'indice dei prezzi al consumo (*Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo* "IPCA"). Nel 2014, Rodovia MG050 ha registrato un aumento del traffico in termini di chilometri percorsi (calcolati sui transiti effettivi) rispetto al 2013 pari al 3,4% circa (+4,8% circa per i veicoli leggeri e -0,9% circa per i veicoli pesanti).

Tietê

Atlantia Bertin Concessões detiene il 50% del capitale sociale di Tietê, società titolare della concessione, con scadenza nel 2039, avente a oggetto 417 chilometri nell'area tra Bauru e Campinas, nello stato di San Paolo. Il restante 50% del capitale sociale di Tietê è detenuto da Ascendi International Holding B.V., facente capo al gruppo Mota Engil.

Opzione per l'acquisto di SPMAR

In virtù degli accordi stipulati in data 27 gennaio 2012 con il gruppo facente capo alla famiglia Bertin, Atlantia Bertin Concessões ha il diritto di acquistare la partecipazione totalitaria detenuta da Doreta Empreendimentos e Participações S.A., controllata dalla famiglia Bertin, nella società Infra Bertin Empreendimentos S.A., a sua volta proprietaria del 95% del capitale sociale di Concessionária SPMAR S.A.. Quest'ultima società è titolare della concessione, per complessivi 105 chilometri, delle tratte sud ed est del raccordo anulare a pedaggio di San Paolo (denominato Rodoanel), di cui circa 61 chilometri (tratta sud) sono già in esercizio e, dei restanti 44 chilometri della tratta est, circa 38 chilometri sono aperti al traffico ma non ancora pedaggiati e circa 6 chilometri sono in fase di completamento (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.2 del Prospetto).

Si riporta di seguito una mappa delle tratte autostradali gestite dalle sopramenzionate società brasiliane alla Data del Prospetto:



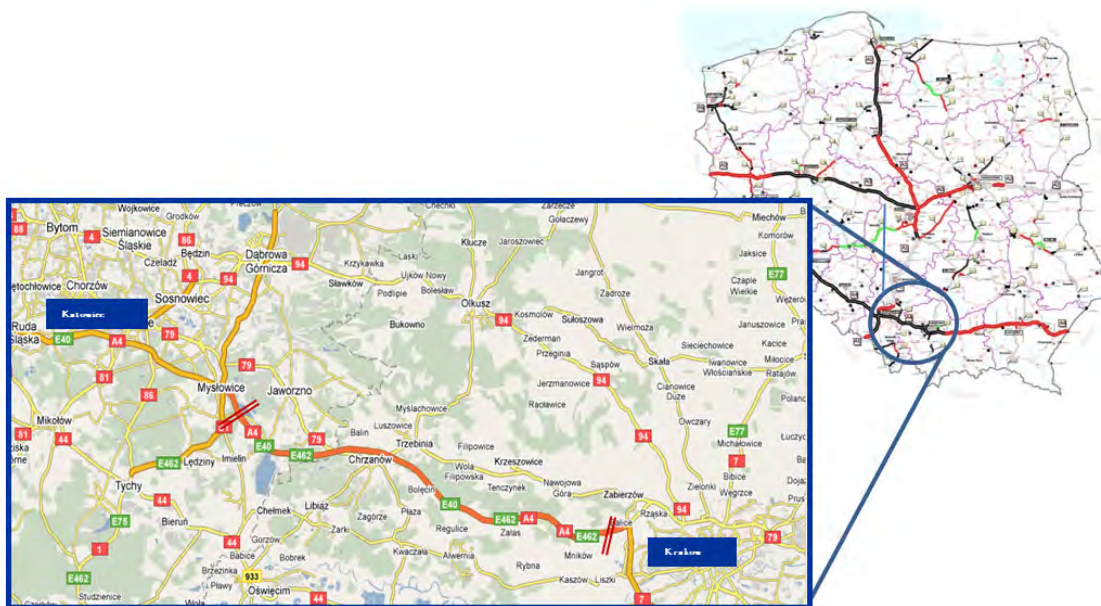
(B) Europa

Polonia

Stalexport Autostrady S.A.

L'Emittente è titolare di una partecipazione pari al 61,2% del capitale di Stalexport Autostrady S.A., una società di diritto polacco quotata alla borsa di Varsavia che, attraverso la controllata al 100% Stalexport, gestisce la tratta di 61 chilometri dell'A4 tra Cracovia e Katowice. Il contratto di concessione di cui Stalexport è titolare scadrà nel 2027. Nel corso del 2014 si è registrato un incremento dei volumi di traffico sulla tratta gestita da Stalexport, rispetto al 2013, pari al 7,4% circa, principalmente riconducibile ai lavori di manutenzione che hanno interessato una delle principali arterie alternative che collegano le stesse tratte da maggio 2013 fino a ottobre 2014.

Si riporta di seguito una mappa della tratta autostradale gestita da Stalexport alla Data del Prospetto.



Francia

Ecomouv

Alla Data del Prospetto, le attività del Gruppo Autostrade in Francia sono terminate a seguito della risoluzione del Contratto di Partenariato, comunicata alla società di progetto Ecomouv da parte del Ministero francese competente in data 30 ottobre 2014.

Ecomouv è una società partecipata al 70% da Autostrade per l'Italia, mentre il restante 30% è detenuto da alcuni *partner* francesi che hanno affiancato l'Emittente nella fase di realizzazione del progetto in parola, in particolare: (i) la società Thalés, che detiene una partecipazione dell'11%; (ii) Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), che detiene una partecipazione del 10%; (iii) Société Française de Radiotéléphone (SFR), che detiene una partecipazione del 6%; e (iv) Steria France, che detiene una partecipazione del 3%.

In data 20 ottobre 2011, Ecomouv ha sottoscritto con il Ministero francese dell'Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile, dei Trasporti e dell'Edilizia Popolare (MEDDTL) il Contratto di Partenariato, relativo alla realizzazione e gestione dell'Eco Taxe, vale a dire un sistema di pedaggiamento satellitare obbligatorio per veicoli pesanti superiori a 3,5 tonnellate in transito su circa 15.000 chilometri della rete stradale nazionale (c.d. progetto *Eco Taxe Poids Lourds*). Nell'ambito del progetto, la controllata Ecomouv' Design&Build S.A. era la società incaricata di svolgere attività di progettazione e costruzione del dispositivo tecnico per l'esazione e controllo dell'Eco Taxe, mentre la controllata Tech Solutions Integrators S.A. era la società dedicata, nella fase di costruzione, alla progettazione e costruzione del sotto-sistema di riscossione e alla realizzazione delle opere civili necessarie all'installazione dei portali e sistemi di controllo su strada e, nella fase di *operation*, alla gestione e manutenzione del sotto-sistema di riscossione.

Come meglio descritto nella Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.4 del Prospetto, nell'ottobre 2013, a fronte delle proteste da parte di alcune organizzazioni di trasportatori, agricoltori e politici, il Governo francese ha sospeso l'implementazione del progetto. In data 20 giugno 2014 Ecomouv e il Governo francese hanno sottoscritto il Protocollo Ecomouv, un accordo avente a oggetto, tra l'altro, l'indennizzo di Ecomouv rispetto ai costi operativi e finanziari derivanti dalla sospensione dell'Eco Taxe disposta dallo Stato.

Come segnalato, in data 30 ottobre 2014 i Ministri francesi competenti hanno formalmente comunicato a Ecomouv la decisione di risolvere il contratto "a causa di difficoltà insormontabili nella messa in opera dell'ecotassa". In data 30 dicembre 2014, lo Stato francese ha comunicato a Ecomouv la presa in carico dell'indennità di risoluzione del Contratto di Partenariato, conformemente ai criteri di calcolo previsti dal Protocollo Ecomouv. L'indennità - il cui importo netto, pari a Euro 403 milioni, è stato corrisposto il 2 marzo 2015 - consente il ristoro degli investimenti, incluso il rimborso della quota di debito che non ha già formato oggetto di accollo da parte dello Stato, la remunerazione del capitale investito e la gestione della liquidazione volontaria della società Ecomouv, inclusi i costi del piano sociale di salvaguardia degli impieghi. Lo Stato francese, inoltre, si è accollato l'onere del riacquisto degli apparati prodotti da Ecomouv e distribuiti agli operatori, nonché il debito afferente al progetto.

Per maggiori informazioni, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.4 del Prospetto.

6.1.2 Aree di Servizio

Al 31 dicembre 2014, sulla Rete Italiana del Gruppo gestita da Autostrade per l'Italia e dalle Società Concessionarie Italiane, sono presenti 228 Aree di Servizio, di cui 216 si trovano sulla Rete di Autostrade per l'Italia. Le Aree di Servizio sono situate, in media, a intervalli di circa 27 chilometri ⁽⁴⁷⁾.

La prestazione di servizi alla clientela da parte degli affidatari, include:

- (a) *Oil*: attività consistenti nella prestazione di servizi di rifornimento di carburante e nella vendita di prodotti petroliferi e affini; e
- (b) *Non-Oil*: attività diverse dalle attività *Oil*, consistenti, principalmente, nella prestazione di servizi di ristorazione (vendita di generi alimentari e di beni di largo consumo) e nell'esercizio di attività alberghiere.

Alcune Aree di Servizio offrono anche ulteriori servizi accessori, quali aree di sosta per animali domestici, aree ricreative, officine meccaniche, esercizi commerciali e centri di informazione (*Hi-Point*, *Wi-Fi*).

Secondo quanto previsto dalla Convenzione Unica e dalle Altre Convenzioni Italiane, la gestione delle pertinenze della Rete Italiana del Gruppo è di competenza di Autostrade per l'Italia e delle Società Concessionarie Italiane, le quali possono affidare a operatori terzi, selezionati a seguito di procedure competitive, i servizi sulle aree del sedime autostradale in concessione. Autostrade per l'Italia e le Società Concessionarie Italiane sono tenute a pagare al Concedente un canone per le subconcessioni, calcolato sulla base delle rispettive convenzioni uniche (*cf.* i successivi Paragrafi 6.4 e 6.5 del presente Capitolo VI).

⁽⁴⁷⁾ Elaborazione interna del Gruppo.

Il Gruppo Autostrade non svolge direttamente le attività connesse alla prestazione dei servizi *Oil* e *Non-Oil*, ma affida a terzi l'espletamento dei servizi da svolgere nelle Aree di Servizio.

La prestazione dei servizi connessi alle attività *Oil* e *Non-Oil* è disciplinata da appositi contratti sottoscritti con operatori terzi in qualità di affidatari, in forza dei quali Autostrade per l'Italia e le società concessionarie del Gruppo (inclusa Stalexport) concedono il diritto di prestare, in una determinata Area di Servizio o in più Aree di Servizio, uno o più servizi. L'affidamento dei servizi espletati presso le Aree di Servizio avviene nel rispetto di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie, disciplinate dall'art. 11, comma 5-ter, della Legge 23 dicembre 1992, n. 498 e successive modifiche ed integrazioni e, per quanto concerne le attività di ristoro, anche nel rispetto della Decisione Antitrust e delle successive decisioni dell'AGCM.

I predetti contratti hanno una durata tipica, relativa al periodo che intercorre tra l'ingresso dell'affidatario nell'area e la scadenza convenzionale, che varia da un minimo di cinque a un massimo di diciotto anni e non consentono il rinnovo tacito. Quanto al trattamento economico, i contratti in parola prevedono una struttura dei corrispettivi (*royalty*) costituita da una componente fissa preponderante rispetto alla componente variabile. I corrispettivi variabili vengono calcolati sulla base del fatturato realizzato per le attività *Non-Oil* e dei litri erogati per quanto concerne le attività *Oil*.

In aggiunta a quanto sopra, si evidenzia che il contratto pone a carico degli operatori la realizzazione/adeguamento dei fabbricati e degli impianti necessari per l'espletamento del servizio. Inoltre, gli operatori sono tenuti, a proprie cura e spese, alla manutenzione dei fabbricati ed impianti di loro pertinenza e funzionali all'espletamento del servizio erogato e sono altresì tenuti alle attività di pulizia, raccolta e smaltimento dei rifiuti relativamente ai fabbricati ed impianti di loro pertinenza, funzionali all'erogazione del servizio stesso. Inoltre, gli operatori possono prestare i servizi *Oil* e *Non-Oil* direttamente, tramite propria organizzazione, ovvero indirettamente, avvalendosi di un terzo gestore per l'esecuzione delle proprie obbligazioni.

Autostrade per l'Italia monitora, attraverso una società esterna specializzata, la qualità dei servizi offerti dagli operatori nelle Aree di Servizio attraverso ispezioni periodiche. A queste attività di monitoraggio si aggiungono le verifiche periodiche eseguite da parte del Concedente nonché quelle condotte dalle principali associazioni dei consumatori. Inoltre, per i contratti entrati in vigore a far data dal 1° gennaio 2009, è prevista un'attività di monitoraggio dei prezzi svolta attraverso una società esterna specializzata, sia per gli operatori *Oil* che *Non-Oil*, al fine di verificare l'adempimento degli obblighi assunti in materia di prezzi da parte di questi ultimi in sede di offerta vincolante.

Alla scadenza del contratto, sia le attività *Oil* che le attività *Non-Oil* vengono nuovamente rimesse in gara - nel rispetto della Convenzione Unica e delle Altre Convenzioni Italiane - ed affidate all'operatore che presenta l'offerta migliore. In particolare, qualora il terreno su cui sorge l'Area di Servizio sia di titolarità del Gruppo, i contratti prevedono la restituzione al Gruppo del terreno medesimo e dei fabbricati ed impianti ivi costruiti dall'operatore, senza che quest'ultimo abbia diritto ad alcuna indennità. Diversamente, nei casi in cui il terreno sia di titolarità dell'operatore, alla scadenza del contratto i diritti di accesso alla tratta autostradale su cui l'Area di Servizio insiste sono soggetti a rinegoziazione tra le parti.

Nel corso del 2013 e 2014, 60 contratti aventi ad oggetto affidamento di servizi *Non-Oil* sono stati rinnovati. Nel mese di giugno 2014, inoltre, 112 contratti aventi a oggetto servizi *Oil* scaduti nel 2013 o in scadenza nel 2014 sono stati prorogati fino a dicembre 2015. Tali proroghe sono state sottoscritte a seguito della

comunicazione del 5 maggio 2014 del MIT che aveva autorizzato, previo parere dell'AGCM, una proroga tecnica di 18 mesi delle vigenti convenzioni, funzionale all'elaborazione di un piano di ristrutturazione delle Aree di Servizio autostradali per la razionalizzazione delle infrastrutture e la rivisitazione delle modalità di resa dei servizi. Nel biennio 2015 e 2016 sono, pertanto, in scadenza contratti per i servizi *Oil* su 165 Aree di Servizio (pari a circa il 76% del totale Aree di Servizio) e contratti per i servizi *Non-Oil* su 67 Aree di Servizio (pari a circa il 31% del totale Aree di Servizio).

Con particolare riferimento all'affidamento delle attività *Non-Oil*, le procedure competitive devono, tra l'altro, rispettare le previsioni contenute nella Decisione Antitrust e nelle successive decisioni adottate dall'AGCM. La Decisione Antitrust, infatti, prevede che l'affidamento a terzi dei servizi da prestare in una o più Aree di Servizio è soggetto alle seguenti condizioni: (i) che Autostrade per l'Italia e le Società Concessionarie Italiane non assumano direttamente la fornitura del servizio di ristoro e affidino sempre a terzi la fornitura di tale servizio attraverso le procedure previste nella Convenzione Unica e nelle Altre Convenzioni Italiane; (ii) che Autostrade per l'Italia e le società da essa controllate affidino ad uno o più soggetti terzi, indipendenti ed altamente qualificati, la gestione delle procedure di cui al punto (i) (inclusa la definizione dei requisiti di partecipazione e dei parametri di aggiudicazione, nonché l'adeguata pubblicizzazione di tutte le informazioni rilevanti – flussi di traffico, *target* di fatturato e ogni informazione che riguardi l'area sulla quale insiste il servizio oggetto di concessione); e (iii) che Autogrill non incrementi la propria quota di fatturato, pari al 72%, riferita al numero di punti di ristoro affidati direttamente o indirettamente alla medesima Autogrill, rispetto al numero totale dei punti di ristoro presenti sulle tratte autostradali gestite dal Gruppo. Al 31 dicembre 2014, Autogrill è parte di complessivi 115 contratti aventi a oggetto la fornitura di servizi di ristorazione ed è affidataria della prestazione di servizi *Non-Oil* presso circa il 50,7% delle Aree di Servizio.

Con riferimento alla condizione relativa alla nomina di uno o più soggetti indipendenti di cui al precedente punto (ii), la Società ha conferito incarico all'*advisor* Roland Berger Strategy Consultants S.r.l. ai fini della gestione delle procedure competitive relative all'affidamento a terzi dei servizi da prestare nelle Aree di Servizio.

La Decisione Antitrust è stata adottata in sede di valutazione, da parte dell'AGCM, dell'operazione di acquisizione di Atlantia (allora denominata Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A.) da parte di Edizione (che controlla indirettamente Atlantia, attraverso la società Sintonia, *cfr.* la Sezione Prima, Capitolo XII, Paragrafo 12.1 del Prospetto), avuto riguardo alla circostanza che Edizione medesima esercitava il controllo anche su Autogrill.

Inoltre, ai sensi di un accordo di manleva sottoscritto in data 20 giugno 2003 con Edizione, Autostrade per l'Italia deve tenere Edizione indenne in relazione alle sole pretese di natura economica avanzate da terzi nei confronti della stessa Edizione, discendenti da comportamenti ascrivibili ad Autostrade per l'Italia in violazione o non corretta applicazione della Decisione Antitrust, nella misura in cui detta violazione o non corretta applicazione non sia riconducibile a dolo o colpa grave di Edizione.

Si segnala, infine, che Edizione è stata sanzionata dall'AGCM nel dicembre 2002 (pertanto, prima della sottoscrizione del suddetto accordo di manleva) e nel novembre 2004 per inottemperanza alla Decisione Antitrust e condannata al pagamento, rispettivamente, di Euro 15.800.000,00 e di Euro 6.790.000,00.

La tabella sotto riportata indica i redditi consolidati del Gruppo da Aree di Servizio in Italia, derivanti dal pagamento di *royalty* da parte degli operatori terzi, suddiviso per principali prodotti e linee di servizio, alle date del 31 dicembre 2014 e del 31 dicembre 2013.

	Esercizio chiuso al 31 dicembre	
	2014	2013
	(€ in milioni)	
<i>Royalty del Gruppo in Italia, di cui:</i>		
Vendita di benzina e servizi	111,2	129,1
Alimenti, bevande, minimarket	98,1	97,5
<i>Royalty straordinarie</i> ⁽¹⁾	9,9	0,5
Totale <i>Royalty</i> Autostrade per l'Italia	219,2	227,1
<i>Royalty</i> di altre controllate italiane	3,9	4,3
Totale <i>Royalty</i> di Gruppo in Italia	223,1	231,4

⁽¹⁾ Le *royalty* straordinarie consistono in un pagamento in soluzione unica relativo alla concessione o rinegoziazione di affidamenti.

Per completezza, si segnala che in data 2 febbraio 2015 il Concedente ha trasmesso a tutte le concessionarie autostradali italiane un atto di indirizzo, a firma congiunta del MIT e del Ministro dello Sviluppo Economico, recante “*Individuazione dei criteri per l’elaborazione di un piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali*”. L’atto di indirizzo ha previsto per ciascuna società concessionaria la possibilità (i) di chiudere alcune Aree di Servizio ritenute marginali, a condizione che i concessionari assicurino comunque un adeguato servizio sulla rispettiva tratta, e (ii) di rivisitare le modalità di resa dei servizi *Oil* e *Non-Oil* da parte degli affidatari.

Autostrade per l’Italia, Tangenziale di Napoli e Società Traforo del Monte Bianco hanno presentato il proprio piano che, ai sensi dell’atto di indirizzo, dovrà essere approvato dal MIT, d’intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico, sentite le Regioni. Alla Data del Prospetto, si è in attesa di conoscere se i rispettivi piani siano stati o meno oggetto di approvazione.

6.1.3 Altre attività

Nel corso degli ultimi anni, il Gruppo Autostrade ha sviluppato attività collegate all’attività principale oggetto di concessione, aventi principalmente a oggetto la gestione di sistemi di esazione automatica dei pedaggi, la vendita o il noleggio di apparati elettronici di riscossione del pedaggio e la diffusione di informazioni sul traffico autostradale.

Si riporta di seguito una breve descrizione delle principali società del Gruppo Autostrade che, alla Data del Prospetto, svolgono attività connesse alle attività in concessione.

Telepass

Telepass, nel cui capitale sociale Autostrade per l’Italia detiene una partecipazione pari al 96,15% (il restante 3,85% è detenuto da Autostrade Tech), si occupa della gestione di sistemi di pagamento del pedaggio autostradale elettronici (quali *Viacard di conto corrente* e *Telepass*), nonché sistemi di pagamento per aree di parcheggio e per l’accesso a zone a traffico limitato. In aggiunta, dal 2013, la società ha lanciato un nuovo prodotto, denominato “*Telepass SAT*”, che offre agli utenti alla guida di mezzi pesanti un servizio di pagamento elettronico valido sulle reti autostradali di Francia, Spagna e Belgio. Si veda anche il precedente Paragrafo 6.1.1.1 del presente Capitolo VI.

Al 31 dicembre 2014, gli Apparat Telepass in circolazione erano circa 8,5 milioni (circa 262.000 unità in più rispetto al 2013) e i sottoscrittori dell'opzione "Premium" (ossia il pacchetto di sconti, agevolazioni e servizi aggiuntivi dedicati ai viaggiatori che utilizzano l'Apparato Telepass) erano circa 1,8 milioni (circa 95.000 unità in più rispetto al 2013).

Autostrade Tech

Autostrade Tech, società controllata al 100% da Autostrade per l'Italia, si occupa della progettazione, costruzione e sviluppo di sistemi integrati di pedaggiamento (tecnologia che consente di identificare autonomamente l'itinerario percorso da un veicolo e ottenere le informazioni necessarie per calcolare i pedaggi autostradali) e della viabilità e sicurezza lungo le reti con una forte affluenza di traffico. Autostrade Tech è inoltre fornitore e gestore, in Italia e nel mondo, di sistemi di controllo e monitoraggio di aree urbane, parcheggi e interporti.

Giove Clear S.r.l.

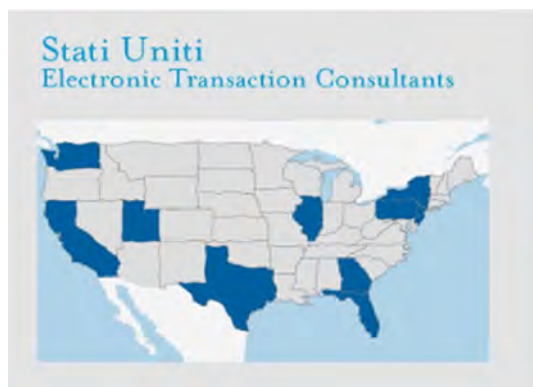
Giove Clear S.r.l. è interamente partecipata da Autostrade per l'Italia ed è stata costituita nell'autunno del 2007 al fine di fornire alle società del Gruppo i servizi di pulizia delle Aree di Servizio, senza che detti servizi siano affidati a terzi. Nel corso del 2012, Giove Clear S.r.l. ha incorporato Tirreno Clear S.r.l., un'altra società del Gruppo - interamente partecipata da Autostrade per l'Italia - che forniva servizi di pulizia.

Infoblu S.p.A.

Infoblu S.p.A. è una società il cui capitale è detenuto per il 75% da Autostrade per l'Italia (che esercita altresì attività di direzione e coordinamento) e per il restante 25% da Octo Telematics S.p.A. e fornisce informazioni sul traffico su canali radiofonici e televisivi. A partire dal 2010, Infoblu S.p.A. ha lanciato alcune applicazioni per telefoni cellulari, che forniscono informazioni in tempo reale ed altri servizi di varia natura, disponibili su quasi tutte le reti *wireless*.

ETC

ETC è controllata da Autostrade dell'Atlantico, che detiene una partecipazione pari al 64,46% del capitale della società. ETC, che ha sede in Texas (Stati Uniti d'America), fornisce servizi di integrazione, manutenzione *hardware* e *software*, servizi al cliente e consulenza nel campo dei sistemi elettronici di riscossione del pedaggio. ETC ha in essere contratti per fornire sistemi di pagamento a distanza, sistemi di pagamento per veicoli di grandi dimensioni o gestione del pagamento e assistenza clienti alle autorità autostradali e alle strade a pedaggio negli stati della California, Delaware, Georgia, Florida, Louisiana, Texas, Utah e Washington, come meglio illustrato nella rappresentazione grafica qui di seguito riprodotta:

Altre partecipazioni

In aggiunta a quanto sopra descritto, Autostrade per l'Italia detiene partecipazioni nelle seguenti società: (i) 100% del capitale sociale di EssediEsse Società di Servizi S.p.A., che fornisce servizi specialistici a favore di altre società del Gruppo; (ii) 100% del capitale sociale di AD Moving S.p.A., che valorizza le opportunità offerte dalla rete autostradale per realizzare campagne ed iniziative pubblicitarie e di comunicazione; e (iii) 99,99% ⁽⁴⁸⁾ del capitale sociale di Autostrade Indian Infrastructure Development Private Limited, società indiana avente prevalentemente a oggetto l'assunzione di partecipazioni, in qualità di *holding*, in società concessionarie di infrastrutture di trasporto. A propria volta, Autostrade Indian Infrastructure Development Private Limited detiene il 50% del capitale sociale della società di progetto indiana A&T Road Construction Management and Operation Private Limited, che ha come scopo la fornitura di servizi di ingegneria, progettazione e direzione lavori, oltre che di *operation & maintenance*, prevalentemente in favore delle eventuali società concessionarie indiane che potranno entrare in futuro a far parte del Gruppo. Il restante 50% del capitale di tale società è detenuto dal gruppo multinazionale facente capo a Tata. Per completezza, si segnala che alla Data del Prospetto (a) Autostrade Indian Infrastructure Development Private Limited non detiene partecipazioni in società concessionarie e (b) A&T Road Construction Management and Operation Private Limited è ancora inattiva.

Nel corso del primo semestre 2014, la controllante Atlantia ha approvato una riorganizzazione societaria delle imprese che operano nelle attività di investimento e manutenzione svolte a favore delle società concessionarie autostradali e aeroportuali del Gruppo Atlantia che prevedeva, *inter alia*, la cessione, da parte dell'Emittente, della partecipazione di controllo detenuta nelle società SPEA (che fornisce, prevalentemente in favore dell'Emittente e delle Società Concessionarie Italiane, servizi di ingegneria per le attività di progettazione,

⁽⁴⁸⁾ Più precisamente, l'Emittente è titolare dell'intero capitale sociale della società, meno un'azione, che è detenuta da SPEA.

direzione lavori e monitoraggio, funzionali al potenziamento e alla manutenzione straordinaria della rete) e Pavimental (attiva nel settore della manutenzione autostradale e delle opere infrastrutturali, sia in favore del Gruppo Atlantia, sia di soggetti terzi). In attuazione del suddetto piano di riorganizzazione societaria:

- in data 8 agosto 2014, l'Emittente (che deteneva a tale data una partecipazione pari al 99,4% del capitale sociale di Pavimental) ha ceduto un pacchetto azionario di controllo della società - pari al 59,4% - ad Atlantia e un ulteriore pacchetto azionario - pari al 20% - alla consociata Aeroporti di Roma S.p.A., controllata dalla stessa Atlantia, mantenendo pertanto una partecipazione nella società pari al 20% del capitale sociale;
- in data 1° dicembre 2014, l'Emittente (che deteneva a tale data l'intero capitale sociale di SPEA) ha ceduto un pacchetto azionario di controllo della società - pari al 46% - ad Atlantia e un ulteriore pacchetto azionario - pari al 27% - ad Aeroporti di Roma S.p.A., mantenendo pertanto una partecipazione nella società pari al 27% del capitale sociale;
- in data 12 marzo 2015, le assemblee dei soci di ADR Engineering S.p.A. (il cui capitale sociale è interamente posseduto da Atlantia S.p.A., *cf.* la Sezione Prima, Capitolo VII, Paragrafo 7.2 del Prospetto) e di SPEA hanno deliberato la fusione per incorporazione di ADR Engineering S.p.A. in SPEA. È previsto che l'atto di fusione sia sottoscritto decorso il termine di legge di cui all'art. 2503 del Codice Civile e che gli effetti giuridici della fusione decorrano dalla data di iscrizione dell'atto di fusione nel registro delle imprese ovvero dalla data successiva eventualmente indicata nell'atto di fusione stesso, mentre gli effetti contabili e fiscali decorreranno dal 1° gennaio 2015. Ad esito dell'operazione, Atlantia sarà titolare del 60% del capitale sociale della società risultante dalla fusione, mentre l'Emittente e ADR rimarranno titolari ciascuno del 20% del capitale.

6.2 Principali mercati e posizionamento competitivo

Di seguito sono riportati i principali mercati in cui opera il Gruppo Autostrade, unitamente ad una descrizione del posizionamento competitivo del Gruppo medesimo sul mercato italiano e sugli altri mercati in cui lo stesso opera.

(A) Italia

Il trasporto su strada è la modalità centrale nel sistema dei trasporti interni in Italia ⁽⁴⁹⁾. In particolare, al 31 dicembre 2013:

- per i passeggeri, il trasporto su gomma rappresentava una quota superiore al 90% della mobilità totale, in linea con quanto riscontrato nei principali paesi dell'Unione Europea;
- per le merci, il trasporto su gomma rappresentava una quota prevalente (57%, escludendo le percorrenze inferiori ai 50 chilometri).

Come illustrato nel precedente Paragrafo 6.1.1.1, al 30 giugno 2014 la rete autostradale italiana in esercizio, inclusi trafori, ponti e viadotti, si estendeva per 6.758 chilometri ⁽⁵⁰⁾: di questi, circa 5.820 chilometri erano

⁽⁴⁹⁾ Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2012-2013, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

⁽⁵⁰⁾ Fonte: AISCAT Informazioni 1-2/2014.

rappresentati da tratte autostradali a pagamento gestite da ventiquattro società concessionarie autostradali, cui si aggiungono i 938 chilometri di tratte autostradali non soggette a pedaggio gestiti direttamente da ANAS.

A tale riguardo, si precisa che i principali operatori della rete autostradale italiana in esercizio sono il Gruppo Autostrade e il Gruppo SIAS (gruppo facente capo alla famiglia Gavio), di cui fanno parte sette società concessionarie (tra cui ASTM S.p.A. e SIAS S.p.A.), titolari complessivamente di otto concessioni, che, al 30 settembre 2014, gestivano, in totale, 915 chilometri della rete autostradale italiana a pedaggio (pari al 16% del totale) ⁽⁵¹⁾.

Nel 2013, sulla rete autostradale a pagamento ⁽⁵²⁾ sono stati complessivamente percorsi 78.511 milioni di chilometri ⁽⁵³⁾, cui sono corrisposti introiti netti ⁽⁵⁴⁾ da pedaggio per Euro 4.913,8 milioni ⁽⁵⁵⁾. Sempre nel 2013, sulla Rete Italiana del Gruppo sono stati percorsi 46.208 milioni di chilometri, e la quota di mercato detenuta dal Gruppo Autostrade è stata pari (i) al 51% in termini di rete gestita, (ii) al 59% in termini di traffico gestito e (iii) al 55% circa in termini di introiti netti ⁽⁵⁶⁾ da pedaggio.

Ad avviso dell'Emittente, data la tipologia dell'attività svolta, non si ravvisano i presupposti per la sussistenza di una concorrenza con le società italiane titolari di concessioni a pedaggio non appartenenti al Gruppo, in quanto ciascuna tratta gestita dalle predette società insiste su aree geografiche diverse rispetto a quelle in cui si trovano le tratte autostradali che compongono la Rete Italiana del Gruppo. Nei limitati casi in cui si registra una concorrenza diretta da parte di concessionari terzi o di organismi pubblici, il Gruppo medesimo ritiene di poter fare affidamento sull'elevata qualità e attrattività dei servizi offerti ai clienti.

Il Gruppo potrebbe dover affrontare in futuro una maggiore concorrenza nell'ottenimento di nuove concessioni posto che, in conformità alla normativa europea, i bandi per nuove concessioni, ivi incluse quelle per l'affidamento della gestione di tratte autostradali, sono aperti a tutti gli operatori europei in possesso dei necessari requisiti. Di conseguenza, alla scadenza delle concessioni attualmente in vigore, le società concessionarie del Gruppo che intendessero partecipare alla gara per l'affidamento della tratta in concessione, potrebbero non ottenere il rinnovo delle concessioni (per maggiori informazioni sulle date di scadenza delle concessioni del Gruppo, si il precedente Paragrafo 6.1.1).

Con riferimento ai mezzi alternativi di trasporto, quali il trasporto ferroviario, aereo e marittimo, l'Emittente ritiene che gli stessi possano assumere rilievo in termini concorrenziali principalmente per spostamenti di distanza considerevole ovvero per il trasporto di beni per distanze superiori ai 400 chilometri. L'Emittente ritiene, altresì, che il trasporto su strada risulti generalmente preferito, per le sue caratteristiche di maggiore flessibilità. Nel breve-medio termine, pertanto, l'Emittente ritiene che difficilmente tali modalità alternative di trasporto potranno sottrarre quote significative di mercato al trasporto stradale (per maggiori informazioni sulla Rete Italiana del Gruppo e sul traffico, *cf.* il precedente Paragrafo 6.1.1.1).

⁽⁵¹⁾ Fonte: AISCAT Informazioni 3-4/2013. Si veda anche la presentazione di SIAS S.p.A. agli analisti finanziari (settembre 2014, disponibile sul sito internet www.grupposias.it).

⁽⁵²⁾ Rete soggetta a rilevamento sistematico del traffico.

⁽⁵³⁾ Fonte: AISCAT Informazioni 3-4/2013.

⁽⁵⁴⁾ Al netto dell'IVA, pari al 22%, e dell'Integrazione del Canone.

⁽⁵⁵⁾ Fonte: AISCAT Informazioni 3-4/2013.

⁽⁵⁶⁾ Al netto dell'IVA, pari al 22%, e dell'Integrazione del Canone.

Infine, il Gruppo potrebbe trovarsi a dover fronteggiare una maggiore concorrenza nel settore della fornitura di mezzi di pagamento del pedaggio alternativi. Il Gruppo ha sviluppato sistemi che consentono agli automobilisti di pagare i pedaggi tramite il Sistema Telepass senza sostare al casello. Mezzi di pagamento automatizzato, basati su simili tecnologie sono in uso in tutta Europa e, in futuro, il Gruppo prevede che i sistemi automatizzati di pagamento dei pedaggi concorrenti saranno interconnessi, permettendo all'utente di utilizzare una sola tecnologia per pagare il pedaggio in qualsiasi autostrada in Europa.

(B) America Latina

Cile

Il Gruppo Autostrade, attraverso la società Los Lagos e le altre società concessionarie controllate tramite Grupo Costanera, è l'operatore *leader* nel settore delle autostrade urbane in Cile, con circa 314 chilometri di rete gestiti, di cui 98 chilometri nella capitale Santiago del Cile⁽⁵⁷⁾.

Per maggiori informazioni su Los Lagos e sul gruppo facente capo a Grupo Costanera, si rinvia al precedente Paragrafo 6.1.1.2(A).

Brasile

In Brasile, il Gruppo Autostrade, attraverso Atlantia Bertin Concessões, gestisce complessivamente 1.538 chilometri di autostrade in concessione, risultando il terzo operatore nello stato di San Paolo in termini di chilometri di rete ed il quarto operatore in tutto il Brasile⁽⁵⁸⁾. Al 31 dicembre 2014, la rete autostradale brasiliana in concessione si estendeva per circa 21.200 chilometri, di cui circa 5.900 privatizzati nel 2013 e 2014 e non ancora completamente operativi; nel medesimo periodo, la quota di mercato del Gruppo è stata pari al 10% circa della rete autostradale in *operations*⁽⁵⁹⁾.

Per maggiori informazioni, si rinvia al precedente Paragrafo 6.1.1.2(A).

(C) Europa

Polonia

In Polonia, il Gruppo Autostrade gestisce, attraverso Stalexport, una tratta di 61 chilometri che si estende da Cracovia a Katowice. Al 31 dicembre 2014, la rete autostradale polacca si estendeva per complessivi 1.553 chilometri circa, di cui circa 1.085 chilometri gestiti dalla GDDKiA (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, vale a dire l'autorità polacca responsabile della gestione delle strade nazionali) e i restanti 468 chilometri circa gestiti in concessione da privati. Alla stessa data del 31 dicembre 2014, la quota di mercato detenuta dal Gruppo in Polonia risultava pari a circa il 13%, in termini di rete gestita calcolata sul totale dei

⁽⁵⁷⁾ Elaborazione interna del Gruppo.

⁽⁵⁸⁾ Elaborazione interna del Gruppo, escludendo le concessioni assegnate nel 2013 e 2014 non ancora operative.

⁽⁵⁹⁾ Elaborazione interna del Gruppo, escludendo le concessioni assegnate nel 2013 e 2014 non ancora operative.

chilometri gestiti da privati ⁽⁶⁰⁾; il volume di traffico registrato è stato pari a circa 34.000 veicoli medi giornalieri ⁽⁶¹⁾, mentre i ricavi da pedaggio sono stati pari a Euro 52,2 milioni.

Per maggiori informazioni, si rinvia al precedente Paragrafo 6.1.1.2(B).

(D) America del Nord

Il Gruppo Autostrade è presente negli USA con ETC, società attiva nell'integrazione di sistemi, nella manutenzione *hardware* e *software*, nel supporto operativo alla clientela e nella consulenza in sistemi elettronici di riscossione del pedaggio.

Per maggiori informazioni, si rinvia al precedente Paragrafo 6.1.3.

6.3 Quadro normativo di riferimento

6.3.1 Soggetti, ruoli, responsabilità del settore autostradale in Italia

(A) *I soggetti coinvolti*

Ai sensi dell'art. 7 del D.L. 8 luglio 2002, n. 138, convertito con Legge 8 agosto 2002, n. 178, erano stati attribuiti ad ANAS i seguenti compiti:

- gestire le strade e le autostrade di proprietà dello Stato italiano, nonché la loro manutenzione ordinaria e straordinaria;
- realizzare il progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica;
- costruire nuove strade statali e nuove autostrade, sia direttamente che in concessione;
- vigilare sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e controllare la gestione delle autostrade il cui esercizio sia stato dato in concessione;
- curare l'acquisto, la costruzione, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio delle strade e delle autostrade statali;
- attuare le leggi ed i regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade e delle autostrade statali, nonché la tutela del traffico e della segnaletica; adottare i provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle strade ed autostrade medesime;
- esercitare, per le strade ed autostrade ad esso affidate, i diritti ed i poteri attribuiti all'ente proprietario;
- effettuare e partecipare a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione;

⁽⁶⁰⁾ Dati rinvenibili sul sito *internet* della GDDKiA, www.gddkia.gov.pl (si veda, in particolare, il *link* <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/17613/Podsumowanie-2014-roku>). Cfr. anche il sito *internet* <http://www.autostrada-a4.pl/driver>.

⁽⁶¹⁾ Elaborazione interna del Gruppo.

- espletare, mediante il proprio personale, i compiti in materia di sicurezza sulle strade.

La suddetta normativa consentiva pertanto ad ANAS di gestire direttamente le strade e le autostrade della rete oppure di affidarle a terzi tramite concessioni, i cui vincoli sono regolati da apposite convenzioni. In tale ambito spettavano ad ANAS poteri di controllo, di indirizzo e sanzionatori nei confronti dei soggetti concessionari.

Con la Legge 15 luglio 2011, n. 111, che ha convertito il D.L. 6 luglio 2011, n. 98, il ruolo e le attività dell'ANAS hanno subito una profonda modifica. In particolare, era stato previsto di affidare, tra l'altro, all'AISA, l'attività di: (i) proposta di programmazione della costruzione di nuove strade statali, della costruzione di nuove autostrade, in concessione; (ii) quale amministrazione concedente, (A) selezione dei concessionari autostradali e relativa aggiudicazione; (B) vigilanza e controllo sui concessionari autostradali, inclusa la vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e il controllo della gestione delle autostrade il cui esercizio è dato in concessione.

L'AISA doveva dunque subentrare ad ANAS nelle funzioni di concedente per le concessioni in essere, esercitando ogni competenza sulle attività ed i compiti di cui sopra già attribuiti ad ANAS o ad altre amministrazioni.

Il D.L. 29 dicembre 2011, n. 216, convertito con Legge 24 febbraio 2012, n. 14 (come successivamente modificato dal D.L. 6 luglio 2012, n. 95, convertito in Legge n. 7 agosto 2012, n. 135), prevedeva che il trasferimento all'AISA dei compiti ad essa attribuiti potesse avvenire solo dopo l'approvazione del suo statuto e del regolamento di organizzazione e funzionamento e, comunque, non oltre il 30 settembre 2012. In caso di mancata adozione di detti provvedimenti entro il suddetto termine, l'AISA sarebbe stata soppressa e le attività e i compiti ad essa attribuiti sarebbero stati trasferiti al MIT. Per effetto della richiamata disposizione, non essendo stati adottati entro il 30 settembre 2012 i provvedimenti sopra descritti, si è verificato il trasferimento *ex lege* in capo al MIT delle competenze precedentemente attribuite all'AISA, a decorrere dal 1° ottobre 2012.

Con decreto ministeriale n. 341 del 1° ottobre 2012, è stata istituita presso il Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale del MIT, la Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (SVCA), cui sono state trasferite le risorse di personale e strumentali dell'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali.

Con riguardo all'assetto organizzativo del MIT, a decorrere dal 23 maggio 2014 è efficace il "*Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti*", adottato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 febbraio 2014 n. 72 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale in data 8 maggio 2014. Il citato Regolamento disciplina l'organizzazione centrale e periferica del MIT, nell'ambito della quale sono state introdotte alcune modifiche riguardanti le competenze dei dipartimenti e delle relative direzioni. Le competenze in materia autostradale sono state ripartite tra due distinte Direzioni Generali, entrambe ricadenti sotto il Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici. In particolare, si tratta della Direzione Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, che continuerà a svolgere le funzioni di vigilanza sulle concessioni in essere, e della Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali che assume, tra l'altro, funzione di concedente per le nuove concessioni e competenze in materia di definizione di piani finanziari.

Allo stato spettano quindi ad ANAS esclusivamente le seguenti funzioni: (i) costruzione, gestione e manutenzione di strade (incluse quelle soggette a pedaggio) e autostrade statali, incassandone tutte le entrate

relative al loro utilizzo, nonché la loro manutenzione ordinaria e straordinaria; (ii) realizzazione di miglioramenti e adeguamenti del sistema stradale e autostradale statale e del relativo sistema di segnaletica stradale; (iii) acquisto, realizzazione, manutenzione, miglioramento e incremento dei beni mobili e immobili del sistema stradale e autostradale statale; (iv) svolgimento delle attività relative, tra l'altro, alla prevenzione e all'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e alla tutela e al controllo sull'uso delle strade, al servizio di polizia stradale e alla tutela del patrimonio delle strade e delle autostrade statali, nonché alla tutela del traffico e della segnaletica; (v) approvazione dei progetti relativi ai lavori inerenti la rete stradale e autostradale di interesse nazionale, non sottoposta a pedaggio e in gestione diretta, che equivale a dichiarazione di pubblica utilità ed urgenza ai fini dell'applicazione delle leggi in materia di espropriazione per pubblica utilità.

Si segnala, in aggiunta, che nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità, l'art. 37 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201 ha istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Con particolare riferimento al settore autostradale, alla predetta autorità sono attribuite le funzioni di: (i) stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap*, con determinazione dell'indicatore di produttività "X" a cadenza quinquennale per ciascuna concessione (per un'illustrazione del significato e del funzionamento del suddetto indicatore "X", si veda la lettera (B) del successivo Paragrafo 6.3.2); (ii) definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; (iii) definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; (iv) definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto.

(B) Requisiti del concessionario e procedure di gara

In base all'art. 11, comma 5, della Legge 23 dicembre 1992, n. 498 (come modificata), le società concessionarie autostradali sono soggette, tra l'altro, ai seguenti obblighi:

- (i) certificare il bilancio, anche se non quotato in borsa, ai sensi del D.P.R. 31 marzo 1975, n. 136, in quanto applicabile;
- (ii) mantenere adeguati requisiti di solidità patrimoniale, come individuati nelle convenzioni;
- (iii) provvedere, nel caso di concessionari che non sono amministrazioni aggiudicatrici, agli affidamenti a terzi di lavori nel rispetto di specifiche previsioni del Codice dei Contratti Pubblici ⁽⁶²⁾;
- (iv) sottoporre gli schemi dei bandi di gara delle procedure di aggiudicazione all'approvazione del Concedente, che deve pronunciarsi entro trenta giorni dal loro ricevimento ⁽⁶³⁾;

⁽⁶²⁾ In dettaglio, in base all'art. 142, comma 4, del Codice dei Contratti Pubblici, richiamato dall'art. 11, comma 5, lett. c) della Legge 23 dicembre 1992, n. 498, i concessionari, che non sono amministrazioni aggiudicatrici, per gli appalti di lavori affidati a terzi, sono tenuti all'osservanza della sezione IV del capo II del titolo III della parte II del Codice dei contratti pubblici. Si applicano, in tale ipotesi, in quanto compatibili, le disposizioni della parte I, parte IV, parte V, nonché le norme della parte II, titolo I e titolo II, in tema di pubblicità dei bandi, termini delle procedure, requisiti generali e qualificazione degli operatori economici, subappalto, progettazione, collaudo, piani di sicurezza, che non siano specificamente derogate dalla citata sezione IV.

⁽⁶³⁾ In tali casi, le commissioni di gara per l'aggiudicazione dei contratti sono nominate dal MIT e restano fermi i poteri di vigilanza dell'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici (oggi, Autorità Nazionale Anticorruzione).

- (v) vietare la partecipazione alle gare per l'affidamento di lavori alle imprese comunque collegate ai concessionari, che siano realizzatrici della relativa progettazione;
- (vi) prevedere nel proprio statuto idonee misure atte a prevenire i conflitti di interesse degli amministratori, e, per gli stessi, speciali requisiti di onorabilità e professionalità, nonché, per almeno alcuni di essi, di indipendenza.

Inoltre, ai sensi dell'art. 11, comma 5-ter, della citata Legge n. 498/1992, l'affidamento dei servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle Aree di Servizio delle reti autostradali avviene secondo i seguenti principi: (a) verifica preventiva della sussistenza delle capacità tecnico-organizzative ed economiche dei concorrenti allo scopo di garantire un adeguato livello e la regolarità del servizio, secondo quanto disciplinato dalla normativa di settore; (b) valutazione delle offerte dei concorrenti che valorizzino l'efficienza, la qualità e la varietà dei servizi, gli investimenti in coerenza con la durata degli affidamenti e la pluralità dei marchi. I processi di selezione devono assicurare una prevalente importanza al progetto tecnico-commerciale rispetto alle condizioni economiche proposte; (c) modelli contrattuali idonei ad assicurare la competitività dell'offerta in termini di qualità e disponibilità dei servizi nonché dei prezzi dei prodotti *Oil* e *Non-Oil*.

Il Codice dei Contratti Pubblici ha fissato la percentuale minima di lavori che devono essere affidati a terzi. In particolare, in base all'art. 253, comma 25, del Codice dei Contratti Pubblici, i titolari di concessioni già assentite alla data del 30 giugno 2002, ivi comprese quelle rinnovate o prorogate ai sensi della legislazione successiva, sono tenuti ad affidare a terzi una percentuale minima del sessanta per cento dei lavori, agendo, esclusivamente per detta quota, a tutti gli effetti come amministrazioni aggiudicatrici.

Al riguardo, si segnala che, di recente, la direttiva 18/2004/UE, attuata in Italia con il Codice dei Contratti Pubblici, è stata abrogata dalla direttiva 2014/24/UE (*Appalti pubblici*), pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (L 94) il 28 marzo 2014 (ed entrata in vigore il 17 aprile 2014). In pari data, sono state pubblicate anche le nuove direttive sugli appalti pubblici nei settori speciali e nel settore delle concessioni, rispettivamente 2014/23/UE (*Aggiudicazione dei contratti di concessione*), e 2014/25/UE (*Procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali*). Tali direttive, che abrogano e sostituiscono la precedente disciplina comunitaria sull'affidamento degli appalti pubblici, non sono ancora state recepite in Italia e il termine per loro il recepimento a livello nazionale è fissato al 18 aprile 2016. Si segnala, in particolare, che la Direttiva 2014/23/UE reca una nuova disciplina in materia di procedure di aggiudicazione di concessioni di lavori e servizi indette da amministrazioni aggiudicatrici ed enti aggiudicatori, introducendo un unico quadro giuridico di riferimento, per garantire "l'accesso effettivo e non discriminatorio" al mercato delle concessioni a tutte le imprese europee. Tale Direttiva non troverà applicazione, tuttavia, alle concessioni di cui sono titolari le società del Gruppo, in quanto, come espressamente precisato all'art. 54, la Direttiva medesima "non si applica all'aggiudicazione di concessioni per le quali è stata presentata un'offerta o che sono state aggiudicate prima del 17 aprile 2014".

Alla Data del Prospetto, le società concessionarie del Gruppo Autostrade non hanno in corso procedure SIEG.

6.3.2 Disciplina regolante l'affidamento in concessione della rete autostradale in Italia

(A) *Le convenzioni uniche*

La gestione delle autostrade può essere affidata in concessione a terzi tramite convenzioni tra MIT (in precedenza, ANAS) e i singoli concessionari. L'art. 3, comma 5, del D.Lgs. 26 febbraio 1994, n. 143, riserva l'approvazione delle concessioni di costruzione e gestione delle autostrade al MIT (già Ministero dei Lavori Pubblici), di concerto con il MEF (già Ministero del Tesoro).

La Legge 24 novembre 2006, n. 286 (di conversione del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262), che ha introdotto un nuovo regime per le concessioni autostradali, ha stabilito che, in occasione del primo aggiornamento del piano finanziario della convenzione o della revisione del contratto di convenzione successivi all'entrata in vigore della predetta legge, i concessionari fossero tenuti a sottoscrivere la c.d. "convenzione unica", la quale sostituisce ad ogni effetto la convenzione originaria e deve prevedere, tra l'altro:

- la determinazione del saggio di adeguamento annuo delle tariffe e il riallineamento in sede di revisione periodica delle stesse in ragione dell'evoluzione del traffico, della dinamica dei costi nonché del tasso di efficienza e qualità conseguibile dai concessionari;
- i termini per l'attribuzione dei profitti aggiuntivi generati dall'uso commerciale delle aree autostradali;
- il recupero della parte degli introiti tariffari relativi a impegni di investimento programmati nei piani finanziari e non realizzati nel periodo precedente;
- il riconoscimento di variazioni delle tariffe a fronte di investimenti inclusi nel piano di investimenti solo una volta che il concedente ne abbia verificato l'effettiva realizzazione;
- la specificazione del quadro informativo minimo dei dati economici, finanziari, tecnici e gestionali che devono esseri comunicati al Concedente per l'esercizio delle loro funzioni;
- l'introduzione di sanzioni a fronte di casi di inadempimento delle clausole della convenzione imputabile al concessionario, anche a titolo di colpa e la graduazione di tali sanzioni in funzione della gravità dell'inadempimento;
- l'introduzione di meccanismi tesi alla migliore realizzazione del principio di effettività della clausola di decadenza dalla concessione, nonché di maggiore efficienza, efficacia ed economicità del relativo procedimento nel rispetto del principio di partecipazione e del contraddittorio.

La medesima norma prevede che lo schema di convenzione unica sia sottoposto al parere tecnico del NARS (*Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità*) e in seguito all'esame del CIPE. Gli schemi di convenzione unica, unitamente alle osservazioni del CIPE, sono quindi trasmessi alle Camere, per il parere delle competenti Commissioni Parlamentari.

L'introduzione di tale normativa - che andava a modificare, in via unilaterale, i contratti in essere - ha comportato l'avvio, in data 14 novembre 2006, di una procedura di infrazione contro lo Stato italiano per la violazione delle disposizioni del Trattato sulla libera circolazione dei capitali e la libertà di stabilimento. Tale procedura è stata archiviata in data 16 ottobre 2008 a seguito del D.L. 8 aprile 2008, n. 59, convertito in Legge

6 giugno 2008, n. 101 (come modificata), che ha approvato le convenzioni stipulate in via negoziale tra l'ANAS e le singole concessionarie autostradali. In particolare, tale ultima norma ha approvato *ex lege* tutti gli schemi di convenzione con ANAS sottoscritti dalle società concessionarie alla data del 31 luglio 2010 (termine, quest'ultimo, prorogato da una successiva disposizione), ivi compreso lo schema di Convenzione Unica sottoscritto tra Autostrade per l'Italia e ANAS il 12 ottobre 2007, che ha sostituito una serie di precedenti contratti di concessione, sempre tra Autostrade per l'Italia e ANAS.

Il quadro normativo di settore è completato dal D.L. 6 dicembre 2011, n. 201 (c.d. decreto "*Salva Italia*"), convertito con modificazioni dalla Legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha introdotto una procedura semplificata di approvazione delle modifiche alle convenzioni vigenti. In particolare:

- gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti che comportino variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica sono sottoposti al parere del CIPE che, sentito il NARS (*Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida sulla regolazione dei servizi di pubblica utilità*), si pronuncia entro trenta giorni e, successivamente, sono approvati con decreto del MIT, di concerto con il MEF;
- gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali vigenti che non comportano variazioni o modificazioni al piano degli investimenti ovvero ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica sono approvate con decreto del MIT, di concerto con il MEF;
- gli aggiornamenti o le revisioni delle convenzioni autostradali, i cui schemi di atti aggiuntivi sono già stati sottoposti al parere del CIPE, sono approvati con decreto del MIT, di concerto con il MEF, da emanarsi entro trenta giorni dall'avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente.

Da ultimo, l'art. 5 del D.L. 13 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla Legge 11 novembre 2014, n. 164 (e successivamente modificato per effetto del D.L. 31 dicembre 2014, n. 192, convertito, con modificazioni, dalla Legge 27 febbraio 2015, n. 11), ha previsto che i concessionari di tratte autostradali nazionali possano sottoporre, entro il 30 giugno 2015, al MIT le modifiche del rapporto concessorio in essere finalizzate a procedure di aggiornamento o revisione anche mediante l'unificazione di tratte interconnesse, contigue ovvero tra loro complementari, ai fini della loro gestione unitaria. Entro la medesima data, il concessionario sottopone al MIT un nuovo piano economico-finanziario, corredato di idonee garanzie e di asseverazione da parte di soggetti autorizzati, per la stipulazione di un atto aggiuntivo o di apposita

convenzione unitaria, che devono intervenire entro il 31 dicembre 2015 ⁽⁶⁴⁾. Alla Data del Prospetto, l'Emittente non ha posto in essere alcuna azione al riguardo.

(B) Le tariffe

Il 15 giugno 2007 il CIPE ha approvato, in sostituzione della direttiva dello stesso CIPE n. 1/2007, la Delibera CIPE 39/07, in materia di regolazione economica del settore autostradale, che ha introdotto una nuova formula tariffaria che prevede un riallineamento tariffario ogni cinque anni per riflettere i *trend* di traffico e i costi d'investimento e per fornire al concessionario il ritorno sugli investimenti concordato. La Delibera CIPE 39/07 trova applicazione esclusivamente per le nuove concessioni, per le concessioni in essere, ma limitatamente ai nuovi investimenti assentiti successivamente al 3 ottobre 2006, e per i concessionari che richiedano il riallineamento del piano economico-finanziario della convenzione.

In dettaglio, la Delibera CIPE 39/07 stabilisce che le tariffe devono essere determinate con l'obiettivo di mantenere una certa redditività sul capitale investito (RAB – *Regulatory Asset Based*), specificando i relativi elementi, al fine di evitare che il concessionario, alla fine del periodo regolatorio, consegua profitti superiori al congruo.

A tal fine, assume un rilievo determinante la definizione del parametro "X". Quest'ultimo è il fattore percentuale di adeguamento annuale della tariffa, determinato - all'inizio di ogni periodo regolatorio e costante nel quinquennio - in modo tale che, ipotizzando l'assenza di ulteriori investimenti, per il residuo periodo di

⁽⁶⁴⁾ In particolare, l'art. 5 (*Norme in materia di concessioni autostradali*) stabilisce che: "1. Nel rispetto dei principi dell'Unione europea, al fine di assicurare gli investimenti necessari per gli interventi di potenziamento, adeguamento strutturale, tecnologico e ambientale delle infrastrutture autostradali nazionali, nel rispetto dei parametri di sicurezza più avanzati prescritti da disposizioni dell'Unione europea, nonché per assicurare un servizio reso sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti, i concessionari di tratte autostradali nazionali, entro il 30 giugno 2015, sottopongono al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti le modifiche del rapporto concessorio in essere finalizzate a procedure di aggiornamento o revisione anche mediante l'unificazione di tratte interconnesse, contigue ovvero tra loro complementari, ai fini della loro gestione unitaria. Entro la medesima data il concessionario sottopone al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti un nuovo piano economico-finanziario, corredato di idonee garanzie e di asseverazione da parte di soggetti autorizzati, per la stipulazione di un atto aggiuntivo o di apposita convenzione unitaria, che devono intervenire entro il 31 dicembre 2015. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita per quanto di sua competenza l'Autorità di regolazione dei trasporti, trasmette gli schemi di atto aggiuntivo o di convenzione e i relativi piani economico-finanziari, corredati dei pareri prescritti dalla normativa vigente, ivi compreso quello del Comitato interministeriale per la programmazione economica, alle Camere per il parere delle competenti Commissioni parlamentari, che si esprimono entro trenta giorni dalla trasmissione. Decorso tale termine, il procedimento può comunque avere corso. Le richieste di modifica di cui al presente articolo prevedono nuovi investimenti da parte dei concessionari, i quali sono comunque tenuti alla realizzazione degli investimenti già previsti nei vigenti atti di concessione. 2. Il piano deve assicurare l'equilibrio economico-finanziario, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, nonché la disponibilità delle risorse necessarie per la realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti nelle originarie concessioni e di quelli ulteriori per l'attuazione delle finalità di cui al comma 1 e per il mantenimento di un regime tariffario più favorevole per l'utenza. 3. L'affidamento dei lavori, nonché delle forniture e dei servizi, ulteriori rispetto a quelli previsti dalle vigenti convenzioni, avviene nel rispetto delle procedure di evidenza pubblica disciplinate dal codice di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. Ai relativi affidamenti si applica l'articolo 11, comma 5, lettera f), della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni. 4. Al fine di accelerare l'iter relativo al riaffidamento delle concessioni autostradali A21 "Piacenza-Cremona-Brescia e diramazione per Fiorenzuola d'Arda (PC)" e A3 "Napoli-Pompei-Salerno" sono approvati gli schemi di convenzione, come modificati secondo le prescrizioni del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) rese con i pareri nn. 6 e 7 del 7 agosto 2014 da considerarsi parte integrante della Convenzione, e i relativi piani economico-finanziari già trasmessi al CIPE. 4-bis. L'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo è subordinata al rilascio del preventivo assenso da parte dei competenti organi dell'Unione europea. 4-ter. Gli introiti pubblici derivanti da canoni di concessioni autostradali provenienti dall'applicazione del comma 1 sono destinati, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite le Commissioni parlamentari competenti per materia, a interventi di manutenzione della rete stradale affidata in gestione alla società ANAS Spa, nonché ad alimentare il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, e, per finalità di investimenti e compensazioni ambientali, il Fondo nazionale per la montagna, di cui all'articolo 2 della legge 31 gennaio 1994, n. 97, e successive modificazioni."

concessione, il valore attualizzato dei ricavi previsti sia pari al valore attualizzato dei costi ammessi, scontando gli importi al tasso di congrua remunerazione.

La nuova formula aggiunge inoltre il parametro “K”, cioè il tasso di variazione percentuale annuale prevista nelle tariffe in modo da consentire la remunerazione degli investimenti previsti nel quinquennio di riferimento. Il valore del parametro “K” è determinato di anno in anno in modo da “riconoscere” in tariffa solo gli investimenti realizzati l’anno precedente quello di applicazione. In questo modo, i nuovi investimenti vengono “riconosciuti” in tariffa solo in relazione al grado di realizzazione effettiva degli stessi, risultante dal bilancio.

La Delibera CIPE 39/07 è stata successivamente modificata e integrata. In particolare, con la Delibera 27/2013 sono stati introdotti semplificazioni procedurali e nuovi criteri per l’aggiornamento periodico dei piani finanziari. Le principali modifiche riguardano le modalità di determinazione del tasso di congrua remunerazione del capitale investito, i criteri di calcolo dei parametri di aggiornamento tariffario relativi agli investimenti e l’individuazione del capitale investito netto regolatorio, al termine di ciascun periodo regolatorio. Inoltre, con la Delibera 30/2013 sono stati introdotti criteri per il calcolo dei requisiti di solidità patrimoniale del concessionario.

Si segnala che il D.L. 24 dicembre 2003, n. 355 (art. 21, comma 5, come successivamente modificato, da ultimo dal D.L. 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98) ha previsto che il concessionario provveda a comunicare al concedente, entro il 15 ottobre di ogni anno, la proposta di variazioni tariffarie nonché la componente investimenti dei parametri “X” e “K” relativi a ciascuno dei nuovi interventi aggiuntivi. Con decreto motivato del MIT, di concerto con il MEF, da adottarsi entro il 15 dicembre, sono approvate o rigettate le variazioni proposte. Il decreto motivato può riguardare esclusivamente le verifiche relative alla correttezza dei valori inseriti nella formula revisionale e dei relativi conteggi, nonché alla sussistenza di gravi inadempienze delle disposizioni previste dalla convenzione e che siano state formalmente contestate dal concessionario entro il 30 giugno precedente.

Inoltre, l’art. 8-*duodecies* del D.L. 8 aprile 2008, n. 59, convertito in Legge 6 giugno 2008, n. 101, ha previsto la facoltà per le società concessionarie di concordare con il concedente una formula semplificata del sistema di adeguamento annuale delle tariffe di pedaggio, basata su di una percentuale fissa, per l’intera durata della convenzione, dell’inflazione reale, anche tenendo conto degli investimenti effettuati, oltre che sulle componenti per la specifica copertura degli investimenti nonché dei nuovi investimenti, ovvero di quelli eventualmente compensati, stabiliti e individuati sulla base dei criteri previsti dalla legge.

(C) Il canone di concessione

Il concessionario deve corrispondere il Canone di Concessione, pari al 2,4% dei proventi netti da pedaggio, come disposto dall’art. 1, comma 1020, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296.

La Legge 3 agosto 2009, n. 102, di conversione, con modificazioni, del D.L. 1 luglio 2009, n. 78, e la Legge 30 luglio 2010, n. 122, di conversione, con modificazioni, del D.L. 31 maggio 2010, n. 78, hanno previsto inoltre l’Integrazione del Canone, calcolata sulla percorrenza chilometrica di ciascun veicolo pari, alla Data del Prospetto, a Euro 6 millesimi per chilometro per le classi A e B e a Euro 18 millesimi per chilometro per le classi 3, 4 e 5. La medesima norma ha previsto che l’importo corrispondente al maggior canone da corrispondere ad ANAS è recuperato dal concessionario attraverso l’equivalente incremento della tariffa di competenza, non soggetto a canone.

6.4 La Convenzione Unica

In data 12 ottobre 2007, l'Emittente e ANAS (in qualità di allora Concedente) hanno sottoscritto la Convenzione Unica, divenuta efficace l'8 giugno 2008 (a seguito della pubblicazione della Legge 6 giugno 2008, n. 101), ricognitiva e sostitutiva del precedente contratto di concessione in essere tra ANAS e Autostrade per l'Italia, con la concordata attuazione, nei termini di cui alla Convenzione Unica stessa, delle disposizioni previste dalla Legge 24 novembre 2006, n. 286.

La Convenzione Unica riconosce ad Autostrade per l'Italia il diritto di gestire la rete autostradale e le relative infrastrutture, assentite in concessione, fino al 31 dicembre 2038. Rispetto ai precedenti contratti di concessione, la Convenzione Unica prevede (i) una nuova formula di adeguamento tariffario; (ii) nuove regole dettagliate sui diritti e gli obblighi di Autostrade per l'Italia; e (iii) un nuovo piano d'investimenti.

Si riporta, di seguito, una sintesi delle principali previsioni della Convenzione Unica.

(A) Oggetto della Convenzione Unica

La Convenzione Unica ha come oggetto la costruzione e l'esercizio delle tratte autostradali affidate, in regime di concessione ad Autostrade per l'Italia, e delle relative pertinenze (per un'indicazione delle tratte autostradali in concessione ad Autostrade per l'Italia, *cf.* il precedente Paragrafo 6.1.1.1).

In particolare, la Convenzione Unica stabilisce, da una parte, il diritto alla riscossione dei pedaggi dall'utenza autostradale - al netto di quanto dovuto al Concedente - aggiornati annualmente in base alla formula tariffaria illustrata nel successivo sottoparagrafo (H) e dall'altra parte, l'obbligo di eseguire gli interventi indicati nella stessa Convenzione Unica e di provvedere alla manutenzione e gestione delle tratte autostradali in concessione.

(B) Durata della Convenzione Unica

La Convenzione Unica ha durata, come detto, sino al 31 dicembre 2038.

Alla scadenza della Convenzione Unica, la concessione riconosciuta ad Autostrade per l'Italia non sarà oggetto di rinnovo automatico, bensì sarà eventualmente assegnata attraverso una gara pubblica, come stabilito dalla normativa vigente.

Più precisamente, alla scadenza del periodo di concessione, Autostrade per l'Italia provvederà al trasferimento in proprietà al Concedente della rete autostradale assentita in concessione, nonché delle relative infrastrutture e pertinenze, a titolo gratuito (salvo indennizzo, in caso di anticipata cessazione della concessione, calcolato secondo le modalità stabilite nella Convenzione Unica) e in buono stato di conservazione e libere da pesi e gravami.

(C) Decadenza, recesso, revoca e risoluzione della Convenzione Unica

La Convenzione Unica individua puntualmente le fattispecie di inadempimenti contrattuali che possono comportare la decadenza della concessione.

In particolare, nel caso di grave inadempimento da parte dell'Emittente afferente a specifici obblighi indicati nella Convenzione Unica, è previsto che il Concedente comunichi alla concessionaria gli elementi dell'accertamento, fissando un congruo termine entro il quale la Società dovrà adempiere, ovvero fornire le

proprie giustificazioni. Trascorso il termine senza che Autostrade per l'Italia abbia adempiuto a quanto prescritto, ovvero presentato le proprie giustificazioni, ovvero nel caso in cui queste ultime non siano state accettate dal Concedente, lo stesso avvierà il procedimento di decadenza, attraverso una diffida da parte del Concedente ad adempiere entro un congruo termine comunque non inferiore a 90 giorni; in caso di inottemperanza entro il termine assegnato, ovvero di rigetto delle controdeduzioni eventualmente proposte, è previsto che il Concedente assegni un ulteriore termine, non inferiore a 60 giorni, per adempiere. In caso di mancato adempimento, il Concedente MIT può assumere, di concerto con il MEF, il provvedimento di decadenza dalla concessione. In tale ipotesi, è previsto il pagamento di un importo corrispondente al valore attuale netto dei ricavi della gestione, prevedibile dalla data del provvedimento di decadenza sino alla scadenza della concessione, al netto dei relativi costi, oneri, investimenti ed imposte prevedibili nel medesimo periodo, scontati ad un tasso di rendimento di mercato comparabile e maggiorato delle imposte che il concessionario dovrà corrispondere a fronte della percezione dell'importo da parte del Concedente, decurtato: (i) dell'indebitamento finanziario netto assunto dal Concedente alla data del trasferimento stesso e (ii) dei flussi di cassa della gestione percepiti dal concessionario durante lo svolgimento dell'ordinaria amministrazione decorrente dalla data del provvedimento di decadenza fino alla data di trasferimento della concessione.

L'importo sopra determinato viene decurtato, a titolo di penale, di una somma pari al 10% dello stesso, salvo il maggior danno subito dal Concedente per la parte eventualmente eccedente la predetta penale forfetaria.

La Convenzione Unica disciplina, altresì, le ulteriori fattispecie di cessazione anticipata non imputabili ad Autostrade per l'Italia, che non comportano, pertanto, l'applicazione della suddetta penale del 10% e riguardanti il recesso, la revoca, la risoluzione e/o comunque la cessazione anticipata della Convenzione Unica, fissando in tal caso la misura dell'indennizzo negli stessi termini di cui sopra.

(D) Corrispettivo

La Convenzione Unica prevede l'obbligo di Autostrade per l'Italia di corrispondere al Concedente:

- (i)* un canone annuo di concessione fissato in misura pari al 2,4% dei proventi netti da pedaggio (cioè al netto dell'IVA e dell'Integrazione del Canone);
- (ii)* un canone annuo di subconcessione nella misura del 5% su tutti i ricavi conseguiti dalle subconcessioni sul sedime autostradale e dalle altre attività svolte. Si precisa che, per le Aree di Servizio di nuova realizzazione e per i nuovi servizi offerti agli utenti, il canone di subconcessione dovuto al Concedente è elevato al 20% dei ricavi (per una descrizione delle attività svolte da operatori terzi presso le Aree di Servizio dislocate lungo la Rete Italiana del Gruppo, *cfr.* il precedente Paragrafo 6.1.2).

(E) Meccanismo di trasferimento - "pass through"

La Convenzione Unica prevede un meccanismo di trasferimento (c.d. "*pass-through*") consistente nel diritto di Autostrade per l'Italia al riconoscimento di uno specifico incremento tariffario a copertura del maggior esborso nel caso in cui la misura del Canone di Concessione dovesse essere elevata, a seguito di disposizioni normative, ovvero venissero introdotte forme analoghe di tassazione a carico del concessionario.

(F) *Affidamento di servizi a terzi in Aree di Servizio*

L'affidamento a terzi, in regime di subconcessione, dei servizi di distribuzione di prodotti petroliferi e affini e delle attività commerciali e di ristorazione nelle Aree di Servizio deve avvenire nel rispetto dei seguenti principi:

- verifica preventiva della sussistenza delle capacità tecnico-organizzative ed economiche dei concorrenti, allo scopo di garantire un adeguato livello e la regolarità del servizio, secondo quanto disciplinato dalla normativa di settore;
- valutazione delle offerte dei concorrenti che valorizzino l'efficienza, la qualità e la varietà dei servizi, gli investimenti in coerenza con la durata degli affidamenti e la pluralità dei marchi, con la precisazione che i processi di selezione devono assicurare una prevalente importanza al progetto tecnico-commerciale rispetto alle condizioni economiche proposte;
- utilizzo di modelli contrattuali idonei ad assicurare la competitività dell'offerta in termini di qualità e disponibilità dei servizi, nonché dei prezzi dei prodotti *Oil e Non-Oil*.

I sub-concessionari corrispondono all'Emittente un canone, una cui percentuale viene versata dallo stesso al Concedente, quale corrispettivo della sub-concessione (*cfr.* il precedente sottoparagrafo (D) del presente Paragrafo 6.4 e il precedente Paragrafo 6.1.2).

(G) *Disciplina dell'extra traffico*

La Convenzione Unica prevede una specifica disciplina in merito all'eventuale *extra* traffico registrato lungo la rete autostradale in concessione, rispetto alle previsioni. In particolare:

- qualora, su base quinquennale, il traffico effettivo consuntivato sulla rete in concessione registri una variazione media annuale superiore all'1% rispetto alle stime di traffico già definite nel IV Atto Aggiuntivo, il conseguente beneficio economico-finanziario eccedente tale soglia è accantonato in apposito fondo vincolato destinato al finanziamento di nuovi interventi autostradali sulla rete in concessione;
- l'eccedenza del traffico tra l'1% e l'1,5% è accantonata nella misura del 50%, oltre l'1,5% nella misura del 75%;
- il beneficio economico-finanziario è calcolato al netto del canone sui pedaggi e delle imposte.

(H) Tariffe

La formula per l'adeguamento tariffario annuale prevista dalla Convenzione Unica (indicata come "ΔT") è la seguente:

$$\Delta T = 70\% \Delta P + X \text{ Investimenti} + K$$

dove:

- ΔP rappresenta l'inflazione reale registrata nei 12 mesi precedenti (1° luglio – 30 giugno) come rilevata dall'ISTAT;
- 70% è la percentuale fissata convenzionalmente per tutta la durata della Convenzione Unica dell'inflazione di cui sopra;
- "X Investimenti" è il fattore di remunerazione delle opere già oggetto del IV Atto Aggiuntivo del 2002, calcolato sulla base di un determinato tasso di ritorno (7,18% al netto della componente fiscale);
- "K" è il fattore di remunerazione di nuove opere la cui remunerazione è calcolata, in conformità alla Delibera CIPE 39/2007, sulla base di un determinato tasso di ritorno.

Gli specifici incrementi tariffari relativi alla componente "X" (*investimenti*) e alla componente "K" sono riconosciuti annualmente in funzione dell'effettivo avanzamento dei lavori al 30 settembre di ogni anno.

Ai fini dell'adeguamento annuale delle tariffe da applicare dal 1° gennaio dell'anno successivo, Autostrade per l'Italia, ai sensi della Convenzione Unica, deve presentare entro il 15 ottobre di ciascun anno i dati relativi all'inflazione reale registrata nell'ultimo anno e l'indicazione dei valori relativi alle componenti della formula di adeguamento delle tariffe "X Investimenti" e "K", nonché la richiesta della variazione complessiva.

Con decreto motivato del MIT, di concerto con il MEF, da adottarsi entro il 15 dicembre, sono approvate o rigettate le variazioni proposte. Il decreto motivato può riguardare esclusivamente le verifiche relative alla correttezza dei valori inseriti nella formula revisionale e dei relativi conteggi, nonché alla sussistenza di gravi inadempienze delle disposizioni previste dalla convenzione e che siano state formalmente contestate dal concessionario entro il 30 giugno precedente.

(I) Piano investimenti e maggiori costi

Secondo quanto previsto dalla Convenzione Unica, l'Emittente si è impegnato, in aggiunta agli interventi previsti nei precedenti atti convenzionali, a sviluppare la progettazione preliminare di interventi di potenziamento su circa 330 chilometri della Rete di Autostrade per l'Italia, tra i quali la realizzazione di nuove terze e quarte corsie.

I suddetti interventi, individuati dalla Convenzione Unica sulla base delle previsioni di traffico e delle esigenze volte a garantire un adeguato livello di capacità e di servizio, potranno essere modificati e sostituiti con altri interventi, a scelta del Concedente, con decreto del MIT, in funzione dei mutati assetti infrastrutturali.

In caso di approvazione dei progetti definitivi dei suddetti interventi, la realizzazione degli stessi sarà poi oggetto di specifico accordo con il Concedente per la copertura economica finanziaria dell'investimento (per

una descrizione nonché una stima dei piani di investimento previsti dalla Convenzione Unica, *cfr.* la Sezione Prima, Capitolo V, Paragrafo 5.2.3 del Prospetto).

La Convenzione Unica prevede, inoltre, la realizzazione di nuovi interventi di risanamento acustico ed individua ulteriori Euro 2 miliardi (già previsti nelle Convenzione 1997 tra gli altri investimenti) relativi ad interventi di costruzione da realizzare, in via principale, fuori l'asse autostradale.

L'Emittente ha altresì assunto l'obbligo di pagare tutti i costi necessari per realizzare gli investimenti ancora da completare in base alla precedente Convenzione 1997. Per gli investimenti nei progetti previsti nel IV Atto Aggiuntivo del 2002 e per i nuovi investimenti da intraprendere ai sensi della Convenzione Unica, Autostrade per l'Italia ha assunto l'obbligo di finanziare i maggiori costi rispetto alla stima dei costi contenuta, di norma, nel progetto definitivo approvato dal Concedente, fatto salvo per i costi derivanti da eventi verificatisi per causa di forza maggiore o fatti di terzi non riconducibili responsabilità del concessionario.

In data 28 settembre 2012, Autostrade per l'Italia ha trasmesso al Concedente, in attuazione dell'art. 11 della Convenzione Unica, la documentazione relativa all'aggiornamento quinquennale del piano economico finanziario, da formalizzarsi con atto aggiuntivo alla Convenzione Unica medesima. Tale atto aggiuntivo è stato sottoscritto dall'Emittente e dal MIT in data 24 dicembre 2013 ed è stato successivamente approvato con decreto del MIT del 30 dicembre 2013, di concerto con il MEF, e registrato in data 29 maggio 2014 presso la Corte dei Conti.

Per informazioni in merito alla percentuale dei progetti completati, dei progetti in corso e di quelli autorizzati relativi alla Convenzione del 1997 e al IV Atto Aggiuntivo, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo V, Paragrafo 5.2.2 del Prospetto.

(L) Modificazioni soggettive e/o oggettive di Autostrade per l'Italia

Sono soggette ad autorizzazione preventiva da parte del Concedente, a pena di decadenza della Convenzione Unica, le seguenti operazioni:

- mutamenti soggettivi di Autostrade per l'Italia (fusione, scissione, trasferimento di azienda, mutamento sede sociale, o di oggetto sociale, scioglimento società);
- operazioni che hanno per oggetto partecipazioni di controllo nelle Società Concessionarie Italiane;
- operazioni dispositive aventi ad oggetto Beni Immobili Reversibili Accatastati.

Le operazioni di cessione di partecipazioni, anche di controllo, detenute da Autostrade per l'Italia (al di fuori di quelle sopra elencate) non sono soggette ad autorizzazione preventiva, qualora siano rispettati precisi parametri di solidità patrimoniale.

Non sono, del pari, soggette ad autorizzazione preventiva le operazioni di acquisizione di partecipazioni, anche di controllo. Laddove il corrispettivo sia superiore a Euro 50 milioni e l'operazione determini il mancato rispetto di parametri di solidità patrimoniale, è previsto l'obbligo di Autostrade per l'Italia di riportare tali indicatori al valore minimo richiesto entro sei mesi dalla data di approvazione del bilancio.

Per completezza, infine, è altresì previsto che il soggetto che controlla (ai sensi dell'art. 2359 del Codice Civile) Autostrade per l'Italia, per tutta la durata della Convenzione Unica e sotto pena di decadenza della stessa, rispetti determinati requisiti, tra i quali:

- mantenimento di un patrimonio netto almeno pari ad Euro 10 milioni per ogni punto percentuale di partecipazione nel capitale sociale della Società;
- mantenimento della sede sociale in un paese non incluso nelle liste dei paesi a regime fiscale privilegiato, ai sensi della normativa fiscale di volta in volta vigente;
- mantenimento sul territorio italiano della sede e delle competenze tecnico-organizzative della Società.

Inoltre, qualsiasi operazione per effetto della quale Autostrade per l'Italia cessi di essere controllata, ai sensi dell'art. 2359 del Codice Civile, è soggetta a preventiva autorizzazione da parte del Concedente.

(M) Altri obblighi a carico di Autostrade per l'Italia e regime sanzionatorio

Ai sensi della Convenzione Unica, Autostrade per l'Italia assume l'obbligo di:

- (a) gestire, curare la manutenzione dell'infrastruttura autostradale;
- (b) organizzare, mantenere e promuovere servizi di soccorso stradale;
- (c) progettare e realizzare i lavori indicati nella Convenzione Unica, tra i quali la costruzione di ulteriori corsie, delle tratte autostradali e di svincoli;
- (d) tenere una contabilità analitica aggiornata, compresi i dati sul traffico, di ciascun tratto autostradale;
- (e) mantenere nel proprio statuto la presenza nel collegio sindacale di un funzionario del Concedente;
- (f) rispettare un determinato rapporto di copertura del debito per tutta la durata della Convenzione Unica;
- (g) per le attività direttamente collegate alla costruzione e manutenzione di autostrade, assegnare lavori, servizi e forniture nel rispetto delle norme legislative e regolamentari vigenti;
- (h) in caso di ritardo nell'esecuzione degli investimenti non specificatamente remunerati in tariffa (investimenti assentiti nella Convenzione 1997), vincolare apposite riserve nominative del patrimonio netto in misura pari ai conseguenti benefici economico-finanziari, che diverranno disponibili al raggiungimento dell'importo degli investimenti previsti;
- (i) disporre di linee di finanziamento non revocabili o di disponibilità liquide, vincolate alla realizzazione degli investimenti, di importo pari allo scostamento dovuto ai ritardi tra il consuntivo degli investimenti e le previsioni riportate in uno specifico allegato della Convenzione Unica;
- (j) non prestare - salvo che ciò sia strettamente finalizzato ad ottenere, indirettamente, tramite finanziamenti infragruppo, maggiori risorse finanziarie a condizioni di mercato più efficienti e funzionali all'esercizio delle attività rientranti nell'oggetto sociale - finanziamenti o garanzie a società controllanti, controllate

o collegate ai sensi dell'art. 2359 del Codice Civile, ovvero collegate o controllate dal medesimo controllante, fatte salve le società controllate o collegate che operano nelle infrastrutture viarie;

- (k) prevedere e mantenere nello statuto idonee misure atte a prevenire conflitti di interesse degli amministratori e, per gli stessi, speciali requisiti di onorabilità e professionalità nonché, per almeno alcuni di essi, di indipendenza (detti requisiti sono individuati dall'art. 21 dello Statuto della Società).

La Convenzione Unica individua altresì gli inadempimenti di Autostrade per l'Italia che possono comportare l'applicazione di sanzioni e penali. Per ciascuno dei suddetti inadempimenti è determinato l'ammontare delle sanzioni/penali da applicare. L'importo massimo complessivo annuo delle sanzioni non può superare il 10% del fatturato annuo dell'Emittente e, in ogni caso, non potrà superare il limite di Euro 150 milioni annui. Nel caso in cui l'Emittente superi il predetto limite per due annualità consecutive, può essere avviato il procedimento di decadenza della concessione.

Le penali variano da Euro 10.000 a Euro 2.000.000. La penale più alta si applica qualora non siano rispettati *standard* di qualità uguali o superiori a determinati livelli individuati con riferimento al 2006. In ogni caso, le singole penali corrisposte da Autostrade per l'Italia fino alla Data del Prospetto sono di importo non significativo.

Le sanzioni variano da Euro 25.000 a Euro 5.000.000. La sanzione più alta si applica qualora sia realizzata un'operazione straordinaria in assenza della preventiva autorizzazione del Concedente.

6.5 Le Altre Convenzioni Italiane

La gestione, costruzione e manutenzione della rete autostradale delle Società Concessionarie Italiane (ad eccezione della rete gestita da Società Traforo del Monte Bianco, che opera in base ad un diverso regime di concessione) è regolata dalle Altre Convenzioni Italiane, sottoscritte con ANAS, ai sensi della Legge 24 novembre 2006, n. 286, e successive modifiche. Le Altre Convenzioni Italiane sono divenute efficaci nel 2010, a seguito dell'approvazione *ex lege* intervenuta con il D.L. 8 aprile 2008, n. 59, come successivamente modificato dalla Legge 23 dicembre 2009, n. 191, previo recepimento delle prescrizioni di cui alle delibere CIPE sugli schemi di convenzione sottoscritti tra il singolo concessionario e il Concedente.

Ciascuna Altra Convenzione del Gruppo prevede una serie di obblighi a carico del concessionario, e in particolare l'obbligo di:

- (a) gestire e curare la manutenzione delle infrastrutture autostradali;
- (b) curare la manutenzione delle relative tratte autostradali;
- (c) organizzare e mantenere servizi di assistenza agli automobilisti;
- (d) progettare i lavori previsti nella relativa concessione come la costruzione di ulteriori corsie, tratti e svincoli, sia per rispettare i requisiti di sicurezza che per mantenere i livelli di servizio offerti;
- (e) affidare contratti di lavori, servizi e forniture in rispetto alla normativa vigente;
- (f) tenere la contabilità analitica nei modi specificati nella convenzione unica;

- (g) fornire al Concedente, su richiesta, le informazioni concernenti i ricavi, costi e le azioni detenute in controllate o altre società affiliate; e
- (h) mantenere nello statuto la clausola che preveda la presenza nel collegio sindacale di un funzionario del Concedente e di un funzionario del MEF, quest'ultimo in funzione di Presidente.

Alla scadenza di ciascun contratto di concessione (*cf.* il precedente Paragrafo 6.1.1), è previsto che la società concessionaria provveda al trasferimento in proprietà al Concedente dell'autostrada assentita in concessione e delle relative pertinenze, a titolo gratuito (salvo indennizzo, se previsto, calcolato secondo le modalità stabilite nelle rispettive convenzioni uniche), in buono stato di conservazione e libere da pesi e gravami. Il trasferimento della gestione dell'autostrada avrà luogo contestualmente alla corresponsione dell'eventuale indennizzo.

È previsto che ciascuna delle Altre Convenzioni Italiane possa cessare anticipatamente in caso di grave e continuato inadempimento da parte del concessionario rispetto agli specifici obblighi indicati nella convenzione medesima. In tal caso, il Concedente comunica alla concessionaria gli elementi dell'accertamento, fissando un congruo termine entro il quale la stessa è tenuta ad adempiere ovvero a fornire le proprie giustificazioni. Trascorso il termine senza che la società concessionaria abbia provveduto, ovvero presentato le proprie giustificazioni, ovvero nel caso in cui queste ultime non siano state accettate dal Concedente, lo stesso potrà avviare il procedimento di decadenza, attraverso un provvedimento assunto con decreto del MIT, di concerto con il MEF, e la società concessionaria sarà comunque tenuta a proseguire nella gestione della concessione fino all'emissione di un nuovo decreto che trasferisca la concessione ad un soggetto terzo. In caso di decadenza, il concessionario cessato è tenuto a ritrasferire in favore del Concedente gli attivi afferenti alla concessione previo pagamento da parte del Concedente di un indennizzo determinato sulla base dei criteri individuati nelle singole convenzioni. Le convenzioni prevedono, altresì, ulteriori ipotesi di cessazione anticipata per revoca di pubblico interesse e per inadempimento del Concedente, che in ogni caso danno luogo al pagamento da parte del Concedente stesso di un indennizzo determinato sulla base dei criteri individuati nelle singole convenzioni.

Ai fini della determinazione dell'adeguamento tariffario annuale (per una descrizione delle modalità di determinazione degli adeguamenti tariffari e della normativa applicabile, *cf.* i precedenti Paragrafi 6.1.1.1 e 6.3.2), le concessionarie controllate Raccordo Valle d'Aosta, Tangenziale Napoli e Autostrade Meridionali - le cui convenzioni uniche, con riequilibrio dei rispettivi piani finanziari, sono divenute efficaci nel 2010 - hanno applicato, per la prima volta a decorrere dal 1° gennaio 2011, la nuova formula di adeguamento tariffario basata sulla Delibera CIPE 39/2007, che include l'inflazione programmata, la componente di riequilibrio e il fattore di remunerazione degli investimenti, oltre al fattore qualità.

6.6 Fonti delle dichiarazioni dell'Emittente sulla posizione concorrenziale

Le informazioni e le dichiarazioni riguardanti il contesto competitivo in cui opera il Gruppo Autostrade e il suo posizionamento competitivo, di cui al precedente Paragrafo 6.2, sono state tratte da, o elaborate a partire da, elaborazioni interne dell'Emittente ovvero fonti terze, secondo quanto indicato di volta in volta mediante apposite note a piè di pagina o direttamente nelle tabelle di riferimento.

In particolare, le fonti utilizzate a sostegno delle dichiarazioni dell'Emittente sulla posizione concorrenziale possono essere individuate come segue:

(A) quanto alle dichiarazioni concernenti il mercato italiano:

- Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2012-2013, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- AISCAT Informazioni 1-2/2014;
- AISCAT Informazioni 3-4/2013;
- Presentazione di SIAS S.p.A. agli analisti finanziari (settembre 2014, disponibile sul sito *internet* www.grupposias.it);
- Rilevamento sistematico del traffico sulla rete autostradale a pagamento;

(B) quanto alle dichiarazioni concernenti i mercati cileno e brasiliano:

- elaborazioni interne del Gruppo Autostrade;

(C) quanto alle dichiarazioni concernenti il mercato polacco:

- dati rinvenibili sul sito *internet* della GDDKiA, www.gddkia.gov.pl (si veda, in particolare, il *link* <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/17613/Podsumowanie-2014-roku>). Cfr. anche il sito *internet* <http://www.autostrada-a4.pl/driver>.

CAPITOLO VII - STRUTTURA ORGANIZZATIVA

7.1 Descrizione del Gruppo a cui appartiene l'Emittente

Alla Data del Prospetto, l'Emittente è la società capogruppo del Gruppo Autostrade.

Il capitale dell'Emittente è interamente detenuto da Atlantia, società con azioni quotate sul MTA, che esercita attività di direzione e coordinamento di Autostrade per l'Italia ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del Codice Civile, svolta principalmente ai fini dell'assunzione di decisioni strategiche, dell'allocazione delle risorse e dell'analisi dei risultati ⁽⁶⁵⁾. Per completezza, si precisa inoltre che, considerato il ruolo di Atlantia 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, con riguardo al settore autostradale è stato affidato ad Autostrade per l'Italia, a quest'ultima è stato demandato l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento sulle società concessionarie e industriali dalla stessa controllate.

Il regime di trasparenza cui Atlantia è assoggettata nella sua qualità di emittente azioni quotate ai sensi del TUF - sottoposto, pertanto, agli obblighi di informazione continua e periodica e agli ulteriori presidi a tutela degli azionisti e del mercato previsti dalle norme di legge e regolamentari applicabili - e l'adozione di specifiche procedure a livello di Gruppo Atlantia (ivi inclusa, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, la procedura in materia di operazioni con parti correlate) escludono - a giudizio di Autostrade per l'Italia - la possibilità che l'attività di direzione e coordinamento esercitata da Atlantia possa dare luogo a ipotesi di abuso.

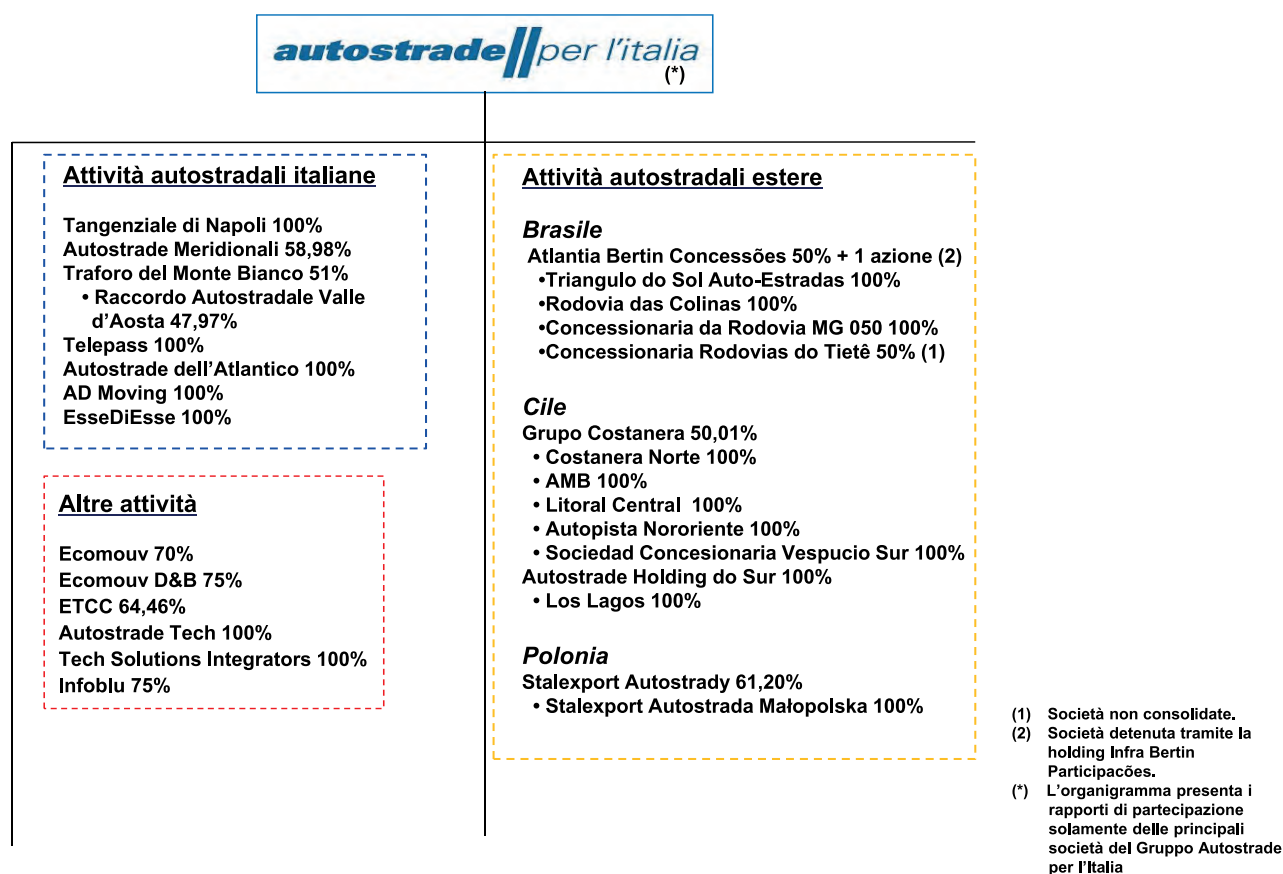
Per informazioni sul Gruppo Atlantia, si rinvia al successivo Paragrafo 7.2 della presente Sezione.

Edizione, società facente capo ai membri della famiglia Benetton, è l'azionista ultimo della catena di controllo. In particolare, sulla base delle informazioni pubblicamente disponibili, Edizione detiene una partecipazione pari al 66,40% del capitale sociale di Sintonia, che detiene a sua volta circa il 45,56% del capitale di Atlantia (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo XII, Paragrafo 12.1 del Prospetto).

Per informazioni sul Patto Sintonia e sulla sua prossima cessazione, si veda la Sezione Prima, Capitolo XII, Paragrafo 12.2 del Prospetto.

⁽⁶⁵⁾ *Cfr.* la Relazione finanziaria annuale consolidata dell'Emittente relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, pag. 52 e 189.

L'organigramma che segue illustra la struttura organizzativa del Gruppo Autostrade alla Data del Prospetto.



7.2 Informazioni relative al Gruppo Atlantia

Come segnalato, l'Emittente fa parte del Gruppo Atlantia, di cui la capogruppo Atlantia è una *holding* di partecipazioni con azioni quotate sul MTA.

Tenuto conto della circostanza che, come meglio precisato nella Sezione Prima, Capitolo III, Paragrafo 3.3 e Capitolo XV, Paragrafi da 15.4 a 15.7, una parte rilevante dell'indebitamento riconducibile direttamente o indirettamente all'Emittente presenta clausole e *covenant* che fanno riferimento anche alla controllante Atlantia e/o al Gruppo Atlantia, all'interno del Prospetto e, in particolare, del presente Paragrafo 7.2, sono riportate talune informazioni relative al Gruppo Atlantia, tratte da documenti pubblicamente disponibili, riconducibili ad Atlantia medesima, che l'Emittente ritiene significative ai fini della valutazione dello strumento offerto. Anche dopo la pubblicazione del Prospetto, le informazioni e i dati relativi alla controllante Atlantia e/o a società del Gruppo Atlantia (diverse dall'Emittente e dalle sue controllate) saranno reperibili facendo riferimento alle medesime fonti pubblicamente disponibili.

Salvo ove diversamente indicato, i dati e le informazioni contenuti nel presente Paragrafo e relativi ad Atlantia, nella sua qualità di emittente azioni quotate ai sensi del TUF (sottoposto, pertanto, a obblighi di informazione continua e periodica) e al Gruppo Atlantia (inclusa ADR), sono riprodotti fedelmente dalle corrispondenti sezioni della relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, approvata dal consiglio di amministrazione della società in data 6 marzo 2015 e disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it, alla quale si rinvia.

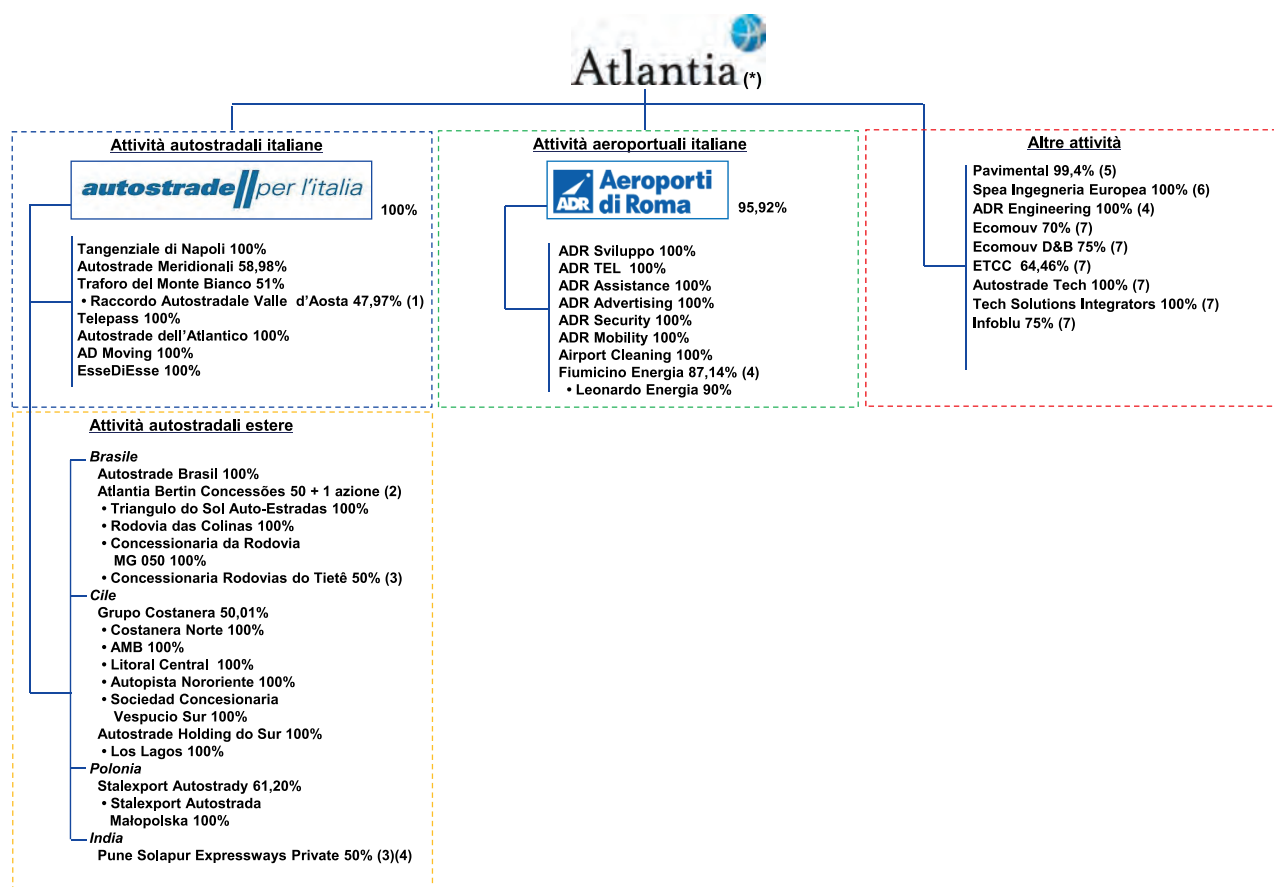
7.2.1 Descrizione del Gruppo Atlantia

Al 31 dicembre 2014, oltre ad Autostrade per l'Italia e alle sue controllate, rientravano nel perimetro di consolidamento del Gruppo Atlantia le seguenti società:

- (a) ADR (partecipata da Atlantia per il 95,92%) che, anche tramite le proprie società controllate, gestisce in concessione e sviluppa gli aeroporti di Roma Fiumicino Leonardo da Vinci e Ciampino G.B. Pastine e svolge altre attività connesse e complementari alla gestione aeroportuale;
- (b) ADR Engineering S.p.A. (partecipata da Atlantia per il 100%), attiva nel campo dell'ingegneria aeroportuale, fornisce servizi integrati per la realizzazione di grandi opere ⁽⁶⁶⁾;
- (c) Fiumicino Energia S.r.l. (partecipata da Atlantia per l'87,14%), proprietaria della centrale di cogenerazione che alimenta l'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci";
- (d) Leonardo Energia - società consortile a r.l. (partecipata da Atlantia per il 90%), gestore della centrale di cogenerazione che alimenta l'Aeroporto di Fiumicino "Leonardo da Vinci";
- (e) Pavimental, che opera nel settore delle pavimentazioni e manutenzioni autostradali e aeroportuali e delle costruzioni, il cui capitale è detenuto da Atlantia per il 59,4%, mentre Autostrade per l'Italia e ADR detengono ciascuna una partecipazione pari, rispettivamente, al 20%;
- (f) SPEA, attiva nei settori della progettazione, della direzione lavori e del monitoraggio e manutenzione programmata di infrastrutture, il cui capitale è detenuto da Atlantia per il 46%, mentre Autostrade per l'Italia e ADR detengono ciascuna una partecipazione pari, rispettivamente, al 27%.

⁽⁶⁶⁾ Come meglio precisato nella Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.3 del Prospetto, in data 12 marzo 2015, le assemblee dei soci di ADR Engineering S.p.A. e di SPEA hanno deliberato la fusione per incorporazione di ADR Engineering S.p.A. in SPEA. Ad esito dell'operazione, Atlantia sarà titolare del 60% del capitale sociale della società risultante dalla fusione, mentre l'Emittente e ADR rimarranno titolari ciascuno del 20% del capitale.

L'organigramma che segue illustra la struttura organizzativa del Gruppo Atlantia.



(*) L'organigramma semplificato presenta i rapporti di partecipazione delle principali società del Gruppo Atlantia al 31.12.2014.

- (1) La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto, riferita alle azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria, è pari al 58,00%.
- (2) Società detenuta tramite la *holding* Infra Bertin Participacões.
- (3) Società non consolidate.
- (4) Società detenute direttamente da Atlantia.
- (5) Società detenuta al 59,4% da Atlantia, al 20% da Autostrade per l'Italia e al 20% da ADR.
- (6) Società detenuta al 46% da Atlantia, al 27% da Autostrade per l'Italia e al 27% da ADR.
- (7) Società controllate da Autostrade per l'Italia.

Si veda la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it, pag. 10 e seguenti.

7.2.2 Informazioni finanziarie relative al Gruppo Atlantia

La tabella di seguito riportata evidenzia le principali informazioni finanziarie del Gruppo Atlantia. Tali indicatori (EBITDA, Indebitamento Finanziario Netto e *Cash Flow* Operativo - FFO) non sono identificati come misure contabili nell'ambito degli IFRS e pertanto non devono essere considerati misure alternative per la valutazione dell'andamento economico del Gruppo Atlantia e della relativa posizione finanziaria.

	Esercizio al 31 dicembre			
	2014		2013 ⁽¹⁾	
	(in milioni di Euro)			
	Gruppo Atlantia	Gruppo Autostrade	Gruppo Atlantia	Gruppo Autostrade
Totale ricavi ⁽²⁾	5.083	4.288	4.221	4.118
Margine Operativo Lordo (EBITDA) ⁽³⁾	3.169	2.683	2.585	2.517
Cash Flow Operativo (FFO) ⁽⁴⁾	2.079	1.740	1.663	1.628
Totale Patrimonio netto	8.263	4.426	8.210	4.530
Indebitamento Finanziario Netto ⁽⁵⁾	10.528	10.393	10.769	10.525

⁽¹⁾ I dati di conto economico del Gruppo Atlantia e del Gruppo Autostrade relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 sono stati riesposti (*restated*) rispetto ai dati precedentemente pubblicati, in applicazione dell'IFRS 5 "Attività non correnti possedute per la vendita e attività operative cessate" al fine di presentare il contributo delle società SPEA, Pavimental, Ecomouv, Ecomouv' Design&Build S.A. e Tech Solutions Integrators S.A. ai risultati economici consolidati nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate", anziché essere incluso in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività in funzionamento. I dati patrimoniali del Gruppo Atlantia al 31 dicembre 2013 sono stati rideterminati per effetto del completamento delle attività di identificazione e valutazione dei *fair value* delle attività acquisite e delle passività assunte per effetto dell'operazione di fusione per incorporazione di Gemina S.p.A. in Atlantia, con efficacia dal 1° dicembre 2013.

⁽²⁾ Si tratta dei ricavi operativi del conto economico riclassificato. Tali ricavi si differenziano dai ricavi del prospetto di conto economico del bilancio consolidato in quanto i ricavi per servizi di costruzione, rilevati a fronte dei costi per servizi, dei costi per il personale e degli oneri finanziari capitalizzati per lavori in concessione, sono presentati nel presente prospetto a riduzione delle rispettive voci di costi operativi e degli oneri finanziari.

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

⁽⁴⁾ Il Cash Flow Operativo (FFO) è calcolato come utile + ammortamenti +/- accantonamenti/riuscii di fondi per accantonamenti + oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti +/- svalutazioni/ripristinii di valore di attività +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- quota di imposte differite/anticipate nette rilevata a conto economico.

⁽⁵⁾ L'Indebitamento Finanziario Netto del Gruppo Atlantia e del Gruppo Autostrade è determinato deducendo dall'indebitamento finanziario netto determinato, in conformità alla raccomandazione dell'ESMA n. 319 del 20 marzo 2013, le attività finanziarie non correnti.

Si veda la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it, pag. 20 e seguenti.

7.2.3 Attività aeroportuali italiane del Gruppo Atlantia, svolte tramite ADR

A seguito della fusione per incorporazione di Gemina S.p.A. in Atlantia, quest'ultima controlla, a partire dal 1° dicembre 2013, le società in precedenza controllate da Gemina S.p.A..

In particolare, Atlantia detiene il 95,9% del capitale di ADR, la quale, come già indicato, anche tramite le proprie società controllate, gestisce in concessione e sviluppa gli aeroporti di Roma Fiumicino Leonardo da Vinci e Ciampino G.B. Pastine e svolge altre attività connesse e complementari alla gestione aeroportuale.

Pertanto, a partire dal 1° dicembre 2013, il Gruppo Atlantia consolida i dati economici e patrimoniali del gruppo facente capo ad ADR (ai soli fini del presente Paragrafo 7.2.3, il "Gruppo ADR").

Coerentemente con le finalità indicate nella parte introduttiva del presente Paragrafo 7.2, di seguito sono riportate le principali caratteristiche delle attività aeroportuali del Gruppo Atlantia e il relativo andamento economico per l'esercizio 2014.

7.2.3.1 Cenni alla Concessione e al Contratto di Programma di ADR

Come riportato nella relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 e, prima ancora, nel documento informativo redatto ai fini della fusione tra Atlantia e Gemina S.p.A., ai sensi dell'art. 57, comma 1, lettera d) del Regolamento Emittenti, e pubblicato in data 28 novembre 2013 (entrambi a disposizione del pubblico sul sito *internet* www.atlantia.it, ai quali si rinvia per maggiori informazioni), ADR e le società del Gruppo ADR gestiscono in esclusiva il sistema aeroportuale della Capitale in virtù della concessione affidata ad ADR ai sensi della Legge 10 novembre 1973, n. 755, come successivamente modificata (ai soli fini del presente Paragrafo 7.2.3, la "**Concessione**"), e dell'atto unico recante "*Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di programma, ai sensi dell'art. 17, comma 34 bis, del DL 1 luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni in Legge 102/2009, comprensiva dei principi e criteri per il suo aggiornamento periodico*" (ai soli fini del presente Paragrafo 7.2.3, il "**Contratto di Programma**"), sottoscritto tra ADR e l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) il 25 ottobre 2012, che ha sostituito la precedente convenzione di gestione n. 2820 del 26 giugno 1974.

Il 21 dicembre 2012, il Presidente del Consiglio dei Ministri - su proposta del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia - ha approvato il Contratto di Programma con alcune modifiche e integrazioni, che sono state recepite in uno specifico atto aggiuntivo, sottoscritto da ENAC e ADR il 27 dicembre 2012. In data 28 dicembre 2012 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale il comunicato della Presidenza del Consiglio dei Ministri relativo all'approvazione dell'atto unico.

In data 8 marzo, il D.P.C.M. e il Contratto di Programma sono stati registrati dalla Corte dei Conti, con decorrenza dei nuovi corrispettivi per le attività regolamentate dal 9 marzo 2013.

Il Contratto di Programma disciplina i rapporti tra il concessionario ADR e l'ENAC e scadrà, insieme con la Concessione, il 30 giugno 2044.

La Concessione potrebbe decadere prima della scadenza qualora si verificassero alcuni eventi o violazioni stabiliti dal Contratto di Programma. In particolare, la decadenza della Concessione è prevista, *inter alia*, in caso di: (i) gravi e reiterate violazioni da parte del Gruppo ADR del codice della navigazione di cui al Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327, come modificato; (ii) gravi e reiterate violazioni da parte del Gruppo ADR della disciplina relativa alla sicurezza, successivamente all'applicazione delle penali; (iii) perdita dei requisiti necessari per la certificazione ai sensi del regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti; (iv) ulteriore grave ritardo nell'attuazione degli investimenti previsti nel documento tecnico decennale successivamente all'applicazione delle penali; (v) modifiche soggettive in capo ad ADR senza aver ottenuto l'autorizzazione preventiva del MIT e del MEF; (vi) mancata realizzazione, nei termini previsti dal Contratto di Programma, di operazioni di riequilibrio patrimoniale o il trasferimento del controllo su ADR ad un soggetto che non soddisfi i requisiti o non assuma gli obblighi previsti nel Contratto di Programma; (vii) eventi da cui risulti che ADR non si trova più nella capacità di gestire l'aeroporto; (viii) ritardo per più di 12 mesi nel pagamento del canone di concessione; (ix) mancata presentazione nei termini previsti del documento tecnico pluriennale degli investimenti; (x) abbandono anche parziale della gestione da parte di ADR; e (xi) perdita dei requisiti patrimoniali stabiliti nel Contratto di Programma.

Inoltre, la Concessione potrebbe essere revocata con un provvedimento interministeriale prima della sua scadenza per motivi di interesse pubblico, in conformità ai principi generali applicabili a tutte le concessioni pubbliche rilasciate in Italia. In tal caso, è richiesto un preavviso non inferiore a 6 mesi.

Infine, la Concessione potrebbe cessare in conseguenza della risoluzione del Contratto di Programma richiesta da parte di ADR o di ENAC al verificarsi di alcuni eventi previsti nel Contratto di Programma medesimo. In particolare ADR, dopo aver esperito negativamente con ENAC il processo di definizione dei rimedi previsti, potrà richiedere la risoluzione del Contratto di Programma, *inter alia*, in caso di: (i) sopravvenute disposizioni normative ovvero esigenze inerenti la sicurezza, la regolarità del trasporto aereo o comunque connesse al dimensionamento dei volumi di traffico tali da rendere necessaria la modifica del piano di sviluppo aeroportuale presentato all'ENAC; (ii) mancata approvazione da parte delle autorità competenti del suddetto piano di sviluppo entro 36 mesi dalla sua presentazione; (iii) cause di forza maggiore o fatti estranei alla responsabilità di ADR o mutamenti sostanziali nel quadro normativo che alterino l'equilibrio del piano economico-finanziario, modificando la redditività delle attività regolate o introducendo vincoli sulla redditività e sull'esercizio delle attività non regolate; (iv) mancato raggiungimento, al termine di ciascun periodo di regolazione tariffaria decennale, di un accordo relativamente ai valori dei parametri da utilizzare per il calcolo dei livelli tariffari nel successivo periodo di regolazione tariffaria; e (v) sopravvenute disposizioni normative in materia tariffaria che modifichino il regime dei ricavi delle attività non regolamentate e/o i criteri di calcolo della *regulated asset base* e della remunerazione del capitale investito rispetto a quanto previsto dal Contratto di Programma.

Nel caso in cui la Concessione dovesse essere revocata prima della scadenza, decadere o cessare per effetto della risoluzione del Contratto di Programma, ADR avrà diritto a ricevere un indennizzo calcolato, applicando la metodologia del *discounted unlevered free cash flow*, su: (a) il valore attualizzato dei ricavi della gestione da attività regolate e non regolate, prevedibile al momento del provvedimento interministeriale per il periodo sino alla scadenza della Concessione, al netto dei relativi costi, oneri, investimenti ed imposte prevedibili nel medesimo periodo, e (b) il valore residuo attualizzato del capitale investito netto regolato e del capitale investito netto non regolato previsti alla data di scadenza della Concessione. Inoltre, il valore di mercato delle attività non regolate di cui sopra sarà determinato da un organismo indipendente pubblico nazionale o internazionale scelto congiuntamente dalle parti o in caso di mancato accordo dal Presidente della Camera Arbitrale Internazionale di Parigi. Si segnala, infine, che il suddetto indennizzo verrà decurtato, a titolo di penale, di una somma pari al 10% dello stesso in caso di decadenza della Concessione, salvo il maggior danno.

Si vedano, rispettivamente, la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it, pag. 83 e pag. 166 e seguenti, e il documento informativo redatto ai fini della fusione tra Atlantia e Gemina S.p.A., ai sensi dell'art. 57, comma 1, lettera d) del Regolamento Emittenti, e pubblicato in data 28 novembre 2013, anch'esso disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it, pag. 96 e seguenti.

Per maggiori informazioni sulla Concessione, il Contratto di Programma e i relativi atti aggiuntivi, si veda, altresì, la documentazione disponibile sul sito *internet* dell'ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, al seguente indirizzo:

https://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Stipulati/info394305231.html.

7.2.3.2 Attività aeroportuali italiane per l'esercizio 2014

I ricavi totali delle attività aeroportuali italiane del Gruppo Atlantia ⁽⁶⁷⁾ nel 2014 sono stati pari a Euro 751 milioni e risultano in aumento dell'8% rispetto all'esercizio 2013. In particolare, i ricavi per servizi aeronautici, pari a Euro 520 milioni, sono aumentati complessivamente del 14% rispetto al 2013, beneficiando delle positive *performance* del traffico (passeggeri +6,4%, numero di movimenti +3,2%), oltre che dell'adeguamento dei corrispettivi unitari dal 1° marzo 2014. Si rileva, tuttavia, una riduzione del -3% degli altri ricavi operativi che si attestano, nel 2014, a Euro 231 milioni.

I costi operativi netti, pari a Euro 285 milioni nel 2014, presentano un incremento di Euro 18 milioni (+7%), in particolare:

- i costi esterni gestionali si attestano a Euro 126 milioni (+2% rispetto al 2013), evidenziando, in particolare, un incremento dei costi per servizi riconducibile, oltre che alle azioni volte al miglioramento della qualità negli scali, all'effetto positivo e non ricorrente di cui ha beneficiato il 2013 per l'esito della transazione che ha risolto il contenzioso riguardante gli oneri per servizio antincendio (Euro 15 milioni). Tali effetti sono stati in parte compensati dalla riduzione degli altri costi esterni gestionali generata, al contrario, dall'impatto negativo sui conti 2013 del pronunciamento sfavorevole della Corte di Cassazione sul contenzioso in materia di imposte sull'energia elettrica;
- l'onere per canoni concessori, pari a Euro 32 milioni, è in aumento di Euro 3 milioni per effetto principalmente dell'incremento del traffico;
- il costo del lavoro netto, pari a Euro 127 milioni, registra una crescita dell'11% sostanzialmente riconducibile alla maggiore forza media impiegata dal Gruppo ADR (+217 unità medie), principalmente relativo all'avvio delle attività di Airport Cleaning S.r.l. (società dedicata ai servizi di pulizia nelle aree aeroportuali), all'aumento dell'attività operativa dovuta all'incremento del traffico passeggeri e all'attivazione delle iniziative finalizzate al miglioramento dei livelli di qualità del servizio.

L'EBITDA risulta pari a Euro 466 milioni, in miglioramento di Euro 36 milioni rispetto al 2013 (+8%), con una incidenza sui ricavi totali pari al 62%.

Si veda la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it, pag. 80.

7.2.3.3 Andamento del traffico

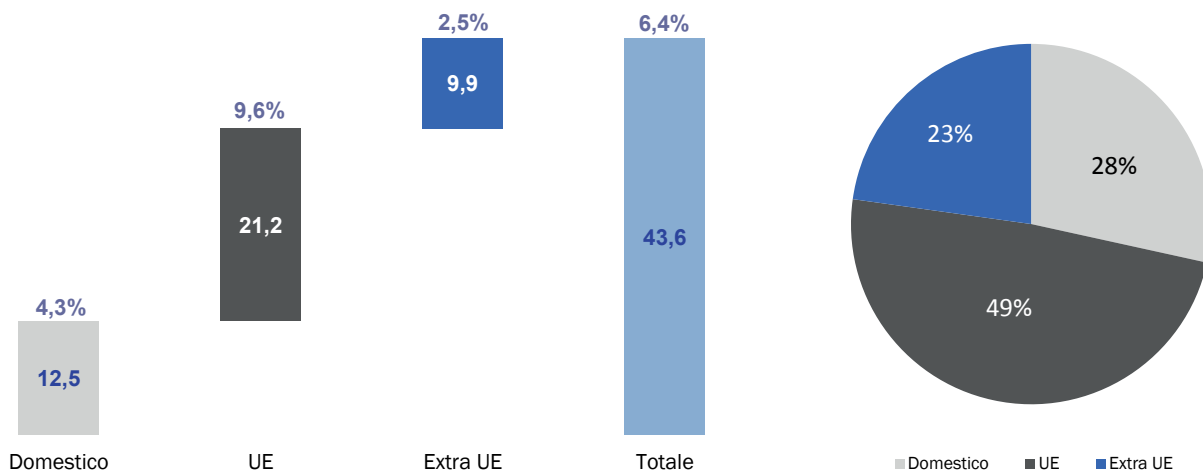
Nel corso del 2014, sono transitati nel sistema aeroportuale romano circa 44 milioni di passeggeri, con una crescita complessiva del 6,4% rispetto all'anno precedente. Il segmento "UE" ha rappresentato il principale fattore di crescita (+9,6% con una quota del 49% rispetto al traffico totale), cui si è unita una crescita importante del segmento "Extra-UE" (+2,5%) e un forte incremento del traffico "Domestico" (+4,3%). In particolare, sullo scalo di Fiumicino, il traffico passeggeri è aumentato del 6,5%, mentre su quello di Ciampino del 5,7%.

⁽⁶⁷⁾ Le "Attività aeroportuali italiane" del Gruppo Atlantia si riferiscono alle società del Gruppo ADR, nonché a Fiumicino Energia S.r.l. e a Leonardo Energia - Società consortile a r.l. (*cf.* la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it, pag. 62).

Si sono registrati risultati positivi anche relativamente alla capacità offerta, che ha evidenziato, nell'anno, un incremento dei movimenti del 3,2%, dei posti offerti del 4,7% e del tonnellaggio aeromobili del 3,8%.

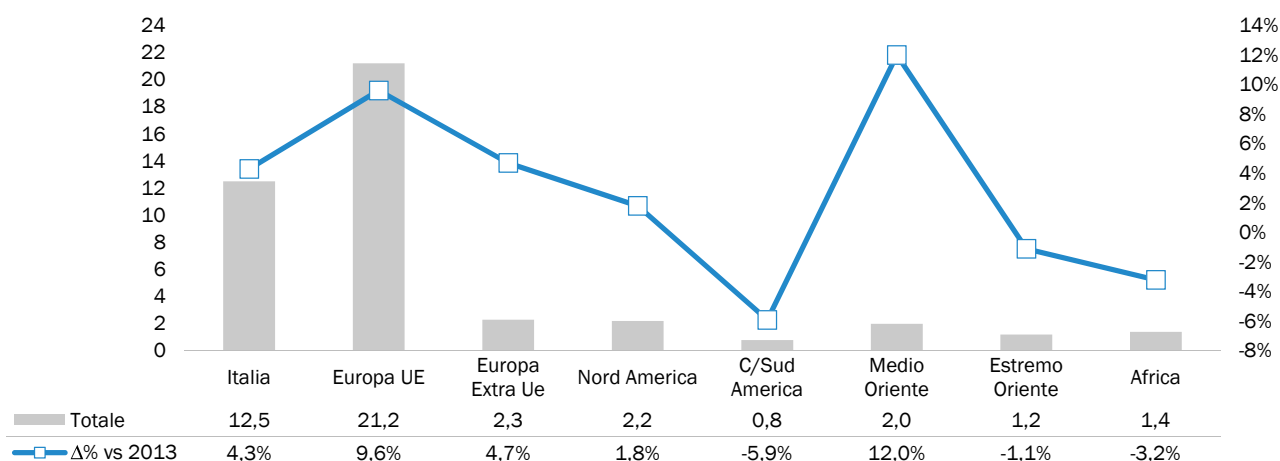
La rappresentazione grafica che segue illustra la composizione del traffico nel 2014 per il sistema aeroportuale romano (in milioni di passeggeri).

Variation 2014 vs. 2013



In termini di distribuzione dei passeggeri per area geografica, si rileva la crescita del Medio Oriente (+12,0%), dell'Europa (UE +9,6%; Extra-UE +4,7%), del Nord America (+1,8%) e del mercato domestico italiano (+4,3%), a fronte dei cali registrati nelle rimanenti aree (Centro/Sud America -5,9%, Africa -3,2% ed Estremo Oriente -1,1%) ⁽⁶⁸⁾.

Il grafico che segue illustra la distribuzione del traffico passeggeri del sistema aeroportuale romano per area geografica (in milioni di passeggeri).



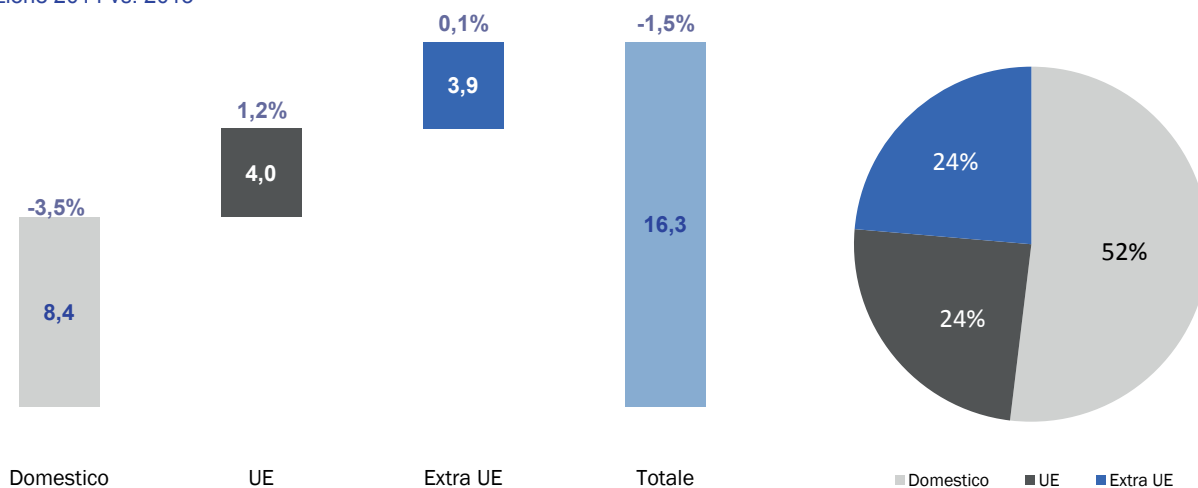
Nel 2014, la *performance* di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A., vettore di riferimento dello scalo di Fiumicino, risente del processo di razionalizzazione del *network* con una flessione dell'1,5% di traffico

⁽⁶⁸⁾ Si noti che, ai fini di un confronto omogeneo, gli andamenti dei segmenti UE ed Extra UE sono stati confrontati ai valori del 2013 assumendo la presenza di Svizzera e Croazia sempre nell'ambito tariffario UE (avvenuto dal 1° luglio 2013).

passengeri nel periodo, che, tuttavia, è stata più che controbilanciata dalla crescita degli altri vettori (+13,3% sullo scalo). La riduzione dei passeggeri trasportati da Alitalia è essenzialmente dovuta al calo del traffico in ambito “Domestico” (-3,5%), mentre la componente internazionale è stata caratterizzata da una crescita dello 0,6% (“UE” +1,2% ed “Extra-UE” +0,1%).

La rappresentazione grafica che segue illustra la composizione del traffico nel 2014 per il vettore Alitalia a Fiumicino (in milioni di passeggeri).

Variazione 2014 vs. 2013



Si veda la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l’esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it, pag. 81 e 82.

7.2.3.4 Attività aviation

Nell’esercizio 2014 i ricavi delle attività *aviation*, che comprendono principalmente i ricavi per diritti aeroportuali, infrastrutture centralizzate e servizi di sicurezza, ammontano a Euro 520 milioni, in aumento del 14% rispetto all’anno precedente.

Si ricorda che a partire dal 9 marzo 2013, oltre alla variazione dei principali corrispettivi unitari, il Contratto di Programma ha definito l’accorpamento di numerosi corrispettivi, in particolare nell’ambito delle infrastrutture centralizzate, facendo confluire alcuni di essi all’interno dei diritti aeroportuali.

Pertanto, il confronto delle voci sotto commentate non è omogeneo e non consente appieno la comparazione con i risultati dell’anno precedente, sostanzialmente riferibile solo a livello di ricavi totali.

I ricavi per diritti aeroportuali, nel 2014, sono pari a Euro 398 milioni, con un incremento del 18%. Tale andamento positivo beneficia, oltre che dello sviluppo del traffico, anche dell’adeguamento dei corrispettivi unitari che, come stabilito dal richiamato contratto di programma, per l’anno 2014 è decorso a partire dal 1° marzo. In particolare:

- i diritti di imbarco passeggeri, pari a Euro 284 milioni, registrano un incremento del 19% rispetto al 2013. Tale risultato è conseguente, oltre che ai citati effetti del Contratto di Programma, all’incremento dei passeggeri imbarcati (6,3%);

- i diritti di approdo, decollo e sosta, pari a Euro 112 milioni, segnano un incremento del 15%, conseguente, da un lato, all'incremento del numero di movimenti (+3,2%) e tonnellaggio aeromobili (+3,8%) e, dall'altro, al maggiore corrispettivo unitario.

Si veda la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it, pag. 83.

7.2.3.5 Attività non-aviation

I ricavi da attività *non-aviation*, che comprendono le subconcessioni commerciali, le subconcessioni immobiliari, i parcheggi e la pubblicità, oltre ad attività diverse verso terzi, sono stati pari, nel 2014, a Euro 206 milioni, in linea con il risultato del 2013. Con riferimento alle componenti più significative si rileva che:

- le subconcessioni commerciali, che includono le subconcessioni per attività di vendita al dettaglio di beni e servizi, hanno registrato ricavi per Euro 103 milioni, con un incremento rispetto all'anno precedente del 9%. Hanno contribuito positivamente a tale andamento sia il completamento delle ristrutturazioni e l'ampliamento dei locali delle attività "*Core Categories*", gestite dalla subconcessionaria LS Travel Retail Roma S.r.l., società del gruppo Lagardère Services, sia l'andamento delle attività "*Food & Beverage*";
- i ricavi derivanti dalle subconcessioni immobiliari – che includono la subconcessione di spazi e delle relative utenze e servizi – sono pari a Euro 53 milioni, in riduzione del 7% rispetto all'anno precedente per gli effetti del nuovo schema tariffario e dei nuovi accordi commerciali;
- la gestione dei parcheggi ha generato complessivamente ricavi per Euro 28 milioni, in miglioramento del 2% rispetto all'anno precedente;
- a partire dal 1° gennaio 2014, la gestione degli spazi pubblicitari è passata da un modello gestito tramite la controllata ADR Advertising S.p.A. a un modello basato sulla subconcessione delle attività. A seguito di tale transizione e della perdurante situazione di difficoltà del settore, nel 2014 le attività del *business advertising* hanno generato ricavi da *royalty* per Euro 10 milioni, in flessione del 21% rispetto ai ricavi per attività di vendita nel 2013.

Si veda la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it, pag. 83 e 84.

7.2.3.6 Investimenti del Gruppo ADR

In forza della "Convenzione per la gestione del sistema aeroportuale della Capitale e Contratto di programma" stipulato in data 25 ottobre 2012 tra ADR e l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile ("ENAC"), sussiste in capo ad ADR l'impegno a garantire un'adeguata pianificazione dello sviluppo infrastrutturale del sistema aeroportuale che traguardi l'intera durata residua della concessione (giugno 2044).

Il piano originario della Convenzione individua investimenti pari a circa 4,4 miliardi di euro per l'ampliamento delle opere insistenti sulle aree attualmente in concessione - che comprende, fra l'altro, la costruzione di nuovi moli di imbarco, di nuove piazzole di sosta aeromobili nonché la realizzazione di nuove aree commerciali (c.d. Fiumicino Sud) – ed include, inoltre, la realizzazione di una nuova aerostazione a nord dell'attuale area in

concessione comprensiva di due nuove piste (c.d. Fiumicino Nord) per adeguare la capacità dell'aeroporto al traguardo previsto di 100 milioni di passeggeri al 2044 con un investimento addizionale allora stimato in circa Euro 7,2 miliardi.

L'impegno di realizzazione degli investimenti in capo alla concessionaria è focalizzato su un periodo di dieci anni (attualmente è in corso il primo periodo 2012-21) e che costituisce, ai sensi della convenzione, il c.d. "Piano di Sviluppo Aeroportuale". A sua volta ciascun quinquennio del Piano di Sviluppo riporta la lista di dettaglio degli investimenti da realizzare in corrispondenza di ciascun "sotto-periodo" regolatorio ai fini tariffari.

L'ultimo Piano di Sviluppo - approvato nel gennaio 2014 - prevede per il primo periodo regolatorio (2012-16) la realizzazione di investimenti per circa Euro 930 milioni cui Euro 746 milioni da realizzare nel triennio 2014-16.

Di questi Euro 746 milioni nel 2014 ne sono stati realizzati Euro 169,1 milioni (in base alla contabilità regolatoria), (Euro 26,8 milioni in meno rispetto al 2014 del triennio programmato suddetto). Si specifica che i minori investimenti 2014 sono dipesi da fattori non ascrivibili alla responsabilità di ADR (e quindi non danno luogo a penali).

Con riferimento all'impegno di realizzazione degli investimenti del Piano di Sviluppo posto a carico di ADR ai sensi della convenzione vigente, si sottolinea che essendo la determinazione e l'adeguamento delle tariffe regolamentate basata sull'applicazione di una metodologia cd. "RAB-based", al termine di ciascun anno le parti (concedente e concessionario) in sede di determinazione dei livelli tariffari da applicare nell'annualità successiva, procedono alla consuntivazione degli investimenti eseguiti e verificano la necessità di apportare eventuali correttivi alle stime di traffico del quinquennio. Qualora ne ricorrano i presupposti possono, in quella sede, concordare la necessaria rimodulazione del programma di dettaglio degli investimenti del Piano.

Complessivamente nel corso del 2014 sono stati realizzati investimenti per Euro 173 milioni ⁽⁶⁹⁾, in aumento di circa il 34% rispetto al 2013.

(MILIONI DI EURO)	2014	2013
Area di imbarco E/F (Molo C e 3° BHS)	51	11
Interventi su <i>Terminal</i> e moli	34	26
Interventi su sistemi tecnologici e reti	17	18
Interventi su piste e piazzali	25	42
Interventi su sottosistemi bagagli e impianti aeroportuali	11	8
Ciampino	7	6
Altro	28	18
TOTALE ⁽²⁾	173	129

I principali avanzamenti hanno riguardato la ripresa dei lavori per la realizzazione delle nuove aree di imbarco E/F e dell'avancorpo del Terminal 3, a seguito della risoluzione di problematiche relative all'assetto organizzativo dell'ATI incaricata dei lavori. Con riferimento agli interventi su *terminal* e moli, è stata eseguita la progettazione definitiva dell'area est dell'aeroporto di Fiumicino (intervento che consiste principalmente

⁽⁶⁹⁾ Comprensivi degli investimenti a carico ENAC per Euro 22 milioni nel 2014 ed Euro 3 milioni nel 2013.

nell'ampliamento/riconfigurazione del Terminal 1, nella realizzazione di una nuova piazza commerciale e della nuova area di imbarco A). Sono stati, inoltre, eseguiti i lavori di riconfigurazione e ampliamento delle postazioni per i controlli di sicurezza alle partenze e al varco transiti del T3 e sono stati ristrutturati i 40 servizi igienici dell'aeroporto di Fiumicino. Gli sviluppi sugli impianti includono la sostituzione di quattro pontili di imbarco in area extra-Schengen e la sostituzione di un modulo nell'impianto di trattamento bagagli BHS del Terminal 3. Gli interventi su piste e piazzali si riferiscono, in particolare, al completamento dei lavori di riqualifica di Pista 2 ed all'avvio nel 2014 dei lavori di riqualifica di Pista 3, che procedono secondo il programma. Tra gli altri investimenti, relativamente alle infrastrutture di accesso, si evidenziano l'implementazione di un nuovo sistema per il controllo del traffico nelle corsie riservate ai veicoli autorizzati e per la regolazione del traffico nelle altre corsie (rispettivamente ZTL e ZTC - Zone a Traffico Limitato/Controllato) e la sostituzione del *Parking Management System* (PMS), sia a Fiumicino che a Ciampino.

Si veda la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it, pag. 84 e 85.

Di seguito si riporta la sintesi del piano degli investimenti ipotizzati per l'aeroporto di Fiumicino nel periodo 2015-2044, estratti dalla originaria Convenzione con ENAC, in base all'evoluzione prevista del traffico come sopra riportata.

	2015-2021	2022-2030	2031-2044	Totale
	(in milioni di Euro)			
Interventi Fiumicino Sud	1.443	979	1.327	3.749
Interventi Fiumicino Nord	562	2.869	3.782	7.213
Totale Interventi Fiumicino	2.005	3.848	5.109	10.962

Per maggiori informazioni, si veda il DPCM del 21 dicembre 2012 di approvazione dell'atto unico stipulato tra ENAC - ADR in data 25 ottobre 2012, costituito dalla Convenzione per la gestione totale del sistema aeroportuale romano (Titolo I) e dal Contratto di programma in deroga (Titolo II), corredato dai relativi allegati (in particolare l'Allegato 2 "Programma degli investimenti di lungo termine"), disponibile sul sito *internet* https://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Stipulati/info394305231.html.

Per far fronte ai fabbisogni finanziari derivanti dagli investimenti pianificati per lo sviluppo di Fiumicino Sud, ADR ricorrerà al mercato dei capitali attraverso: emissioni obbligazionarie (la società può contare allo stato attuale su un proprio Programma EMTN per una ammontare complessivo Euro 1.500 milioni, già utilizzato per Euro 600 milioni); la sottoscrizione di linee di finanziamento bancarie con istituzioni nazionali e sovranazionali specializzate nell'investimento in opere infrastrutturali (come, per esempio, la BEI). ADR dispone altresì di una linea di finanziamento bancaria di tipo *revolving*, attualmente non utilizzata, per un ammontare complessivo di Euro 250 milioni e con scadenza nel dicembre 2018.

Per maggiori informazioni si veda, altresì, la documentazione (che include la Concessione, il Contratto di Programma e i relativi atti aggiuntivi) disponibile sul sito *internet* dell'ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, all'indirizzo:

https://www.enac.gov.it/La_Regolazione_Economica/Aeroporti/Contratti_di_Programma/Stipulati/info394305231.html.

7.2.3.7 *Eventi significativi in ambito legale e concessorio concernenti le attività aeroportuali italiane del Gruppo Atlantia*

Progetto di completamento di Fiumicino Sud

Con l'emanazione, da parte di ENAC, del “*Dispositivo Direttoriale finale di conclusione e perfezionamento del processo approvativo*”, il 27 agosto 2014 si è di fatto concluso l'*iter* di approvazione del Progetto di completamento di Fiumicino Sud.

Con tale provvedimento viene confermata, ai sensi della art. 1 punto 6 del D. L. 251/1995 coordinato con la legge di conversione 351/1995, la validità del progetto ai fini della verifica di conformità urbanistica, della dichiarazione di pubblica utilità, di ammissione del requisito di indifferibilità ed urgenza nonché quale variante agli strumenti urbanistici esistenti anche ai fini dell'apposizione di un vincolo preordinato all'esproprio delle aree interessate al progetto.

Tariffe regolamentate

Il 14 gennaio 2014 presso lo scalo di Fiumicino si è tenuto il secondo, e conclusivo, incontro/consultazione annuale con gli utenti sulla proposta tariffaria valida per l'anno 2014, poi entrata in vigore in data 1° marzo. Il nuovo schema tariffario 2014 ha previsto, per Fiumicino, una tariffa media di Euro 28,2 per passeggero partente.

Il 31 ottobre 2014, ENAC ha pubblicato sul proprio sito web le “*Linee Guida ENAC*” per la “*Procedura di consultazione tra gestore ed utenti aeroportuali per i contratti di programma in deroga e ordinari*”, di immediata applicazione.

Coerentemente con la vigente regolazione e, da ultimo, con le “*Linee Guida ENAC*”, ADR, con propria nota del 31 ottobre 2014 inviata a tutte le associazioni degli utenti e degli *handlers* e pubblicata sul proprio sito *internet*, ha avviato la consultazione dell'utenza degli scali di Fiumicino e di Ciampino in merito alla proposta tariffaria relativa al periodo 1° marzo 2015 - 29 febbraio 2016. Al termine del percorso procedurale, in data 23 dicembre 2014, ENAC ha comunicato al MIT le tariffe decorrenti dal 1° marzo 2015. Il 31 dicembre 2014 ENAC, con una propria nota, ha confermato ad ADR le tariffe che entreranno in vigore per gli scali di Fiumicino e Ciampino con decorrenza 1° marzo 2015 e le ha contestualmente pubblicate sul proprio sito *internet*. In base a quanto stabilito, per lo scalo di Fiumicino, il rapporto tra massimi ricavi ammessi ai servizi regolamentati e passeggeri paganti i diritti come da Contratto di Programma, è pari a Euro 29,8, mentre per lo scalo di Ciampino ammonta a Euro 18,8 per passeggero.

Tariffe regolamentate: Il atto aggiuntivo all'Atto Unico-Convenzione

Con D.P.C.M. del 31 gennaio 2014 (comunicato in G.U. del 17 marzo 2014, n. 63) è stato approvato il II Atto Aggiuntivo al Contratto di Programma, sottoscritto da ENAC ed ADR il 23 dicembre 2013.

Con tale atto, le parti hanno sostituito l'allegato 9 al Contratto di Programma (riguardante l'articolazione delle tariffe) per recepire una diversa graduazione dei diritti sui passeggeri in transito con corrispondente trasferimento sui diritti per i passeggeri originanti. Tale aggiornamento dello schema tariffario, in vigore dal 1° marzo 2014, è stato effettuato ai sensi del Decreto Interministeriale n. 373 del 14 ottobre 2013.

III Atto Aggiuntivo all'Atto Unico-Convenzione

In data 9 dicembre 2014 è stato sottoscritto da ENAC ed ADR il III Atto Aggiuntivo al Contratto di Programma, nel quale sono individuati gli ulteriori meccanismi di misurazione della qualità dei servizi secondo *standard* internazionali, l'approccio metodologico per la selezione degli indicatori e del campione di "peers", gli aeroporti componenti i *panel*, le modalità di monitoraggio e il meccanismo sanzionatorio.

Al termine del 2015, primo anno di applicazione degli ulteriori meccanismi di misurazione di qualità oggetto dell'Atto Aggiuntivo, le Parti, per tener conto di eventuali nuove evidenze che saranno nel frattempo acquisite, potranno provvedere alla rinegoziazione di indicatori e obiettivi, con effetti a valere sul sotto-periodo tariffario 2017-2021.

Inquinamento acustico aeroportuale e abbattimento del rumore nell'aeroporto di Ciampino

Ai sensi del D.M. 29 novembre 2000, ADR ha trasmesso alla Regione Lazio e ai Comuni di Roma, Marino e Ciampino il "Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore derivante dal traffico di origine aeronautica" per l'aeroporto di Ciampino il 28 novembre 2013. Nel febbraio 2014, i tre Comuni coinvolti hanno espresso parere negativo sul piano proposto.

Il 5 maggio 2014, la Regione Lazio ha formalmente convocato un tavolo tecnico inter-istituzionale avente a oggetto il suddetto Piano, al quale partecipano, oltre alla Regione Lazio, i rappresentanti di Roma Capitale, dei comuni di Ciampino e Marino, dell'ENAC, dell'ARPA Lazio e di ADR.

In data 12 giugno 2014, sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea L173, è stato pubblicato il Regolamento 598/2014 che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, basato sulla disamina (attraverso un processo sviluppato dall'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale) delle misure disponibili allo scopo di risolvere il problema dell'inquinamento acustico nel massimo rispetto del principio costi/efficacia a livello dei singoli aeroporti.

Il Regolamento, che abroga la Direttiva 2002/30/CE, entrerà in vigore il 13 giugno 2016 e si applicherà agli aeroporti europei "con un traffico superiore a 50.000 movimenti di velivoli civili per anno di calendario in base alla media degli ultimi tre anni di calendario prima della determinazione del rumore".

Certificazione di aeroporto

Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 14 febbraio 2014 è stato pubblicato il Regolamento UE n. 139/2014 del 12 febbraio 2014, che definisce la normativa europea in tema di certificazione degli aeroporti e del gestore. Il Regolamento è entrato in vigore il 6 marzo 2014.

I gestori aeroportuali dovranno ottenere la nuova certificazione entro il 31 dicembre 2017. Conseguentemente, presso ENAC sono stati avviati i lavori di diversi tavoli tecnici (a cui ADR partecipa unitamente ad

Assaeroporti) per la concreta applicazione della normativa e la prossima certificazione dello scalo di Fiumicino.

Essendo, in ogni caso, il Regolamento 139/2014 già in vigore per gli Stati membri, ENAC, con nota del 22 dicembre 2014, ha comunicato ai gestori aeroportuali che tutte le richieste di approvazione dei progetti aeroportuali dovranno contenere l'indicazione degli *standard* tecnici predisposti dall'EASA (European Aviation Safety Agency) applicabili al progetto e le modalità di rispondenza agli stessi.

Incentivi ai vettori

Il 2 ottobre 2014, il MIT ha firmato le “Linee Guida inerenti le incentivazioni per l'avviamento e lo sviluppo di rotte aeree da parte dei vettori” ai sensi del D.L. “Destinazione Italia” (meglio descritto di seguito). Le Linee Guida impongono ai gestori aeroportuali che vogliono erogare degli incentivi – sotto qualsiasi forma – ai vettori aerei: (i) la pubblicazione semestrale sul proprio sito *internet* del programma di incentivazione; (ii) la selezione dei vettori cui erogare l'incentivo attraverso una procedura che garantisca il rispetto dei principi di trasparenza e competitività; (iii) la pubblicazione sul proprio sito *internet* degli esiti delle procedure e degli accordi stipulati, entro 15 giorni dalla conclusione degli accordi; (iv) la comunicazione a ENAC e Autorità per la Regolazione dei Trasporti degli esiti delle procedure e degli accordi stipulati; (v) la comunicazione a ENAC e Autorità per la Regolazione dei Trasporti, entro il 31 gennaio di ciascun anno, dell'ammontare delle incentivazioni concesse nell'anno precedente.

Decreto Legge “Destinazione Italia”: disciplina dell’“IRESA” e delle addizionali diritti

La legge nazionale di conversione del D.L. n. 145/2013, c.d. “Destinazione Italia”, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 21 febbraio 2014, include misure per gli aeroporti che erogano sussidi ai vettori; stabilisce il valore massimo dei parametri delle misure dell'Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili applicabili sul territorio nazionale; stabilisce che l'addizionale comunale istituita dall'art. 2, comma 11, della Legge 24 dicembre 2003, n. 350, e i successivi incrementi, non sia dovuta dai passeggeri in transito negli scali aeroportuali nazionali, se provenienti da scali domestici, e che l'addizionale commissariale per Roma Capitale continui ad applicarsi a tutti i passeggeri con voli originanti e in transito negli scali di Roma Fiumicino e Ciampino, ad eccezione di quelli in transito aventi origine e destinazione domestica.

Con deliberazione n. 196 del 15 aprile 2014, la Giunta della Regione Lazio ha proposto ricorso avanti alla Corte Costituzionale per la declaratoria di illegittimità costituzionale del D.L. “Destinazione Italia” e, in particolare, dell'art. 13, comma 15-*bis*, come convertito dalla Legge 21 febbraio 2014, n. 9, per violazione degli articoli 3, 77, 117, 118, 119 e 120 della Costituzione.

Sulla Gazzetta Ufficiale del 4 giugno 2014, 1^a Serie Speciale, n. 24, è stato pubblicato il ricorso per questione di legittimità costituzionale presentato dalla Regione Lazio e depositato in cancelleria il 23 aprile 2014.

Contenzioso sulle tariffe applicate ai voli verso la Svizzera

Nel luglio 2011 è stato notificato ad ADR l'atto di citazione della Swiss International Airlines Ltd (ai soli fini del presente Paragrafo, “Swiss”) per la restituzione di Euro 1,8 milioni, pari all'importo pagato in eccesso, a parere della ricorrente, dal 2002 al 2009 per diritti di approdo e decollo. ADR aveva applicato l'importo dei diritti Extra UE ai voli da e per il territorio della Confederazione Svizzera invece dei diritti UE per tali voli.

Nell'agosto 2011 è stato notificato ad ADR analogo atto da parte di Swiss, con una richiesta di Euro 3,5 milioni a titolo di diritti di imbarco passeggeri. All'udienza del 20 febbraio 2015, a seguito di richiesta congiunta delle parti, il giudice ha disposto un nuovo rinvio per trattative al 10 luglio 2015.

In data 7 aprile 2014 è stato notificato ad ADR l'atto di citazione di EasyJet Switzerland per la restituzione di Euro 1 milione, oltre interessi, pari all'importo pagato, a proprio dire, in eccesso (diritti Extra-UE anziché UE) dal 2009 al 2013 per diritti di approdo e decollo e diritti di imbarco passeggeri. All'udienza di prima comparizione del 23 ottobre 2014, il giudice istruttore ha impartito i termini per ulteriori memorie istruttorie e ha fissato la prossima udienza al 7 ottobre 2015.

Ricorsi avverso il Contratto di Programma

In data 12 marzo 2014 si è tenuta l'udienza per i ricorsi promossi, presso il TAR Lazio, avverso il Contratto di Programma. In tale sede, i ricorsi di Codacons, Assaereo, Assohandlers e Consulta sono stati ritirati. Durante la contestuale discussione dei ricorsi straordinari al Capo dello Stato presentati da Lufthansa, Austrian Airlines, Swiss, spedizionieri operanti su Ciampino (AICAI – DHL – TNT) e operatori cargo, è stato richiesto il rinvio dell'udienza, fissata al 9 luglio 2014.

Con sentenze depositate il 25 marzo 2014 si sono definitivamente chiusi per improcedibilità dovuta a carenza di interesse dei ricorrenti i contenziosi avviati da Assoaereo, Assohandlers, Consulta e Codacons.

In vista dell'udienza fissata per il 9 luglio 2014, in data 2 luglio 2014, Lufthansa, Austrian Airlines, Swiss, spedizionieri operanti su Ciampino (AICAI – DHL – TNT) e operatori cargo hanno depositato presso il Tribunale Amministrativo del Lazio, sezione I, gli atti di rinuncia ai ricorsi da loro promossi avverso il Contratto di Programma per cessata materia del contendere. All'udienza del 9 luglio 2014, in coerenza con gli atti depositati il 2 luglio 2014, il legale rappresentante dei ricorrenti ha dichiarato la cessata materia del contendere. Le sentenze sono state depositate il 10 settembre 2014.

Risulta ad oggi pendente, senza fissazione dell'udienza, il ricorso al TAR Lazio da parte del Comune di Viterbo avverso il Contratto di Programma, notificato il 28 febbraio 2013.

Contenzioso con l'Agenzia delle Dogane Duty Free Shop

Nel 2007, la Circonscrizione Doganale di Roma ha contestato ad ADR alcune irregolarità nelle vendite effettuate presso i *duty free shop* nel periodo 1 gennaio 1993 - 31 gennaio 1998 nei confronti dei passeggeri con destinazione comunitaria in eccedenza delle franchigie di quantità e valore, notificando l'invito al pagamento di IVA, imposte di fabbricazione e imposte di consumo tabacchi, dovute sulle base dei rilievi formulati per un totale di Euro 22,3 milioni. ADR ha presentato ricorso in Commissione Tributaria Provinciale, che è stato respinto con sentenza dell'aprile 2009. L'Agenzia delle Dogane ha quindi attivato il procedimento di riscossione degli importi iscritti a ruolo, pari a Euro 26,1 milioni (inclusivi di interessi e spese), che ADR ha pagato in forma rateale. La società ha presentato appello, che è stato rigettato con sentenza del maggio 2010 della Commissione Tributaria Regionale; la società ha, quindi, presentato ricorso in Cassazione. In data 6 settembre 2013 è stata deposita la sentenza della Corte di Cassazione, con la quale è stato accolto il solo motivo concernente l'avvenuta prescrizione dei tributi accertati per il periodo antecedente al 23 marzo 1995. Per effetto di tale pronuncia, ADR ha diritto di recuperare parzialmente dall'amministrazione finanziaria le somme già versate a titolo di tributi, interessi e compensi di riscossione, per un ammontare stimato in Euro 9,6 milioni, la

cui ricognizione è demandata alla Commissione Tributaria Regionale presso la quale, in data 3 gennaio 2014, è stato depositato l'atto di riassunzione in rinvio dalla Suprema Corte di Cassazione.

In data 27 ottobre 2014, è stata depositata la sentenza con la quale, riconoscendo l'avvenuta prescrizione di tutti i maggiori diritti accertati sulle vendite poste in essere dal 1° gennaio 1993 al 22 marzo 1995, si riconosce il diritto al rimborso di quanto richiesto da ADR, compensando gli oneri processuali per tutti i gradi di giudizio, ivi compreso quello di legittimità. A seguito di tale pronuncia è stata formalmente presentata all'Agenzia delle Dogane e ad Equitalia Sud istanza di sgravio parziale con contestuale richiesta di rimborso delle maggiori somme versate.

Contenzioso ICI/IMU

Il Comune di Fiumicino ha notificato ad ADR due avvisi di accertamento con i quali è stata contestata l'omessa dichiarazione e l'omesso versamento dell'ICI per le annualità 2001 e 2002, in relazione all'albergo Hilton Rome Airport. ADR, ritenendo sussistenti valide argomentazioni per sostenere la carenza della soggettività passiva di imposta, ha impugnato gli avvisi di accertamento con ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma. In data 20 dicembre 2010 è stata depositata la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma che ha respinto il ricorso presentato da ADR avverso l'avviso di accertamento relativo al 2002. In ragione del limitato grado di approfondimento delle questioni giuridiche oggetto di causa, ADR ha proposto appello avverso la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma. In data 23 dicembre 2011 è stata depositata la sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Roma che ha accolto il ricorso presentato di ADR avverso l'avviso di accertamento relativo al 2001. Il Comune di Fiumicino ha proposto appello avverso la sentenza emessa della Commissione Tributaria Provinciale di Roma. In data 9 gennaio 2015 sono state depositate le sentenze della Commissione Tributaria Regionale con le quali è stato, rispettivamente, respinto il ricorso in appello presentato da ADR per l'anno 2002, e accolto il ricorso in appello del Comune di Fiumicino per l'anno 2001. ADR, ritenendo impregiudicate le proprie ragioni, presenterà ricorso in Cassazione avverso le sentenze di secondo grado.

In data 5 maggio 2011, il Comune di Fiumicino ha notificato ad ADR altri due avvisi di accertamento per le annualità 2005 e 2006 ADR, in linea con quanto sostenuto per le annualità 2001 e 2002, ha impugnato gli avvisi di accertamento con ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma. In data 2 dicembre 2014 la Commissione Tributaria Provinciale, previa riunione dei ricorsi relativi alle annualità 2005 e 2006, ha depositato la sentenza con la quale ha respinto i ricorsi di ADR. Quest'ultima, ritenendo impregiudicate le proprie ragioni, presenterà appello avverso la sentenza di primo grado.

In data 7 ottobre 2013, il Comune di Fiumicino ha notificato ad ADR cinque avvisi di accertamento con i quali è stato contestato l'omesso versamento dell'ICI relativa all'albergo Hilton Rome Airport per le annualità 2007-2011, nonché l'omesso versamento dell'ICI relativa ad altri fabbricati limitatamente alle annualità 2007-2009.

ADR, in data 12 novembre 2013, ha presentato istanza di annullamento in autotutela dei predetti avvisi, in relazione alle contestazioni riguardanti i fabbricati diversi dall'albergo Hilton Rome Airport.

In assenza di una tempestiva risposta da parte dell'amministrazione comunale, ADR ha provveduto a impugnare gli avvisi di accertamento con ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale. In data 2 e 7 gennaio 2014, il Comune di Fiumicino ha notificato gli atti di annullamento degli avvisi di accertamento già notificati il 7 ottobre 2013, in parziale accoglimento dell'istanza di annullamento proposta dalla società, con contestuale

ri-emissione degli stessi relativamente all'albergo Hilton Rome Airport ed ai fabbricati facenti parte della c.d. Area Tecnica Alitalia. Anche per tali nuovi avvisi di accertamento la Società ha presentato ricorsi in Commissione Tributaria Provinciale.

Manleva fiscale

Nel 2002, in occasione dell'ottenimento da parte di IRI del consenso alla vendita al Gruppo Macquarie del 44,74% di ADR, Gemina S.p.A., Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. si sono sostituite alla stessa IRI assumendo direttamente nei confronti di ADR, rispettivamente con una quota del 50,0%, 13,10% e 36,90%, l'impegno di indennizzo rilasciato da IRI in occasione della privatizzazione di ADR, finalizzato a coprire il 51,166% delle minusvalenze che la società avesse dovuto subire per pretese tributarie relative ad atti e dichiarazioni relativi a periodi antecedenti alla privatizzazione intervenuta nel luglio del 2000. La vertenza tra ADR e l'Agenzia delle Dogane di cui al Paragrafo precedente è coperta dalla garanzia citata, attivabile al passaggio in giudicato della sentenza di condanna di ADR. Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. hanno disconosciuto la validità della garanzia; ADR ha avviato nei confronti di queste ultime un'azione volta alla condanna al pagamento delle somme dovute condizionatamente all'intervento di sentenza definitiva di condanna di ADR. Con sentenza dell'ottobre 2012, il Tribunale di Roma ha accolto la domanda di ADR, contro la quale Impregilo S.p.A. e Falck S.p.A. hanno proposto appello. All'udienza di comparizione tenutasi il 27 settembre 2013, il giudizio è stato rinviato al 10 novembre 2017 per la precisazione delle conclusioni.

Ricorso EasyJet contro la rimodulazione dei corrispettivi per transiti

Il 26 febbraio 2014 è stato notificato ad ADR il ricorso di EasyJet Airline Company Ltd al T.A.R. Lazio per l'annullamento, previa sospensiva, della rimodulazione, a partire dal 1° marzo 2014, dei diritti imbarco passeggeri legata alla determinazione dei nuovi corrispettivi per i transiti. Nella seduta di discussione della misura cautelare del 29 aprile 2014 della Camera di Consiglio, il T.A.R. ha rilevato la fondatezza dell'eccezione mossa da ADR circa la carenza di interesse per il sopravvenuto D.P.C.M. di approvazione dell'Atto Aggiuntivo n. 2 al Contratto di Programma. Non essendo ancora decorsi i termini per la proposizione di motivi aggiunti, EasyJet ha dichiarato l'interesse a formulare tali motivi aggiunti. Il Collegio ha quindi fissato la Camera di Consiglio per il 29 maggio 2014 per la discussione della cautelare. All'udienza del 29 maggio 2014 il T.A.R. Lazio (Sezione Terza Ter) ha respinto l'istanza cautelare di EasyJet in quanto il ricorso non risulta assistito dal "*fumus boni iuris*".

Ricorso ADR sulla modalità di calcolo del canone concessorio

Nel 2003 ADR ha impugnato davanti al T.A.R. Lazio il Decreto Dirigenziale del Demanio del 30 giugno 2003 con il quale furono fissate le nuove modalità di calcolo del canone annuo dovuto dai gestori aeroportuali in regime di concessione totale precedentemente regolate con Decreto Dirigenziale del 22 dicembre 1998. L'udienza di merito si è tenuta l'11 novembre 2014. Il T.A.R., accogliendo la richiesta di ADR, ha dichiarato improcedibile il procedimento per sopraggiunta carenza di interesse. In particolare, in data 14 ottobre 2014, ADR ha dichiarato di non avere più interesse alla trattazione, nel merito, del ricorso, anche atteso che – in sede civile – la Corte di Cassazione ha confermato la sentenza della Corte di Appello di Roma che aveva accolto le richieste di ADR proposte avverso il predetto decreto del 30 giugno 2003.

Nel parallelo giudizio in sede civile (azione di accertamento negativo), attivato da ADR, con sentenza del 2007, il Tribunale di Roma ha dichiarato non dovute le maggiori somme corrisposte ad ENAC rispetto al canone

dovuto per le annualità oggetto della domanda (triennio 2003-2005). L'Agenzia del Demanio e il MIT hanno proposto appello, per tramite dell'Avvocatura dello Stato, integralmente respinto con sentenza n. 2454/2012.

Nel successivo ricorso in Cassazione, la Suprema Corte, con sentenza depositata in data 19 maggio 2014, ha confermato le tesi del Tribunale di Primo Grado e della Corte di Appello, confermando la disapplicazione del Decreto Dirigenziale dell'Agenzia del Demanio ai fini della determinazione dei canoni 2003, 2004 e 2005, essendo i criteri di calcolo ritenuti illegittimi. La restituzione delle somme pagate in più da ADR in detto periodo è comunque oggi subordinata all'attivazione di una separata azione.

Essendo la sentenza citata circoscritta alla mera disapplicazione del Decreto Dirigenziale del Demanio del 30 giugno 2003 - con riferimento al triennio citato - e non di annullamento del provvedimento, in considerazione degli effetti che lo stesso ha prodotto e produce negli anni successivi, ogni implicazione sugli anni successivi è rimandata anche agli esiti del succitato giudizio in sede amministrativa.

Procedure concorsuali clienti

A seguito delle sentenze della Sezione Fallimentare del Tribunale di Roma dichiarative dello stato di insolvenza di Alitalia S.p.A. in a.s., Volare S.p.A. in a.s., Alitalia Express S.p.A. in a.s., Alitalia Servizi S.p.A. in a.s., Alitalia Airport S.p.A. in a.s., tra la fine del 2011 ed il 2013 sono stati depositati prima gli stati passivi e successivamente alcuni piani di riparto. In particolare, a seguito della presa visione del primo piano di riparto parziale di Alitalia S.p.A. in a.s., ADR, in data 28 maggio 2013, ha proposto reclamo richiedendone la parziale modifica. Con provvedimento comunicato il 10 gennaio 2014, il reclamo è stato respinto dal Giudice Delegato. Si è provveduto per il ricorso in Tribunale avverso il suddetto provvedimento del Giudice. In data 28 ottobre 2014, giorno cui era stata rinviata l'udienza di discussione - inizialmente stabilita per il 7 ottobre 2014 - a seguito delle determinazioni assunte, la società ha deciso di non comparire in udienza e, non essendo comparsa nemmeno la controparte, il procedimento si è estinto con dichiarazione di improcedibilità.

In relazione al suddetto piano di riparto, in data 20 marzo 2014 è pervenuto l'incasso di Euro 10,3 milioni, quale "credito concorsuale" assistito da privilegio. In data 19 marzo 2014 è, invece, pervenuto l'incasso di Euro 0,1 milioni, come da piano di riparto relativo ad Alitalia Express in a.s..

Con riferimento al contenzioso con Air Europe S.p.A. in a.s., con sentenza depositata il 18 luglio 2014, la Corte di Appello di Milano ha rigettato l'appello promosso da ADR avverso la condanna alla refusione di Euro 1,8 milioni, somme pagate ad ADR nell'anno antecedente all'ammissione del vettore alla procedura concorsuale. Al fine di evitare la procedura esecutiva, ADR ha effettuato il pagamento di Euro 2,0 milioni (comprensivi di interessi e spese).

Appalti

In riferimento al contenzioso con l'ATI Alpine Bau relativo ai lavori di riqualifica delle infrastrutture di volo della Pista 3 dell'aeroporto di Fiumicino, con sentenza depositata il 14 luglio 2014 la Corte di Appello di Roma ha, nella sostanza, respinto il ricorso su quanto proposto dall'ATI Alpine Bau, accogliendo le argomentazioni avanzate da ADR e ha dichiarato risolto il contratto di appalto stipulato il 30 dicembre 1997, per fatto e colpa dell'ATI appaltatrice.

IRESA

A partire da giugno 2014, sono stati notificati ad ADR, da parte di 40 vettori, 92 ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma e sei ricorsi al T.A.R. del Lazio (senza richiesta di misure cautelari) da Alitalia Cai, AirOne, Alitalia Cityliner e CAI First con i quali sono state impugnate le lettere di addebito emesse da ADR per il periodo gennaio - settembre 2014, aventi a oggetto il pagamento dell'IRESA (Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili Civili), per la quale ADR sta esercitando le attività di riscossione in conformità a quanto previsto dalla vigente Convenzione sottoscritta con la Regione Lazio, a seguito dell'entrata in vigore della Legge Regionale n.2 del 29 aprile 2013. Ad oggi non è stata fissata alcuna udienza.

Limitazione degli handler autorizzati ad operare presso lo scalo di Fiumicino

Nel mese di dicembre 2014 sono stati notificati ad ADR 5 ricorsi al T.A.R. del Lazio che impugnano il provvedimento ENAC del 13 ottobre 2014 di limitazione del numero di *handler* autorizzati a svolgere i servizi di assistenza bagagli, trasporto merci e posta tra aeromobili e aerostazione e assistenza operazioni di pista (con esclusione del carico/scarico di cibi e bevande) dell'Allegato A al D. Lgs. 18/99 sullo scalo di Fiumicino. I ricorsi sono stati presentati da Assaereo, Aviation Services S.p.A., Consulta S.r.l., Consulta S.p.A. e IBAR. Assaereo, Consulta S.r.l. e IBAR hanno richiesto la sospensiva del provvedimento. Nel corso del mese di dicembre sono, inoltre, stati notificati ad ADR due motivi aggiunti ad un ricorso presentato da "Fallimento Groundcare Milano S.r.l." con cui viene impugnato il medesimo provvedimento ENAC. Al momento non risultano fissate le date per la discussione delle sospensive misure cautelari richieste né le date per le discussioni del merito.

Si veda la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it, pag. 122 e seguenti e pag. 237 e seguenti.

7.2.4 Attività di progettazione e costruzione, svolte tramite Pavimental e SPEA

A meri fini di completezza, si riporta di seguito una sintesi delle principali caratteristiche e dell'andamento economico delle altre società, diverse da Autostrade per l'Italia e ADR, che rientrano nel perimetro di consolidamento del Gruppo Atlantia.

Pavimental

La società è impegnata nel settore della manutenzione autostradale e nell'esecuzione di alcune importanti opere infrastrutturali per il Gruppo Atlantia e per terzi (*cf.* anche la Sezione Prima, Capitolo III e Capitolo VI, Paragrafo 6.1.3 del Prospetto).

I ricavi dell'esercizio 2014 sono pari a Euro 401 milioni, con un aumento di Euro 44 milioni (+12%) rispetto all'anno 2013 per effetto delle maggiori attività di manutenzione verso Autostrade per l'Italia, dell'avvio di attività di costruzione verso altri committenti, tra cui principalmente ADR, e dell'affidamento da Autostrade per l'Italia di nuove attività di costruzione di opere infrastrutturali (su A8 e Rho-Monza) che hanno compensato i minori volumi di attività connessi al sostanziale completamento di lavori affidati negli scorsi esercizi (su A14 e A9).

L'EBITDA è pari a Euro 18 milioni e registra una variazione positiva di Euro 1 milione rispetto al dato rilevato nel 2013. Anche nel corso del 2014, Pavimental ha proseguito nella politica di contenimento dei costi esterni gestionali e di efficientamento del personale.

SPEA

La società fornisce servizi di ingegneria per le attività di progettazione, direzione lavori e monitoraggio, funzionali al potenziamento e alla manutenzione della rete autostradale e delle infrastrutture aeroportuali del Gruppo Atlantia.

I ricavi dell'esercizio 2014 sono pari a Euro 77 milioni, con un decremento di Euro 13 milioni (-14%) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, riconducibile prevalentemente ai minori volumi di progettazione delle opere infrastrutturali e direzione lavori, in relazione al completamento di alcune opere del Gruppo Atlantia (A8, Variante di Valico, A14), al rallentamento delle attività in corso e ai ritardi autorizzativi per l'avvio di nuovi interventi (Passante di Genova). La quota di produzione del periodo relativa a servizi forniti al Gruppo Atlantia è pari al 94% del totale.

L'EBITDA del 2014, pari a Euro 18 milioni, diminuisce di Euro 7 milioni rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, prevalentemente per effetto della citata riduzione delle attività, compensata parzialmente da un minor ricorso a professionisti esterni e dalla diminuzione del costo del lavoro, per complessivi Euro 6 milioni.

Si veda la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it, pag. 86 e 87.

7.3 Dipendenza infragruppo

L'Emittente non dipende da alcun soggetto all'interno del Gruppo.

Per informazioni sull'attività di direzione e coordinamento da parte di Atlantia, si rinvia al precedente Paragrafo 7.1.

Per informazioni sull'esistenza, nei rapporti afferenti all'indebitamento dell'Emittente, di clausole e *covenant* relativi anche a società del Gruppo Atlantia diverse dalle società del Gruppo Autostrade, contenuti in alcuni contratti di finanziamento e in relazione a talune delle garanzie prestate dall'Emittente in favore di Atlantia, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo III, Paragrafo 3.3 del Prospetto.

CAPITOLO VIII - INFORMAZIONI SULLE TENDENZE PREVISTE

8.1 Tendenze recenti sui mercati in cui opera il Gruppo

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

8.2 Informazioni su tendenze, incertezze, richieste, impegni o fatti noti che potrebbero ragionevolmente avere ripercussioni significative sulle prospettive dell'Emittente per l'esercizio in corso

Alla Data del Prospetto, fatto salvo quanto riportato nella Sezione Prima, Capitolo IV del Prospetto e nel precedente Paragrafo 8.1, l'Emittente non è a conoscenza di tendenze, incertezze, richieste, impegni o fatti noti che potrebbero ragionevolmente avere ripercussioni significative sull'esercizio in corso.

CAPITOLO IX - PREVISIONI O STIME DEGLI UTILI

Il Prospetto non contiene alcuna previsione o stima degli utili e la Società non ha pubblicato alcun dato previsionale o stima in relazione ad essi.

CAPITOLO X - ORGANI DI AMMINISTRAZIONE, DI DIREZIONE E DI VIGILANZA

10.1 Informazioni circa gli organi amministrativi, di direzione e di vigilanza

10.1.1 Consiglio di Amministrazione

Ai sensi dell'art. 21 dello Statuto, la Società è amministrata da un Consiglio di Amministrazione composto da un numero minimo di cinque a un numero massimo di quindici membri, secondo le determinazioni dell'Assemblea ordinaria.

Alla Data del Prospetto, il Consiglio di Amministrazione è composto dai seguenti membri, nominati dall'Assemblea in data 23 aprile 2013, e rimarrà in carica fino all'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015.

Il Consigliere Giuseppe Angiolini è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione riunitosi in data 8 maggio 2015, ai sensi dell'art. 2386 del Codice Civile, in sostituzione del Consigliere dimissionario Stefano Cao, che ha rassegnato le dimissioni dalla carica con decorrenza dal 29 aprile 2015 ⁽⁷⁰⁾, e resterà in carica fino alla prossima Assemblea.

NOME E COGNOME	CARICA	LUOGO E DATA DI NASCITA
Fabio Cerchiai	Presidente	Firenze, 14 febbraio 1944
Giovanni Castellucci	Amministratore Delegato	Senigallia (AN), 23 luglio 1959
Giuseppe Angiolini	Consigliere	Milano, 18 giugno 1939
Valerio Bellamoli	Consigliere	Verona, 18 gennaio 1960
Giuseppe Piaggio	Consigliere	Aosta, 8 marzo 1938
Roberto Pistorelli	Consigliere	Padova, 5 settembre 1953
Antonino Turicchi	Consigliere	Viterbo, 13 marzo 1965

I componenti il Consiglio di Amministrazione sono domiciliati per la carica presso la sede della Società.

⁽⁷⁰⁾ Nella relativa lettera di dimissioni non sono specificate le motivazioni.

La seguente tabella riporta le principali attività svolte dai membri del Consiglio di Amministrazione al di fuori dell'Emittente e aventi rilevanza per lo stesso.

NOME E COGNOME	SOCIETÀ	CARICA NELLA SOCIETÀ
Fabio Cerchiai	Atlantia S.p.A.	Presidente del Consiglio di Amministrazione
	Arca Assicurazioni S.p.A.	Presidente del Consiglio di Amministrazione
	Arca Vita S.p.A.	Presidente del Consiglio di Amministrazione
	Cerved Information Solutions S.p.A.	Presidente del Consiglio di Amministrazione
	SIAT S.p.A.	Presidente del Consiglio di Amministrazione
	UnipolSai S.p.A.	Presidente del Consiglio di Amministrazione
	Edizione S.r.l.	Consigliere
Giovanni Castellucci	Atlantia S.p.A.	Amministratore Delegato e Direttore Generale
	Aeroporti di Roma S.p.A.	Consigliere
Giuseppe Angiolini	Pellegrini S.p.A.	Consigliere
	Aeroporti di Roma S.p.A.	Consigliere
	UnipolSai Assicurazioni S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
	Fisia Italimpianti S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
Valerio Bellamoli	Autostrade per l'Italia S.p.A.	Consigliere
Giuseppe Piaggio	Sofito S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
	Effetti S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
	AISCAT	Presidente del Collegio dei Revisori
	Mediterranea delle Acque S.p.A.	Presidente dell'Organismo di Vigilanza
	Tangenziale Esterna S.p.A.	Sindaco Effettivo
	Fondazione Sviluppo e Crescita - CRT	Consigliere
	Perseo S.p.A.	Consigliere
	Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.	Presidente dell'Organismo di Vigilanza
	Società Italiana p.A. per il Traforo del Monte Bianco	Vice Presidente
	Cogne Acciai Speciali S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
	Comitato di Revisione della Fondazione Centro Internazionale su Diritto, Società e Economia	Presidente
	Istituto Diocesano per il Sostentamento del Clero	Presidente del Collegio dei Revisori
	Courmayeur Mont Blanc Funivie S.p.A. (già Val Veny S.p.A.)	Presidente del Collegio Sindacale
Roberto Pistorelli	Gasplus S.p.A.	Consigliere
Antonino Turicchi	CAI S.p.A. (già Alitalia – CAI S.p.A.)	Consigliere

10.1.2 Collegio Sindacale

Alla Data del Prospetto, il Collegio Sindacale dell'Emittente è composto da tre membri effettivi e da due supplenti, nominati dall'Assemblea in data 24 aprile 2015, e rimarrà in carica fino all'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2017.

I membri del Collegio Sindacale sono indicati nella tabella che segue.

NOME E COGNOME	CARICA	LUOGO E DATA DI NASCITA
Antonio Mastrapasqua	Presidente	Roma, 20 settembre 1959
Antonio Parente (*)	Sindaco effettivo	Montemiletto (AV), 29 luglio 1968
Giandomenico Genta	Sindaco effettivo	Valdagno (VI), 12 gennaio 1957
Mario Venezia	Sindaco supplente	Roma, 27 giugno 1957
Francesco Mariano Bonifacio	Sindaco supplente	Rotonda (PZ), 28 luglio 1954

(*) Nominato in data 22 aprile 2015 dal MIT con lettera prot. n. 0003871- 22/04/2015, ai sensi della Convenzione Unica.

Fatto salvo per Antonio Parente, domiciliato per la carica presso la sede del MIT in Roma, Via Nomentana n. 2, i componenti del Collegio Sindacale sono domiciliati per la carica presso la sede legale della Società.

La seguente tabella riporta le principali attività svolte dai membri del Collegio Sindacale al di fuori dell'Emittente e aventi rilevanza per lo stesso.

NOME E COGNOME	SOCIETÀ	CARICA NELLA SOCIETÀ
Antonio Mastrapasqua	Lottomatica S.p.A.	Consigliere
	Fisi - Federazione Italiana Sport Invernali	Revisore
	Loquendo S.p.A.	Sindaco Effettivo
	ADR Engineering S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
Antonio Parente	Giove Clear S.r.l.	Presidente del Collegio Sindacale
	Enav S.p.A.	Sindaco effettivo
Giandomenico Genta	Società di Gestione per l'Aeroporto dello Stretto - Sogas S.p.A.	Sindaco effettivo
	AD Moving S.p.A.	Sindaco effettivo
	EsseDiEsse S.p.A.	Sindaco effettivo
	Infoblu S.p.A.	Sindaco effettivo
	Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco	Sindaco effettivo
	Finanziaria Sviluppo Impresa S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
	Aster – Azienda Servizi Territoriali Genova S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
	Eurofidi Società Cons. di Garanzia Collettiva Fidi s.c.p.a.	Presidente del Collegio Sindacale
	Equitalia Nord S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
	SATISPAY S.p.A.	Presidente del Consiglio di Amministrazione
	Equitalia Centro S.p.A.	Sindaco effettivo
	Equitalia Giustizia S.p.A.	Sindaco effettivo
	Eurocons – Società per la consulenza aziendale S.r.l.	Sindaco effettivo
	Fondazione Cassa di Risparmio di Torino	Consigliere
	Fondazione per l'arte moderna e contemporanea CRT	Consigliere
	Agenzia Piemonte Lavoro	Componente Collegio dei Revisori
	Mario Venezia	Bologna & Fiera Parking S.p.A.
Autostrade dell'Atlantico S.r.l.		Sindaco effettivo
Telepass S.p.A.		Sindaco effettivo
Autostrade Tech S.p.A.		Sindaco effettivo
Autostrade Meridionali S.p.A.		Sindaco effettivo
EsseDiEsse Società di Servizi S.p.A.		Sindaco effettivo
Yama S.p.A.		Sindaco effettivo
Società Azionaria Agricola Immobiliare Piana della Bufalotta - S.A.A.I.P. S.p.A. in liquidazione		Sindaco effettivo
Eurallumina - Società per Azioni		Sindaco effettivo
Euralenergy S.p.A.		Sindaco effettivo
Daikin Applied Europe S.p.A.		Sindaco effettivo
Imperia & Monferrina Società per Azioni		Sindaco effettivo
Milano 90 S.r.l.		Sindaco effettivo
Parsitalia General Contractor S.r.l. con socio unico		Sindaco effettivo
Parsitalia Costruzioni S.p.A.		Sindaco effettivo
Parsitalia Real Estate - Società a responsabilità limitata		Sindaco effettivo
Delfi Plus S.r.l.		Amministratore Unico
Parlof S.r.l. Società unipersonale	Amministratore Unico	
Capital Dev S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale	

NOME E COGNOME	SOCIETÀ	CARICA NELLA SOCIETÀ
Francesco Mariano Bonifacio	M-Facility S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
	Parco delle Acacie due S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
	Pisana S.r.l.	Presidente del Collegio Sindacale
	Samar S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
	Autostrade Tech S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
	Italfondario S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
	Telepass S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
	Larimart S.p.A.	Presidente del Collegio Sindacale
	Marco Polo High Yield Finance S.r.l.	Presidente del Collegio Sindacale
	TORRE Real Estate Speculative Sgr p.a	Presidente del Collegio Sindacale
	Bulgari Hotels and Resorts Milano S.r.l.	Sindaco effettivo
	Intralot Gaming Machines S.p.A.	Sindaco effettivo
	Intralot Italia S.p.A.	Sindaco effettivo
	Intralot Holding & Services S.p.A.	Sindaco effettivo
Tower Co. Spa	Sindaco effettivo	

10.2 Conflitti di interessi dei componenti il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale

Alla Data del Prospetto, per quanto a conoscenza dell'Emittente, nessuno dei componenti il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale è portatore di interessi privati in conflitto con i propri obblighi derivanti dalla carica ricoperta in Autostrade per l'Italia.

Fermo restando quanto precede, a meri fini di completezza, si segnala che:

- Fabio Cerchiai riveste contemporaneamente la carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione dell'Emittente e di Presidente del consiglio di amministrazione di Atlantia;
- Giovanni Castellucci riveste contemporaneamente la carica di Amministratore Delegato dell'Emittente e di Amministratore Delegato e Direttore Generale di Atlantia;
- Roberto Pistorelli è socio dello studio legale Bonelli Errede Pappalardo, che assiste l'Emittente in relazione all'Offerta.

CAPITOLO XI - PRASSI DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

11.1 Comitato di controllo

Alla Data del Prospetto, l'Emittente non ha istituito alcun comitato interno al Consiglio di Amministrazione.

11.2 Recepimento delle norme in materia di governo societario

Alla Data del Prospetto, l'Emittente, società le cui azioni non sono quotate su mercati regolamentati, non è soggetto all'applicazione delle norme contenute nel Codice di Autodisciplina.

Il sistema di governo societario dell'Emittente, come riflesso nello Statuto, è coerente con la normativa generale del Codice Civile e con le disposizioni applicabili ai sensi della Convenzione Unica agli organi di amministrazione e controllo dell'Emittente medesimo, richiamate nella Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.4 del Prospetto.

In attuazione di quanto previsto dal D.Lgs. 8 giugno 2001, n. 231, come successivamente integrato e modificato, l'Emittente ha adottato un modello organizzativo di gestione e controllo, ivi compreso un codice etico, e ha istituito un organismo di vigilanza plurisoggettivo, cui compete tra l'altro, la cura dell'aggiornamento del modello in relazione all'evoluzione della struttura organizzativa, del quadro normativo di riferimento o a seguito dell'attività di vigilanza. L'ultimo aggiornamento del modello è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione del 18 ottobre 2013.

CAPITOLO XII - PRINCIPALI AZIONISTI

12.1 Indicazione del soggetto controllante ai sensi dell'art. 93 del TUF

Alla Data del Prospetto, Atlantia esercita il controllo di diritto sull'Emittente, ai sensi dell'art. 2359 del Codice Civile, detenendo direttamente il 100% del capitale sociale della Società ed esercitando attività di direzione e coordinamento della stessa, ai sensi degli artt. 2497 e seguenti del Codice Civile.

Edizione, società facente capo ai membri della famiglia Benetton, è l'azionista ultimo della catena di controllo. In particolare, sulla base delle informazioni pubblicamente disponibili, Edizione detiene una partecipazione pari al 66,40% del capitale sociale di Sintonia, che detiene a sua volta circa il 45,56% del capitale di Atlantia, esercitando un controllo di fatto (*cf.* il successivo Paragrafo 12.2).

Atlantia è una *holding* di partecipazioni con azioni quotate sul MTA e redige, in qualità di capogruppo del Gruppo Atlantia - al quale appartiene anche Autostrade per l'Italia - il bilancio consolidato ai sensi degli artt. 25 e seguenti del D.Lgs. 9 aprile 1991, n. 127, come modificato.

Si veda anche la Sezione Prima, Capitolo VII, Paragrafi 7.1 e 7.2 del Prospetto.

12.2 Accordi che possono determinare una variazione dell'assetto di controllo dell'Emittente

Alla Data del Prospetto, sulla base delle comunicazioni trasmesse a CONSOB ai sensi dell'art. 122 del TUF e delle applicabili disposizioni del Regolamento Emittenti, risulta che in data 15 gennaio 2008 Sintonia (già Sintonia S.A.), Edizione, Mediobanca – Banca di Credito Finanziario S.p.A., Sinatra S.à.r.l. e Pacific Mezz Investco S.à.r.l. hanno sottoscritto il Patto Sintonia, avente a oggetto Sintonia e, limitatamente ad alcune disposizioni, anche Atlantia, successivamente modificato in data 15 aprile 2008, 19 dicembre 2008, 21 giugno 2012 e, da ultimo, nel mese di dicembre 2014.

In particolare, la durata del Patto Sintonia è fissata fino al 21 giugno 2015 ed è previsto che lo stesso sia tacitamente rinnovato alla scadenza rispetto a tutti i partecipanti che non abbiano trasmesso una comunicazione di disdetta con preavviso di almeno sei mesi (vale a dire entro il 21 dicembre 2014). Premesso quanto sopra, con avviso pubblicato in data 19 dicembre 2014 ai sensi dell'art. 122 del TUF e degli artt. 129 e 131, comma 3, del Regolamento Emittenti (ai soli fini del presente Paragrafo, l'“**Avviso**”), è stato comunicato che, conformemente a quanto previsto dal Patto Sintonia, ciascuno dei partecipanti ha rispettivamente comunicato di non rinnovare lo stesso alla scadenza.

Sulla base dell'Avviso, ai sensi delle disposizioni del Patto Sintonia, sarebbero state conseguentemente avviate le attività propedeutiche alla scissione di Sintonia al fine di assegnare a società interamente controllate da ciascuno degli azionisti uscenti, diversi da Edizione, una quota delle attività (comprese le azioni ordinarie di Atlantia) e delle passività di Sintonia. A seguito della suddetta scissione, Edizione rimarrà azionista unico di Sintonia. Ai sensi dell'Avviso, inoltre, il Patto Sintonia scadrà alla data di efficacia della prevista scissione, che si prevede possa intervenire entro il 21 giugno 2015, data di scadenza originaria del Patto Sintonia medesimo, ovvero, qualora non fosse possibile perfezionare la scissione entro la suddetta data, è previsto che il Patto Sintonia sia prorogato fino alla data di efficacia della scissione, in ogni caso non oltre il 21 settembre 2015.

Per completezza, come si evince dal comunicato stampa pubblicato da Sintonia in data 18 dicembre 2014 (e disponibile sul sito *internet* di Borsa Italiana, www.borsaitaliana.it), ad esito della scissione parziale di Sintonia, una quota delle attività e delle passività di tale società sarà assegnata a tre beneficiarie interamente possedute (una per ciascuno) dagli azionisti di Sintonia diversi da Edizione (che resterà azionista unico di Sintonia), in modo tale che il valore del patrimonio netto di ciascuna beneficiaria sia pari al *pro-quota* del patrimonio netto attribuibile ai rispettivi azionisti di Sintonia.

La seguente tabella, inclusa all'interno dell'estratto del Patto Sintonia (disponibile, *inter alia*, sul sito *internet* di Atlantia all'indirizzo www.atlantia.it), indica: (i) gli aderenti al Patto Sintonia e azionisti di Sintonia alla data del 30 giugno 2013 e (ii) la percentuale di partecipazione degli azionisti al capitale di Sintonia alla medesima data (non risultando, sulla base delle informazioni pubblicamente disponibili, intervenute modifiche successivamente a tale data):

Parte	Azioni Sintonia detenute al 30 giugno 2013	% di partecipazione al capitale sociale	% di partecipazione rispetto alle azioni della medesima categoria***
Edizione	930.000	66,40%	100% azioni categoria A
Pacific*	247.593	17,68%	100% azioni categoria D
Sinatra**	139.749	9,98%	100% azioni categoria B
Mediobanca	83.272	5,94%	100% azioni categoria C
Totale	1.400.614	100,00%	

* Pacific è interamente posseduta da società al 100% controllate da Government of Singapore Investment Corporation.

** Sinatra è una società posseduta da GS Infrastructure Partners, la quale è gestita da una società General Partner controllata da The Goldman Sachs Group, Inc.

*** A seguito del trasferimento della sede legale di Sintonia in Italia e dell'adozione del nuovo statuto della società, il capitale sociale risulta ripartito in azioni di categoria A, B, C e D.

CAPITOLO XIII - INFORMAZIONI FINANZIARIE RIGUARDANTI LE ATTIVITÀ E LE PASSIVITÀ, LA SITUAZIONE FINANZIARIA E I PROFITTI E LE PERDITE DELL'EMITTENTE

Premessa

Nel presente Capitolo sono riportate informazioni finanziarie estratte dal bilancio consolidato di Autostrade per l'Italia relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, predisposto in conformità agli IFRS, approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'Emittente in data 26 febbraio 2015 e assoggettato a revisione contabile completa da parte della Società di Revisione, la quale ha rilasciato la propria relazione senza rilievi in data 27 marzo 2015.

Per ciascuna voce dei prospetti contabili consolidati è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio. A tal fine, si segnala che, ai sensi dell'IFRS 5, limitatamente al prospetto di conto economico, a seguito delle operazioni societarie descritte nel dettaglio nella nota n. 6, il contributo ai risultati economici consolidati comparativi dell'esercizio 2013 delle società Pavimental, Pavimental Polska, Spea – Ingegneria Europea, Spea do Brasil, Ecomouv, Ecomouv D&B e Tech Solutions Integrators è stato riclassificato nella voce “Proventi (Oneri) di attività operative cessate”, anziché in ciascuna delle voci economiche relative alle attività in funzionamento.

Sono, altresì, riportate talune informazioni finanziarie estratte dal bilancio consolidato di Autostrade per l'Italia relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, predisposto in conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea, approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'Emittente in data 17 ottobre 2014 e assoggettato a revisione contabile completa da parte della Società di Revisione, la quale ha rilasciato la propria relazione senza rilievi in data 22 ottobre 2014.

L'Emittente ha omesso dal presente Capitolo informazioni finanziarie riferite ai propri dati individuali, ritenendo che le stesse non forniscano elementi aggiuntivi rispetto a quelle relative ai dati consolidati di Gruppo.

13.1 Informazioni finanziarie del Gruppo Autostrade per l'Italia relative agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2013

Di seguito si riportano le informazioni finanziarie, inclusive delle relative note illustrative e dei criteri di valutazione adottati, estratte dal bilancio consolidato di Autostrade per l'Italia relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, così come approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'Emittente in data 26 febbraio 2015, e dal bilancio consolidato di Autostrade per l'Italia relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013, così come approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'Emittente in data 17 ottobre 2014.

1. PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

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

SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

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

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2014	di cui verso parti correlate	2013	di cui verso parti correlate
RICAVI					
Ricavi da pedaggio	8.1	3.677.693		3.540.993	
Ricavi per servizi di costruzione	8.2	489.743	29.215	481.001	-
Ricavi per lavori su ordinazione	8.3	25.806		15.235	
Altri ricavi operativi	8.4	551.222	86.145	562.229	82.736
TOTALE RICAVI		4.744.464		4.599.458	
COSTI					
Materie prime e materiali	8.5	-185.541		-100.010	
Costi per servizi	8.6	-1.174.499	-211.189	-1.274.700	-1.760
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		-272		-76	
Costo per il personale	8.7	-559.383	-23.820	-558.968	-18.974
Altri costi operativi	8.8	-523.732		-517.451	
Oneri concessori		-435.065		-425.435	
Costo per godimento beni di terzi		-8.754		-10.843	
Altri oneri operativi		-79.913	-470	-81.173	-13.879
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	8.9	-240.351		-38.064	
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		-216.196		-6.325	
Accantonamenti dei fondi per rischi e oneri		-24.155		-31.739	
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni	8.10	399.528		380.974	
Ammortamenti		-669.933		-665.447	
Ammortamento attività materiali	7.1	-35.830		-41.503	
Ammortamento diritti concessori immateriali	7.2	-611.683		-601.231	
Ammortamento altre attività immateriali	7.2	-22.420		-22.713	
(Svalutazioni) Ripristini di valore	8.11	4.976		-17.771	
TOTALE COSTI		-2.949.207		-2.791.513	
RISULTATO OPERATIVO		1.795.257		1.807.945	
Proventi finanziari		299.424		267.404	
Proventi finanziari rilevati ad incremento di diritti concessori finanziari e attività finanziarie per contributi		56.241		59.373	
Dividendi da imprese partecipate		15		1	
Altri proventi finanziari		243.168	38.390	208.030	33.534
Oneri finanziari		-910.104		-957.804	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		-107.735		-94.819	
Altri oneri finanziari		-802.369	-488.029	-862.985	-528.417
Utili (Perdite) su cambi		16.321		3.953	
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	8.12	-594.359		-686.447	
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	8.13	-8.139		-5.196	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.192.759		1.116.302	
(Oneri) Proventi fiscali	8.14	-498.597		-395.086	
Imposte correnti		-373.470		-330.771	
Differenze su imposte correnti di esercizi precedenti		4.806		4.640	
Imposte anticipate e differite		-129.933		-68.955	
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		694.162		721.216	
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	8.15	210		17.454	
UTILE DELL'ESERCIZIO		694.372		738.670	
<i>di cui:</i>					
Utile di pertinenza del Gruppo		662.156		656.556	
Utile di pertinenza di Terzi		32.216		82.114	
Euro					
Utile base per azione di pertinenza del Gruppo	8.16	1,07		1,05	
di cui:					
- da attività operative in funzionamento		1,07		1,02	
- da attività operative cessate		-		0,03	
Utile diluito per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	8.16	1,07		1,05	
di cui:					
- da attività operative in funzionamento		1,07		1,02	
- da attività operative cessate		-		0,03	

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

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

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO							Risultato economico dell'esercizio	Totale	PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO E DI TERZI
	Capitale emesso	Riserva da valutazione degli strumenti finanziari di cash flow hedge	Riserva da valutazione degli strumenti finanziari di net investment hedge	Riserva per differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro	Riserva per valutazione di partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro	Altre riserve e utili portati a nuovo	Totale				
Saldo al 31/12/2012	622.027	-102.530	-37.593	-7.565	-1.667	1.981.917	598.082	3.052.671	1.708.156	4.760.827	
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	89.797	1.193	-190.113	-468	4.273	656.556	561.238	-114.259	446.979	
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni											
Dividendi deliberati (saldo)	-	-	-	-	-	-	-344.148	-344.148	-8.496	-352.644	
Trasferimento del risultato dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	-	253.934	-253.934	-	-	-	
Acconto dividendi	-	-	-	-	-	-	-349.579	-349.579	-203	-349.782	
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-	-	-	3.304	-	3.304	32	3.336	
Variazione del perimetro di consolidamento, altre variazioni minori e riclassifiche	-	-	-	-	74	-1.154	-	-1.080	21.884	20.804	
Saldo al 31/12/2013	622.027	-12.733	-36.400	-197.678	-2.061	2.242.274	306.977	2.922.406	1.607.114	4.529.520	
Risultato economico complessivo dell'esercizio	-	-89.963	-	-15.765	256	-11.200	662.156	545.484	22.454	567.938	
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni											
Dividendi deliberati (saldo)	-	-	-	-	-	-	-340.249	-340.249	-7.861	-348.110	
Trasferimento del risultato dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	-	-33.272	33.272	-	-	-	
Acconto dividendi	-	-	-	-	-	-	-329.674	-329.674	-350	-330.024	
Piani di compensi basati su azioni	-	-	-	-	-	2.672	-	2.672	51	2.723	
Variazione del perimetro di consolidamento, altre variazioni minori e riclassifiche	-	-	-	-	-	2.301	-	2.301	1.514	3.815	
Saldo al 31/12/2014	622.027	-102.696	-36.400	-213.443	-1.805	2.202.775	332.482	2.802.940	1.622.922	4.425.862	

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2014	di cui verso parti correlate	2013	di cui verso parti correlate
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO					
Utile dell'esercizio		694.372		738.670	
Rettificato da:					
Ammortamenti		682.983		678.070	
Accantonamenti ai fondi		242.314		56.201	
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		107.943		95.067	
Svalutazioni (Rivalutazioni) delle attività finanziarie non correnti e delle partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value		5		-	
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni collegate contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	8.13	8.139		5.233	
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore e rettifiche di attività non correnti		-9.187		-	
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		243		-154	
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico		123.160		72.206	
Altri oneri (proventi) non monetari		-108.731	-29.215	-14.805	-
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		-271.306	5.413	-130.655	57.533
Flusso di cassa netto da attività di esercizio [a]	9.1	1.469.935		1.499.833	
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO					
Investimenti in attività in concessione	7.2	-858.332		-1.149.134	
Contributi su attività in concessione		39.875		35.105	
Incremento dei diritti concessori finanziari (a fronte degli investimenti)		63.465		357.953	
Investimenti in attività materiali	7.1	-39.630		-54.035	
Investimenti in altre attività immateriali	7.2	-34.721		-23.390	
Investimenti in partecipazioni al netto dei decimi da versare		-4.207		-18.247	
Investimenti in società consolidate al netto delle disponibilità liquide nette apportate		-		-893	
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		8.507	77.505	1.599	-
Realizzo da disinvestimenti di società consolidate al netto delle disponibilità liquide e dei mezzi equivalenti ceduti		208.777		-	
Variazione netta delle altre attività non correnti e altre variazioni della gestione investimenti		45.595		-6.176	
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti non detenute a scopo di negoziazione		164.051	-16.446	-392.286	-971
Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]		-406.620		-1.249.504	
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA					
Dividendi corrisposti		-678.617		-701.943	
Apporti di terzi		720		1.282	
Nuovi finanziamenti dalla controllante		202.880	200.000	830.114	825.000
Rimborsi di finanziamenti alla controllante		-2.100.234	-2.094.200	-	-
Emissione di prestiti obbligazionari		32.038		621.279	
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)		397.940		368.761	
Accensioni di debiti per leasing finanziario		3.935		-	
Rimborsi di prestiti obbligazionari	7.15	-45.041		-538.195	
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)		-591.639		-405.972	
Rimborsi di debiti di leasing finanziario		-4.497		-538	
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		297.199	215.070	83.029	27.014
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria [c]	9.1	-2.485.316		257.817	
Effetto netto delle variazioni dei tassi di cambio su disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti [d]		2.862		-35.940	
Incremento/(Decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti [a+b+c+d]	9.1	-1.419.139		472.206	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI AD INIZIO ESERCIZIO		2.886.112		2.413.906	
DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE ESERCIZIO		1.466.973		2.886.112	

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO

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

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

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

NOTE ILLUSTRATIVE

1. INFORMAZIONI GENERALI

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

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

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

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

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

2. FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Il bilancio consolidato per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, così come quello chiuso al 31 dicembre 2013, redatto nel presupposto della continuità aziendale della Capogruppo e delle imprese consolidate, è stato predisposto ai sensi degli artt. 2 e 3 del D.Lgs. n. 38/2005, in conformità agli *International Financial Reporting Standards* (IFRS), emanati dall'*International Accounting Standards Board* e omologati dalla Commissione Europea, in vigore alle rispettive date dei bilanci, che comprendono le interpretazioni emesse dall'*International Financial Reporting Interpretations Committee* (IFRIC), nonché i precedenti *International Accounting Standards* (IAS) e le interpretazioni dello *Standard Interpretations Committee* (SIC) ancora in vigore alla stessa data. Per semplicità, l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni è di seguito definito come gli "IFRS".

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2014, così come quello al 31 dicembre 2013, è costituito dai prospetti contabili consolidati (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto, rendiconto finanziario) e dalle presenti note illustrative, applicando quanto previsto dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio" e il criterio generale del costo storico, con l'eccezione delle voci di bilancio che in base agli IFRS sono rilevate al *fair value*, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci descritti nella nota n. 3. La situazione patrimoniale-finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti. Nel conto economico i costi sono classificati in base alla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

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

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

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

Per ciascuna voce dei prospetti contabili consolidati è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio. A tal fine si segnala che, ai sensi dell'IFRS 5, a seguito delle operazioni societarie descritte nel dettaglio nella nota n. 6, il contributo ai risultati economici consolidati comparativi dell'esercizio 2013 delle società Pavimental, Pavimental Polska, Spea – Ingegneria Europea, Spea do Brasil, Ecomouv, Ecomouv D&B e Tech Solutions Integrators è stato riclassificato nella voce “Proventi (Oneri) di attività operative cessate”, anziché in ciascuna delle voci economiche relative alle attività in funzionamento.

Nella tabella seguente sono riportati gli effetti, sullo schema di conto economico, di tali riclassifiche.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Migliaia di euro	Note	2013	Rideterminazione IFRS 5	2013 Restated
RICAVI				
Ricavi da pedaggio	8.1	3.540.993	-	3.540.993
Ricavi per servizi di costruzione	8.2	768.160	-287.159	481.001
Ricavi per lavori su ordinazione	8.3	50.702	-35.467	15.235
Altri ricavi operativi	8.4	569.474	-7.245	562.229
TOTALE RICAVI		4.929.329	-329.871	4.599.458
COSTI				
Materie prime e materiali	8.5	-267.753	167.743	-100.010
Costi per servizi	8.6	-1.257.338	-17.362	-1.274.700
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali		186	-262	-76
Variazione delle rimanenze dei prodotti finiti ed in corso di lavorazione		-4.963	4.963	-
Costo per il personale	8.7	-659.247	100.279	-558.968
Altri costi operativi	8.8	-524.953	7.502	-517.451
Canoni di concessione		-425.435	-	-425.435
Costo per godimento beni di terzi		-18.265	7.422	-10.843
Altri oneri operativi		-81.253	80	-81.173
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	8.9	-40.429	2.365	-38.064
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		-6.325	-	-6.325
Accantonamenti dei fondi per rischi e oneri		-34.104	2.365	-31.739
Utilizzo fondo per impegni da convenzioni	8.10	380.974	-	380.974
Ammortamenti		-678.070	12.623	-665.447
Ammortamento attività materiali		-53.382	11.879	-41.503
Ammortamento diritti concessori immateriali		-601.231	-	-601.231
Ammortamento altre attività immateriali		-23.457	744	-22.713
(Svalutazioni) Ripristini di valore	8.11	-17.771	-	-17.771
TOTALE COSTI		-3.069.364	277.851	-2.791.513
RISULTATO OPERATIVO		1.859.965	-52.020	1.807.945
Proventi finanziari		292.743	-25.339	267.404
Proventi finanziari rilevati ad incremento di diritti concessori finanziari e attività finanziarie per contributi		83.644	-24.271	59.373
Dividendi da imprese partecipate		1	-	1
Altri proventi finanziari		209.098	-1.068	208.030
Oneri finanziari		-1.002.962	45.158	-957.804
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni		-95.067	248	-94.819
Altri oneri finanziari al netto di contributi		-907.895	44.910	-862.985
Utili (Perdite) su cambi		3.785	168	3.953
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI	8.12	-706.434	19.987	-686.447
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni collegate e a controllo congiunto contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	8.13	-5.233	37	-5.196
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.148.298	-31.996	1.116.302
(Oneri) Proventi fiscali	8.14	-410.527	15.441	-395.086
Imposte correnti		-344.318	13.547	-330.771
Differenze su imposte correnti di esercizi precedenti		5.994	-1.354	4.640
Imposte anticipate e differite		-72.203	3.248	-68.955
RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		737.771	-16.555	721.216
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate	8.15	899	16.555	17.454
UTILE DELL'ESERCIZIO		738.670	-	738.670
<i>di cui:</i>				
Utile di pertinenza del Gruppo		656.556		656.556
Utile di pertinenza di Terzi		82.114		82.114
(Euro)				
Utile base per azione di pertinenza del Gruppo (euro)	8.16	1,05		1,05
di cui:				
- da attività in funzionamento		1,05		1,02
- da attività operative cessate		-		0,03

3. PRINCIPI CONTABILI APPLICATI

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

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

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

- d) IAS 28 – Partecipazioni in imprese controllate e *joint venture*. Le modifiche apportate al principio tengono conto dell'introduzione del nuovo IFRS 11 e comportano l'introduzione dell'obbligo di applicazione del metodo del patrimonio netto nella valutazione delle partecipazioni in *joint venture*;
- e) IAS 36 – Test di *impairment*. Gli emendamenti introdotti hanno essenzialmente chiarito le informazioni da fornire circa il valore recuperabile delle attività non finanziarie, nonché semplificato l'informativa di bilancio da fornire circa il valore recuperabile delle CGU per le quali non sia stato contabilizzato un *impairment*;
- f) IAS 39 – Strumenti finanziari. Le modifiche apportate al principio riguardano l'introduzione di alcune esenzioni ai requisiti dell'*hedge accounting* definiti dallo IAS 39 nel caso in cui un derivato esistente debba essere sostituito con un nuovo derivato che abbia, per legge o regolamento, direttamente o indirettamente una controparte centrale (*Central Counterparty* – CCP).

Attività materiali

Le attività materiali sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione, nonché degli oneri finanziari sostenuti nel periodo di realizzazione dei beni. I beni acquisiti attraverso aggregazioni di imprese intervenute prima del 1° gennaio 2004 (data di transizione agli IFRS della Capogruppo) sono iscritti al valore contabile preesistente, determinato nell'ambito di tali aggregazioni in base ai precedenti principi contabili, quale valore sostitutivo del costo.

Il costo delle attività materiali, determinato come sopra indicato, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio a quote costanti sulla base della vita economico-tecnica stimata. Qualora parti significative delle attività materiali abbiano differenti vite utili, tali componenti sono contabilizzate separatamente. I terreni, sia liberi da costruzione, sia annessi a fabbricati civili e industriali, non sono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.

Gli investimenti immobiliari, ossia gli immobili posseduti al fine di conseguire canoni di locazione e/o un apprezzamento degli stessi nel tempo, sono rilevati e valutati al costo, determinato secondo le stesse modalità indicate per le altre attività materiali. Per tali attività è inoltre indicato il relativo *fair value*.

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

Attività materiali	Aliquota di ammortamento
Fabbricati	2,5% - 33,33%
Impianti e macchinari	5% - 33,33%
Attrezzature industriali e commerciali	5% - 40%
Altri beni	9% - 50%

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

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

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

Attività immateriali

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

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

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

- a) il *fair value* dei servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore del Concedente (misurato come illustrato nel principio relativo ai "contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione"), al netto delle parti rappresentate quali attività finanziarie e costituite da: (i) le quote coperte sotto forma di contributo, (ii) l'ammontare che sarà incondizionatamente pagato dal concessionario subentrante al momento di scadenza della concessione (cosiddetto "diritto di subentro") e/o (iii) l'importo minimo dei pedaggi o il volume dei ricavi garantito dal Concedente.

Il costo, così determinato, è recuperato attraverso i corrispettivi pagati dagli utenti per l'utilizzo delle infrastrutture. In particolare, quali diritti concessori delle attività immateriali, si identificano:

- 1) i diritti maturati a fronte di specifiche obbligazioni alla realizzazione di servizi di costruzione di ampliamento e adeguamento dell'infrastruttura, per i quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi. Tali diritti sono inizialmente calcolati e iscritti al valore attuale del *fair value* dei servizi di costruzione da rendere in futuro (escludendo gli eventuali oneri finanziari da sostenere nel periodo di realizzazione), al netto della parte coperta da contributo, e hanno come contropartita i "fondi per impegni da convenzioni", di pari importo, iscritti nel passivo della situazione patrimoniale-finanziaria; il valore iniziale di tali diritti si modifica nel tempo, oltre che per effetto

degli ammortamenti, per la rideterminazione, su base periodica, del valore attuale del *fair value* della parte dei servizi di costruzione non ancora realizzati alla data di chiusura dell'esercizio;

- 2) i diritti maturati a fronte di servizi di costruzione e/o miglioria resi, per i quali è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, rappresentati da incrementi tariffari specifici e/o significativi incrementi attesi del numero degli utenti determinati da ampliamenti/adeguamenti dell'infrastruttura;
 - 3) i diritti da opere realizzate dai subconcessionari delle aree di servizio, rappresentati dagli investimenti a carico di tali soggetti, che sono stati devoluti gratuitamente alle società del Gruppo alla scadenza dei relativi contratti;
- b) i diritti acquisiti da terzi, nel caso di sostenimento di costi per l'ottenimento di concessioni dal Concedente o da terzi (quest'ultimo caso in relazione all'acquisizione del controllo di una società già titolare di una concessione).

I diritti concessori sono ammortizzati lungo il periodo di durata della concessione, con un criterio che riflette la stima delle modalità di consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine, le quote di ammortamento sono calcolate tenendo conto, tra l'altro, delle variazioni di traffico previste, qualora significative, nel periodo di durata della concessione. L'ammortamento decorre dal momento in cui i diritti concessori iniziano a produrre i relativi benefici economici.

Le altre attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate invece a partire dal momento in cui le stesse attività sono disponibili per l'uso, in relazione alla vita utile residua.

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

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

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero integrale del valore di carico delle attività immateriali, queste sono sottoposte a una verifica per rilevarne eventuali perdite di valore (*impairment test*), così come descritto nel paragrafo "Riduzione e ripristino di valore delle attività (*impairment test*)".

L'utile o la perdita derivante dall'alienazione di un'attività immateriale è determinato come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore netto contabile del bene ed è rilevato nel conto economico dell'esercizio di cessione.

Avviamento

Le acquisizioni di aziende e rami d'azienda (ad eccezione di quelle "under common control", come precisato nel seguito) sono contabilizzate attraverso l'utilizzo dell'*acquisition method*, come previsto dall'IFRS 3; a tal

fine le attività e le passività acquisite e identificabili sono rilevate al loro valore corrente (*fair value*) alla data di acquisizione. Il costo dell'acquisizione è misurato dal totale dei *fair value*, alla data di scambio, delle attività erogate, delle passività assunte e degli eventuali strumenti di capitale emessi dal Gruppo in cambio del controllo dell'acquisita.

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

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

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

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

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

L'IFRS 3 non è stato applicato retroattivamente alle acquisizioni effettuate precedentemente al 1° gennaio 2004, data di transizione agli IFRS della Capogruppo; conseguentemente, per tali acquisizioni è stato mantenuto il valore dell'avviamento determinato in base ai precedenti principi contabili, pari al valore contabile netto in essere a tale data, previa verifica e rilevazione di eventuali perdite di valore.

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

- a) qualora entrambi i requisiti oggetto di verifica siano rispettati, tali operazioni di acquisto di aziende e/o rami d'azienda sono rilevate in base all'IFRS 3, ai medesimi criteri precedentemente illustrati per le analoghe operazioni effettuate con soggetti terzi. In tali casi, la società cedente iscrive nel conto economico l'eventuale differenza tra tali valori di carico delle attività e passività cedute ed il relativo corrispettivo;
- b) negli altri casi, le attività e le passività trasferite sono iscritte dalla cessionaria ai medesimi valori cui le stesse erano iscritte nel bilancio della società cedente prima dell'operazione, con la rilevazione nel patrimonio netto dell'eventuale differenza rispetto al costo dell'acquisizione. Coerentemente, la società

cedente iscrive nel patrimonio netto la differenza tra il valore contabile delle attività e passività cedute ed il corrispettivo stabilito.

Partecipazioni

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

Successivamente alla contabilizzazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al *fair value*, se determinabile, con rilevazione degli effetti nel conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. Al momento del realizzo o del riconoscimento di una perdita di valore da *impairment* (classificata nel conto economico), gli utili e le perdite cumulati in tale riserva sono riclassificati nel conto economico.

Le eventuali perdite di valore, identificate come descritto di seguito nella sezione relativa alle “Riduzione e ripristino di valore delle attività (*impairment test*)”, sono ripristinate nelle altre componenti del conto economico complessivo nel caso vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate.

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

Le partecipazioni in imprese collegate e in joint venture sono valutate in base al metodo del patrimonio netto, rilevando a conto economico la quota di pertinenza del Gruppo degli utili o delle perdite maturate nell'esercizio, ad eccezione degli effetti relativi ad altre variazioni del patrimonio netto della partecipazione, diverse dalle operazioni con gli azionisti, che sono riflessi direttamente nel conto economico complessivo di Gruppo.

In caso di eventuali perdite eccedenti il valore di carico della partecipazione, l'eccedenza è rilevata in un apposito fondo del passivo nella misura in cui la partecipante è impegnata ad adempiere a obbligazioni legali o implicite nei confronti dell'impresa partecipata o comunque a coprirne le perdite.

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

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti o del rapporto tra costi sostenuti e costi totali stimati, così da attribuire i ricavi e il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo della situazione patrimoniale - finanziaria, tenuto anche conto delle eventuali

svalutazioni effettuate a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti.

I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali claim nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi determinabili con attendibilità.

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

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

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono valutate al minore tra il costo di acquisto o di produzione e il valore netto di presumibile realizzo ottenibile dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. Il costo di acquisto è determinato attraverso l'applicazione del metodo del costo medio ponderato.

Crediti e debiti

I crediti sono inizialmente iscritti al *fair value* e successivamente valutati al costo ammortizzato, usando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili, iscritte in appositi fondi di svalutazione rettificativi. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base del valore dei flussi di cassa futuri attesi. Tali flussi tengono conto dei tempi di recupero previsti, del presumibile valore di realizzo, delle eventuali garanzie ricevute, nonché dei costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti sono iscritti al valore nominale e comprendono i valori che possiedono i requisiti di alta liquidità, disponibilità a vista o a brevissimo termine, buon esito e un irrilevante rischio di variazione del loro valore.

Strumenti finanziari derivati

Tutti gli strumenti finanziari derivati sono esposti in bilancio al loro *fair value*, determinato alla data di chiusura dell'esercizio.

Come richiesto dallo IAS 39, i derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata e risulta compresa tra l'80% e il 125%.

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

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

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

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

Altre attività e passività finanziarie

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

Le attività e le passività finanziarie non sono più esposte in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, il Gruppo non è più coinvolto nella loro gestione, né detiene i rischi e i benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Le attività finanziarie detenute con lo scopo di ricavare un profitto nel breve termine sono iscritte e valutate al *fair value*, con imputazione degli effetti a conto economico; le altre attività finanziarie diverse dalle precedenti sono classificate come strumenti finanziari disponibili per la vendita, iscritte e valutate al *fair value* con imputazione degli effetti nel conto economico complessivo e, quindi, in una specifica riserva di patrimonio netto. Non sono mai state effettuate riclassifiche di strumenti finanziari tra le categorie sopra descritte.

Valutazione del fair value e gerarchia di fair value

Per tutte le transazioni o i saldi (finanziari o non finanziari) per cui un principio contabile richieda o consenta la misurazione al *fair value*, che rientri nell'ambito di applicazione dell'IFRS 13, il Gruppo applica i seguenti criteri:

- a) identificazione della “*unit of account*”, vale a dire il livello al quale un'attività o una passività è aggregata o disaggregata per essere rilevata ai fini IFRS;
- b) identificazione del mercato principale (o, in assenza, del mercato maggiormente vantaggioso) nel quale potrebbero avvenire transazioni per l'attività o la passività oggetto di valutazione; in assenza di evidenze contrarie, si presume che il mercato correntemente utilizzato coincida con il mercato principale o, in assenza, con il mercato maggiormente vantaggioso;
- c) definizione, per le attività non finanziarie, dell'*highest and best use* (massimo e miglior utilizzo): in assenza di evidenze contrarie, l'*highest and best use* coincide con l'uso corrente dell'attività;
- d) definizione delle tecniche di valutazione più appropriate per la stima del *fair value*: tali tecniche massimizzano il ricorso a dati osservabili, che i partecipanti al mercato utilizzerebbero nel determinare il prezzo dell'attività o della passività;
- e) determinazione del *fair value* delle attività, quale prezzo che si percepirebbe per la relativa vendita, e delle passività e degli strumenti di capitale, quale prezzo che si pagherebbe per il relativo trasferimento in una regolare operazione tra operatori di mercato alla data di valutazione;
- f) inclusione del “*non performance risk*” nella valutazione delle attività e passività e, in particolare per gli strumenti finanziari, determinazione di un fattore di aggiustamento nella misurazione del *fair value* per includere, oltre il rischio di controparte (CVA- *credit valuation adjustment*), il proprio rischio di credito (DVA – *debit valuation adjustment*).

In base ai dati utilizzati per le valutazioni al *fair value*, come richiesto dall'IFRS 13, è individuata una gerarchia di *fair value* in base alla quale classificare le attività e le passività valutate al *fair value* o per le quali è indicato il *fair value* nell'informativa di bilancio:

- a) livello 1: include i prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività identiche a quelle oggetto di valutazione;

- b) livello 2: include dati osservabili, differenti da quelli inclusi nel livello 1, quali ad esempio: i) prezzi quotati in mercati attivi per attività o passività simili; ii) prezzi quotati in mercati non attivi per attività o passività simili o identiche; iii) altri dati osservabili (curve di tassi di interesse, volatilità implicite, *spread* creditizi);
- c) livello 3: utilizza dati non osservabili, a cui è ammesso ricorrere qualora non siano disponibili dati osservabili. I dati non osservabili utilizzati ai fini delle valutazioni del *fair value* riflettono le ipotesi che assumerebbero i partecipanti al mercato nella fissazione del prezzo per le attività e le passività oggetto di valutazione.

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

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

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

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

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

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

Fondi per impegni da convenzioni e per accantonamenti

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

I "Fondi per accantonamenti" sono rilevati quando: (i) si è in presenza di una obbligazione attuale (legale o implicita) nei confronti di terzi che derivi da un evento passato, (ii) sia probabile un esborso di risorse per soddisfare l'obbligazione e (iii) possa essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che l'entità pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Se l'effetto dell'attualizzazione è significativo, gli accantonamenti sono determinati attualizzando i flussi finanziari futuri attesi ad un tasso di sconto che rifletta la valutazione corrente di mercato del costo del denaro. Quando è effettuata l'attualizzazione, l'incremento dell'accantonamento dovuto al trascorrere del tempo è rilevato come onere finanziario.

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

Benefici per dipendenti

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

Le passività relative ai benefici a medio-lungo termine garantiti ai dipendenti sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte, sono determinate sulla base di ipotesi attuariali, se significative, e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici.

Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a contributi definiti, sono iscritte per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

Le passività relative ai benefici garantiti ai dipendenti, erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti, rappresentati principalmente dal Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato delle imprese italiane maturato fino alla data del 31 dicembre 2006 (o, ove applicabile, fino alla successiva data di adesione al fondo di previdenza complementare), sono iscritte nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte, sono determinate sulla base di ipotesi attuariali e sono rilevate per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici. La valutazione delle passività è effettuata da attuari indipendenti. L'utile o la perdita derivante dall'effettuazione del calcolo attuariale è interamente iscritto nel conto economico complessivo, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto anche del relativo effetto fiscale.

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

Le attività non correnti possedute per la vendita e le attività e le passività in dismissione e/o connesse ad attività operative cessate, il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché attraverso l'utilizzo continuativo, sono presentate separatamente dalle altre attività e passività della situazione patrimoniale - finanziaria.

Immediatamente prima di essere classificate come destinate alla vendita, esse sono rilevate in base allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e successivamente iscritte al minore tra il valore contabile e il presunto *fair value*, al netto dei relativi costi di vendita. Eventuali perdite sono rilevate immediatamente nel conto economico.

Relativamente all'esposizione nel conto economico, le attività operative dismesse o in corso di dismissione sono classificabili quali "attività operative cessate" qualora soddisfino uno dei seguenti requisiti:

- a) rappresentino un importante ramo autonomo di attività o area geografica di attività;
- b) facciano parte di un unico programma coordinato di dismissione di un importante ramo autonomo di attività o area geografica di attività;
- c) siano imprese controllate acquisite esclusivamente in funzione di una successiva vendita.

Gli effetti economici derivanti dalla gestione e dismissione di tali attività operative, al netto dei relativi effetti fiscali, sono esposti in un'unica voce del conto economico, anche con riferimento ai dati dell'esercizio comparativo.

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è possibile determinarne attendibilmente il valore (*fair value*) ed è probabile che i relativi benefici economici saranno fruiti. Secondo la tipologia di operazione, i ricavi sono rilevati per competenza sulla base dei criteri specifici di seguito riportati:

- a) i ricavi da pedaggio in base ai transiti autostradali;
- b) le vendite per cessioni di beni quando i rischi e i benefici significativi legati alla proprietà dei beni stessi sono trasferiti all'acquirente;
- c) le prestazioni di servizi in base allo stadio di completamento delle attività, secondo i criteri previsti per i "contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione", precedentemente illustrati, che includono anche i servizi di costruzione e/o miglioria resi a favore dei Concedenti, in applicazione dell'IFRIC 12. Nel caso in cui non sia possibile determinare attendibilmente il valore dei ricavi da prestazione di servizi, questi ultimi sono rilevati fino a concorrenza dei costi sostenuti che si ritiene saranno recuperati;
- d) i canoni attivi e le *royalty* lungo il periodo di maturazione, in base agli accordi contrattuali sottoscritti;
- e) i proventi per interessi, così come gli oneri per interessi, sono calcolati sul valore delle relative attività e passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo;
- f) i dividendi quando sorge il diritto degli azionisti a riceverne il pagamento.

Contributi pubblici

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

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

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

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

Eventuali contributi ricevuti a fronte di investimenti in attività materiali sono iscritti a riduzione del costo dell'attività cui sono riferiti e concorrono, in riduzione, al calcolo delle relative quote di ammortamento.

Imposte sul reddito

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

I debiti relativi alle imposte sul reddito sono esposti tra le passività per imposte correnti della situazione patrimoniale - finanziaria, al netto degli acconti versati. L'eventuale sbilancio positivo è iscritto tra le attività per imposte correnti.

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

- a) le prime, solo se è probabile che ci sia un sufficiente reddito imponibile che ne consenta il recupero;
- b) le seconde, se esistenti, in ogni caso.

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

Pagamenti basati su azioni

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

Il costo di prestazioni rese da amministratori e dipendenti che siano remunerate tramite pagamenti basati su azioni e regolati per cassa è invece misurato al *fair value* delle passività assunte ed è riconosciuto nel conto

economico con contropartita tra le passività. Fino a quando la passività non è estinta, il *fair value* della passività è rideterminato con riferimento alla data di chiusura di bilancio, rilevando nel conto economico le relative variazioni.

Riduzione e ripristino di valore delle attività (impairment test)

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

Qualora queste indicazioni esistano, si procede alla stima del valore di tali attività, per verificare la recuperabilità degli importi iscritti in bilancio e, eventualmente, determinare l'importo della svalutazione da rilevare. Per le attività immateriali a vita utile indefinita e per quelle in corso di realizzazione, l'*impairment test* sopra descritto è effettuato almeno annualmente, indipendentemente dal verificarsi o meno di eventi che facciano presupporre una riduzione di valore, o più frequentemente nel caso in cui si verifichino eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.

Qualora non sia possibile stimare il valore recuperabile di una attività individualmente, la stima del valore recuperabile è compresa nell'ambito dell'unità generatrice di flussi finanziari (*Cash Generating Unit – CGU*) a cui l'attività appartiene.

Tale verifica consiste nella stima del valore recuperabile dell'attività (rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) e nel confronto con il relativo valore netto contabile. Qualora quest'ultimo risultasse superiore, l'attività è svalutata fino a concorrenza del valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi ante imposte sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto, ante imposte, che rifletta la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell'attività. Nel caso di stima dei flussi finanziari futuri di CGU operative in funzionamento, si utilizzano, invece, flussi finanziari e tassi di attualizzazione al netto delle imposte, che producono risultati sostanzialmente equivalenti a quelli derivanti da una valutazione ante imposte.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico e sono classificate diversamente a seconda della natura dell'attività svalutata. Le stesse sono ripristinate, nei limiti delle svalutazioni effettuate, nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, ad eccezione che per l'avviamento e per gli strumenti finanziari partecipativi valutati al costo nei casi in cui il *fair value* non sia determinabile in modo attendibile.

Stime e valutazioni

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

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

Conversioni delle partite in valuta

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

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

Utile per azione

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

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

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

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

IFRS 9 – Strumenti finanziari

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

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

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

Classificazione e misurazione

L'IFRS 9 prevede un unico approccio per l'analisi e la classificazione di tutte le attività finanziarie, incluse quelle contenenti derivati incorporati. La classificazione e la relativa valutazione è effettuata considerando sia il modello di gestione dell'attività finanziaria, sia le caratteristiche contrattuali dei flussi di cassa ottenibili dall'attività.

L'attività finanziaria è valutata con il metodo del costo ammortizzato qualora entrambe le seguenti condizioni siano rispettate:

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

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

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

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

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

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

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

- a) la rappresentazione degli effetti delle variazioni del *fair value* attribuibili al rischio di credito associato alla passività, che l'IFRS 9 prevede siano rilevate nel conto economico complessivo per talune tipologie

di passività finanziarie, anziché nel conto economico come le variazioni di *fair value* attribuibili alle altre tipologie di rischio;

- b) l'eliminazione dell'opzione per la valutazione al costo ammortizzato delle passività finanziarie costituite da strumenti finanziari derivati che prevedano la consegna di titoli di capitale non quotati. Per effetto di tale cambiamento, tutti gli strumenti finanziari derivati devono essere valutati al *fair value*.

Impairment

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

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

Hedge accounting

Le principali novità introdotte dall'IFRS 9 riguardano:

- a) la maggiore ampiezza delle tipologie di rischio oggetto di copertura, alle quali le attività e le passività non finanziarie sono esposte, consentendo inoltre di designare come oggetto di copertura un'esposizione aggregata, che includa anche eventuali strumenti derivati;
- b) la possibilità di designare come strumento di copertura anche uno strumento finanziario valutato al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico;
- c) la diversa modalità di contabilizzazione dei contratti *forward* e dei contratti di opzione, quando inclusi in una relazione di *hedge accounting*;
- d) le modifiche alla modalità di predisposizione dei test di efficacia delle relazioni di copertura, in quanto si introduce il principio della "relazione economica" tra voce coperta e strumento di copertura; inoltre, non è più richiesta la valutazione retrospettiva dell'efficacia della copertura;
- e) la possibilità di "ribilanciare" una copertura esistente qualora restino validi gli obiettivi di *risk management*.

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

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

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

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

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

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

Modifiche all'IFRS 11 – Contabilizzazione dell'acquisizione di una interessenza in una joint operation

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

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

IFRS 15 – Ricavi da contratti con i clienti

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

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

Il nuovo principio definisce un quadro di riferimento complessivo per identificare il momento e l'importo dei ricavi da iscrivere in bilancio. In base al nuovo principio, l'ammontare che l'entità rileva come ricavo deve riflettere il corrispettivo a cui essa ha diritto in cambio dei beni trasferiti al cliente e/o dei servizi resi, da rilevare nel momento in cui sono state adempiute le proprie obbligazioni contrattuali.

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

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

Modifiche allo IAS 1 – Iniziativa sulle disclosures

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

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

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

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

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

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

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

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

Le modifiche dovranno essere applicate prospetticamente a partire dagli esercizi che hanno inizio dall'1 gennaio 2016.

Tali modifiche non sono state ancora approvate dall'Unione Europea.

IFRIC 21 - Prelievi

A maggio 2013, lo IASB ha emesso l'interpretazione IFRIC 21 - Prelievi. L'interpretazione è applicabile a tutti i prelievi dello Stato diversi da quelli che rientrano nel campo di applicazione di altre norme (ad esempio, IAS 12 Imposte sul reddito) e di multe o altre sanzioni per le violazioni di norme di legge. I prelievi sono definiti nell'interpretazione "deflussi di risorse atte a produrre benefici economici, imposti dallo Stato alle società in conformità con la legislazione vigente".

L'interpretazione chiarisce che un'entità deve riconoscere una passività per un prelievo dello Stato solo quando l'attività che determina l'obbligo di pagamento, come identificato dalla normativa applicabile, si verifica. L'interpretazione chiarisce, inoltre, che una passività relativa al prelievo è accantonata progressivamente solo se l'attività da cui deriva il pagamento avviene lungo un arco di tempo. Per un prelievo che sia attivato al raggiungimento di una soglia minima, la passività deve essere rilevata già da prima che tale soglia sia raggiunta.

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

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

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

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

- a) IFRS 2 - Pagamenti basati su azioni: sono state apportate delle modifiche alle definizioni di "vesting condition" e di "market condition" e aggiunte le ulteriori definizioni di "performance condition" e "service condition" per la rilevazione dei piani di benefici basati su azioni;
- b) IFRS 3 – Aggregazioni aziendali: le modifiche chiariscono che un corrispettivo potenziale classificato come un'attività o una passività deve essere misurato al *fair value* ad ogni data di chiusura dell'esercizio, con rilevazione degli effetti nel conto economico, a prescindere dal fatto che il corrispettivo potenziale sia uno strumento finanziario oppure un'attività o una passività non-finanziaria. Inoltre, si chiarisce che il principio in oggetto non è applicabile a tutte le operazioni di costituzione di una *joint venture*;
- c) IFRS 8 – Settori operativi: le modifiche richiedono di dare informativa delle valutazioni fatte dal management nell'applicazione dei criteri di aggregazione dei segmenti operativi, inclusa una descrizione dei segmenti operativi aggregati e degli indicatori economici considerati nel determinare se tali segmenti

operativi abbiano “caratteristiche economiche simili”. Inoltre, la riconciliazione tra il totale delle attività dei segmenti operativi e il totale delle attività dell’entità deve essere fornita solamente se il totale delle attività dei segmenti operativi è regolarmente fornito alla Direzione aziendale;

- d) IFRS 13 – Misurazione al *fair value*: sono state modificate le *Basis for Conclusions* del principio al fine di chiarire che con l’emissione dell’IFRS 13, e con le conseguenti modifiche allo IAS 39 e all’IFRS 9, resta valida la possibilità di contabilizzare i crediti e debiti commerciali a breve senza rilevare gli effetti di un’attualizzazione, qualora tali effetti risultino non materiali.

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

Annual Improvements to IFRSs: 2012 – 2014

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

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

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

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

4. CONCESSIONI

Il *core business* del Gruppo Autostrade per l'Italia è rappresentato dalla gestione delle concessioni amministrative rilasciate dalle Autorità competenti, aventi ad oggetto la realizzazione, la gestione, il miglioramento e il mantenimento in pristino di infrastrutture autostradali, in Italia e all'estero, da parte delle società concessionarie.

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

Per ulteriori approfondimenti sugli eventi regolatori dell'esercizio connessi alle concessioni detenute dalle società del Gruppo, si rinvia alla nota n. 10.7.

Attività autostradali italiane

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

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

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

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

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

Attività autostradali estere

Brasile

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

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

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

Cile

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

Con la pubblicazione in data 12 marzo 2014 del Decreto Supremo di ratifica è entrato pienamente in vigore il Programma Santiago Centro Oriente (c.d. "CC7"), sottoscritto dalla concessionaria Costanera Norte con lo Stato cileno, con la finalità di realizzare sette interventi volti ad eliminare i principali colli di bottiglia sulla

tratta in concessione. L'ammontare complessivo degli investimenti previsti è stimato in circa 240 miliardi di pesos cileni (pari a circa 325 milioni di euro al cambio di fine esercizio 2014), di cui, a fine 2014, è stato eseguito circa il 27%. A fronte di tali investimenti, l'accordo con lo Stato cileno prevede forme di remunerazione per la concessionaria a carico dell'Autorità, fra cui il riconoscimento di un importo alla scadenza della concessione per garantire una remunerazione minima, nonché la compartecipazione della società ai maggiori introiti derivanti dall'installazione di nuovi portali.

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

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

Polonia

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

Paese	Società concessionaria	Tratta autostradale	Chilometri in esercizio	Scadenza
ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE				
Italia	Autostrade per l'Italia	A1 Milano – Napoli	803,5	
		A4 Milano – Brescia	93,5	
		A7 Genova – Serravalle	50,0	
		A8/9 Milano – laghi	77,7	
		A8/A26 raccordo	24,0	
		A10 Genova – Savona	45,5	
		A11 Firenze – Pisa Nord	81,7	
		A12 Genova – Sestri Levante	48,7	
		A12 Roma – Civitavecchia	65,4	
		A13 Bologna – Padova	127,3	
A14 Bologna – Taranto	781,4			
A16 Napoli – Canosa	172,3			
A23 Udine – Tarvisio	101,2			
A26 Genova – Gravelona Toce	244,9			
A27 Mestre – Belluno	82,2			
A30 Caserta – Salerno	55,3			
		2.854,6	31-dic-38	
	Autostrade Meridionali	A3 Napoli – Salerno	51,6	31-dic-12 (1)
	Tangenziale di Napoli	Tangenziale di Napoli	20,2	31-dic-37
	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	A5 Aosta – Monte Bianco	32,3	31-dic-32
	Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco	Trafo del Monte Bianco	5,8	31-dic-50
ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ESTERE				
Brasile	Triangulo do Sol Auto-Estradas	SP 310 Rodovia Washington Luis SP326 Rodovia Brigadeiro Faria Lima SP333 Rodovia Carlos Tonani, Nemesio Cadetti e Laurentino Mascari	442,0	18-lug-21
	Rodovias das Colinas	SP075 - Itu/Campinas SP127- Rio Claro/Tatuí SP280 - Itu/Tatuí SP300 – Jundiaí/Tietê SPI-102/300	307,0	01-lug-28
	Concessionaria da Rodovia MG050	MG-050 BR-265 BR-491	372,0	12-giu-32
Cile	Sociedad Concesionaria de Los Lagos	Rio Bueno - Puerto Montt (Cile)	135,0	20-set-23
	Sociedad Concesionaria Costanera Norte	Puente La Dehesa - Puente Centenario Puente Centenario - Vivaceta Vivaceta - A. Vespucio Estoril - Puente Lo Saldes	43,0	30-giu-33
	Sociedad Concesionaria Autopista Nororientale	Sector Oriente: Enlace Centenario - Enlace Av. Del Valle Sector Poniente: Enlace Av. Del Valle - Enlace Ruta 5 Norte	21,5	07-gen-44 (2)
	Sociedad Concesionaria Vespucio Sur	Ruta 78 - General Velásquez General Velásquez - Ruta 5 Sur Ruta 5 Sur - Nuevo Acceso Sur a Santiago Nuevo Acceso Sur a Santiago - Av. Vicuna Mackenna Av. Vicuna Mackenna - Av. Grecia	23,5	06-dic-32
	Sociedad Concesionaria AMB	Tramo A Tramo B	10,0	2020 (3)
	Sociedad Concesionaria Litoral Central	Nuevo Camino Costero: Cartagena Algarrobo Camino Algarrobo - Casablanca (Ruta F-90) Camino Costero Interior (Ruta F-962-G)	80,6	16-nov-31
Polonia	Stalexport Autostrada Malopolska	A4 Cracovia – Katowice (Polonia)	61,0	15-mar-27

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

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

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

5. PERIMETRO DI CONSOLIDAMENTO

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

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

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

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

Il consolidamento è effettuato in base ai seguenti criteri e metodi:

- a) adozione del metodo del consolidamento integrale, con evidenza delle interessenze di terzi nel patrimonio netto e nel risultato netto del conto economico e con iscrizione di attività, passività, ricavi e costi, prescindendo dalla percentuale di possesso delle società controllate;
- b) eliminazione delle partite derivanti dai rapporti patrimoniali ed economici intercorsi tra le società incluse nel periodo di consolidamento, ivi incluso lo storno di eventuali utili e perdite non ancora realizzati, rilevando i conseguenti effetti fiscali differiti;
- c) eliminazione dei dividendi infragruppo e relativa riattribuzione alle riserve iniziali di patrimonio netto;
- d) eliminazione del valore di carico delle partecipazioni nelle imprese incluse nel perimetro di consolidamento e delle corrispondenti quote di patrimonio netto; attribuzione delle differenze positive o negative emergenti alle relative voci di competenza (attività, passività e patrimonio netto), definite con riferimento al momento di acquisizione della partecipazione, tenendo poi conto di successive variazioni. Dopo l'acquisizione del controllo, eventuali acquisti di quote dai soci di minoranza, o cessioni a questi di quote che non comportino la perdita del controllo dell'impresa, sono contabilizzate quali operazioni con gli azionisti, ed i relativi effetti sono riflessi direttamente nel patrimonio netto; ne deriva che eventuali differenze tra il valore della variazione del patrimonio di terzi e le disponibilità liquide e mezzi equivalenti scambiate sono rilevate tra le variazioni del patrimonio netto di competenza del Gruppo;

- e) conversione dei reporting package delle società consolidate con valute funzionali diverse dall'euro applicando la metodologia già illustrata nel principio relativo alla "conversione delle poste in valuta" della nota n. 3.

I cambi applicati nell'esercizio per la conversione dei *reporting package* con valute funzionali diverse dall'euro sono quelli pubblicati dalla Banca d'Italia e presentati nella tabella seguente.

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

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

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

Si segnala inoltre che, come disposto dall'IFRS 5, il contributo delle società deconsolidate ai risultati economici consolidati del 2014, nonché delle società Ecomouv, Ecomouv D&B e Tech Solutions Integrators (in relazione a quanto illustrato nella successiva nota n. 6.2), anziché essere incluso in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività in funzionamento, è esposto nella voce "Proventi (Oneri) netti da attività operative cessate". Conseguentemente, in conformità allo stesso IFRS 5, anche nel conto economico consolidato dell'esercizio 2013, presentato a scopo comparativo, è stato riclassificato il contributo di tali società rispetto a quanto già pubblicato nel bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2013.

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

6. OPERAZIONI SOCIETARIE

6.1 Cessione delle quote di controllo delle partecipazioni in Pavimental e SPEA – Ingegneria Europea

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

In particolare, Autostrade per l'Italia ha ceduto ad Atlantia il 59,4% del capitale sociale di Pavimental e ad Aeroporti di Roma il 20% dello stesso per un corrispettivo rispettivamente di 29.010 migliaia di euro e 9.768

migliaia di euro, sulla base di una perizia estimativa del valore del capitale economico di Pavimental redatta da un esperto indipendente.

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

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

6.2 Cessazione delle attività relative al progetto “Eco Taxe”

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

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

7. INFORMAZIONI SULLE VOCI DELLA SITUAZIONE PATRIMONIALE –FINANZIARIA CONSOLIDATA

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

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

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

7.1 Attività materiali Migliaia di euro 126.823 (194.268)

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

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

Si evidenzia che al 31 dicembre 2014 la voce investimenti immobiliari, pari a 3.933 migliaia di euro (4.059 migliaia di euro al 31 dicembre 2013), accoglie fabbricati e terreni non strumentali valutati al costo e che il fair value di tali attività è stimato complessivamente in 8,3 milioni di euro (23,9 milioni di euro al 31 dicembre 2013), secondo perizie redatte da esperti indipendenti, basate sulle indicazioni provenienti dal mercato immobiliare ed applicabili alla tipologia di investimenti detenuti.

Nel corso dell'esercizio 2014, così come per quello 2013, non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata dei beni e nelle aliquote di ammortamento applicate e riportate nella precedente nota n. 3.

Le attività materiali al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013 non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

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

Migliaia di euro	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO																					
	31/12/2013			Costo						Ammortamenti cumulati				Riclassifiche nette in attività connesse ad attività operative cessate			Variazione del perimetro di consolidamento			31/12/2014		
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Passaggi in esercizio	Decrementi per dismissioni	Differenze cambi	Svalutazioni	Riclassifiche e altre rettifiche	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Differenze cambi	Riclassifiche e altre rettifiche	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Riclassifiche nette in attività operative cessate	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Variazione del perimetro di consolidamento	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Terreni	6.882	-	6.882	-	-	-117	-12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-3.417	-	-3.417	-	3.336	3.336
Fabbricati	71.886	-33.692	38.194	473	163	-346	-111	-478	-2.687	253	28	248	-	-	-	-	-13.782	6.586	-13.782	57.805	-29.264	28.541
Impianti e macchinari	102.769	-74.379	28.390	1.491	1.495	-2.651	276	-11.531	-8.886	2.488	-210	7.559	-7.200	-	-	-	-75.755	59.547	-75.755	8.894	-6.681	2.213
Attrezzature industriali e commerciali	175.704	-125.823	49.881	12.682	2.441	-8.158	96	-3.858	-17.956	7.753	-157	3.761	-	-	-	-	-33.062	26.737	-33.062	145.832	-105.685	40.147
Altri beni	227.539	-173.611	53.928	13.229	117	-1.342	1.782	-13.984	-18.566	158	-1.450	11.159	-3.322	-	-	-	-16.431	12.090	-16.431	204.790	-168.405	36.385
Immobili, impianti e macchinari in corso e accenti	10.100	1	10.101	8.594	-4.216	-4.058	-9	-13	-	-	-	-1	-63	-	-	-	-1.240	-	-1.240	8.997	-	8.997
Immobili, impianti e macchinari	594.880	-407.504	187.376	36.469	-	-16.672	1.933	-2.820	-48.095	10.652	-1.789	22.726	-10.585	9.015	9.015	-143.687	104.960	-143.687	429.654	-310.035	119.619	
Terreni acquisiti in locazione finanziaria	644	-	644	-	-	-616	-28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fabbricati acquisiti in locazione finanziaria	2.498	-399	2.099	-	-	-2.390	-107	-	-64	445	17	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-1	-
Attrezzature acquistate in locazione finanziaria	83	-45	38	-	-	-	-1	-	-8	-	1	29	-	-	-	-	-	-	-	37	-23	14
Altri beni acquisiti in locazione finanziaria	309	-257	52	3.161	-	-91	76	-	-37	90	6	-	-	-	-	-	-	-	-	3.455	-198	3.257
Immobili, impianti e macchinari in locazione finanziaria	3.534	-701	2.833	3.161	-	-3.097	-60	-	-45	535	24	29	-	-	-	-	-	-	3.493	-222	3.271	
Terreni	124	-	124	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	124	-	124
Fabbricati	11.903	-7.968	3.935	-	-	-	-192	-	-112	-	164	-121	-	-	-	-	-	-	-	11.846	-8.037	3.809
Investimenti immobiliari	12.027	-7.968	4.059	-	-	-	-192	-	-112	-	164	-121	-	-	-	-	-	-	-	11.970	-8.037	3.933
Attività materiali	610.441	-416.173	194.268	39.630	-	-19.769	1.681	-2.820	-48.316	11.187	-1.601	22.634	-10.585	9.015	9.015	-143.687	104.960	-143.687	445.117	-318.294	126.823	

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio dei valori contabili delle diverse categorie delle attività materiali, nonché le relative variazioni intercorse nel 2013.

	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO																	
	31/12/2012							Costo							31/12/2013			
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Passaggi in esercizio	Decrementi per dismissioni	Differenze cambi	Riclassifiche e altre rettifiche	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Differenze cambi	Riclassifiche e altre rettifiche	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Differenze cambi	Riclassifiche e altre rettifiche	Costo originario	Ammortamenti cumulati
Terreni	6.964	-	6.964	-	-	-	-80	-2	-	-	-	-	-	-	-	6.882	-	6.882
Fabbricati	71.003	-30.392	40.611	911	572	-51	-222	-327	45	90	217	3.652	90	45	217	71.886	-33.692	38.194
Impianti e macchinari	102.589	-70.981	31.608	4.538	265	-2.791	-1.835	3	2.527	1.231	-1	-7.155	2.527	1.231	-1	102.769	-74.379	28.390
Attrezzature industriali e commerciali	167.137	-116.519	50.618	18.824	1.956	-9.561	-2.438	-214	8.467	1.616	206	-19.593	8.467	1.616	206	175.704	-125.823	49.881
Altri beni immobili, impianti e macchinari in corso e accenti	228.668	-165.309	63.359	20.236	85	-5.722	-3.909	-11.819	5.711	2.947	5.793	-22.753	5.711	2.947	5.793	227.539	-173.611	53.928
3.446	-	3.446	9.526	-2.878	-1	-2	9	-	-	-	1	10.100	-	-	1	10.100	1	10.101
Immobili, impianti e macchinari	579.807	-383.201	196.606	54.035	-	-18.126	-8.486	-12.350	16.750	5.884	6.216	-53.153	16.750	5.884	6.216	594.880	-407.504	187.376
Terreni acquisiti in locazione finanziaria	739	-	739	-	-	-	-95	-	-	-	-	-	-	-	-	644	-	644
Fabbricati acquisiti in locazione finanziaria	2.865	-366	2.499	-	-	-	-367	-	-88	55	-	-88	-	55	-	2.498	-399	2.099
Attrezzature acquisite in locazione finanziaria	278	-136	142	-	-	-113	-7	-75	71	4	39	-23	71	4	39	83	-45	38
Altri beni acquisiti in locazione finanziaria	354	-279	75	-	-	-	-45	-	-15	37	-	-15	-	37	-	309	-257	52
Immobili, impianti e macchinari in locazione finanziaria	4.236	-781	3.455	-	-	-113	-514	-75	71	96	39	-126	71	96	39	3.534	-701	2.833
Terreni	122	-	122	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	124	-	124
Fabbricati	11.425	-7.500	3.925	-	-	-	-117	595	-103	96	-461	-103	-	96	-461	11.903	-7.968	3.935
Investimenti immobiliari	11.547	-7.500	4.047	-	-	-	-117	597	-103	96	-461	-103	-	96	-461	12.027	-7.968	4.059
Attività materiali	595.590	-391.482	204.108	54.035	-	-18.239	-9.117	-11.828	16.821	6.076	5.794	-53.382	16.821	6.076	5.794	610.441	-416.173	194.268

Nel corso del 2013, le attività materiali evidenziano un decremento netto pari a 9.840 migliaia di euro principalmente per l'effetto combinato:

- degli ammortamenti dell'esercizio pari a 53.382 migliaia di euro;
- del saldo negativo delle differenze cambio, connesso principalmente al deprezzamento del peso cileno e del real brasiliano, per 3.036 migliaia di euro;
- dei decrementi per dismissioni dell'esercizio pari a 1.418 migliaia di euro;
- dei nuovi investimenti dell'esercizio pari a 54.035 migliaia di euro.

7.2 Attività immateriali Migliaia di euro 21.918.049 (21.717.317)

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

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

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

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

- e) gli ammortamenti dell'esercizio per 634.679 migliaia di euro;
- f) il saldo negativo delle differenze cambio per 24.615 migliaia di euro.

Nel corso del 2013, le attività immateriali hanno evidenziato un decremento netto pari a 1.120.359 migliaia di euro, principalmente per l'effetto combinato:

- a) degli ammortamenti dell'esercizio per 624.689 migliaia di euro;
- b) del saldo negativo delle differenze cambio, essenzialmente per il deprezzamento del peso cileno e del real brasiliano, per 573.798 migliaia di euro;
- c) del decremento per 320.316 migliaia di euro a seguito dell'aggiornamento del valore attuale degli investimenti previsti a finire in opere senza benefici economici aggiuntivi in contropartita al fondo per impegni da convenzioni;
- d) degli investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi per 420.317 migliaia di euro.

Nel corso dell'esercizio 2014 e 2013, non si sono verificate significative variazioni nella vita utile stimata delle attività immateriali.

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

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

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

Nel 2014 sono stati rilevati inoltre nel conto economico consolidato costi per attività di ricerca e sviluppo per circa 0,4 milioni di euro. Tali attività sono finalizzate al miglioramento di infrastrutture, servizi offerti, livelli di sicurezza, tutela e valorizzazione dell'ambiente.

La voce "Avviamento e altre attività a vita utile indefinita", pari a 6.111.331 migliaia di euro, è costituita prevalentemente dal valore contabile dell'avviamento (non oggetto di ammortamento sistematico, ma soggetto a test di impairment almeno annualmente), relativo per 6.109.280 migliaia di euro (come al 31 dicembre 2013) al valore, mai stato oggetto di svalutazione nei precedenti esercizi, rilevato a seguito del conferimento in Autostrade per l'Italia del compendio autostradale, da parte della ex Autostrade – Concessioni e Costruzioni

Autostrade S.p.A. (ora Atlantia), nell'ambito del progetto di riorganizzazione che ha interessato il Gruppo Autostrade nel 2003. Tale valore è determinato sulla base dei precedenti principi contabili (in accordo con l'esenzione prevista dall'IFRS 1) e coincide con il valore netto contabile in essere all'1 gennaio 2004, data di transizione agli IFRS della Capogruppo; tale avviamento è interamente allocato alla CGU rappresentata dalla concessionaria Autostrade per l'Italia.

Con riferimento alla recuperabilità dell'avviamento e dei valori dei diritti concessori delle società concessionarie del Gruppo, si precisa che sono stati effettuati internamente, senza il ricorso ad esperti indipendenti, i test di *impairment* (basati sui piani pluriennali predisposti a tale scopo ed i cui risultati sono stati esaminati dal Consiglio di Amministrazione dell'Emittente in data 19 febbraio 2015) della CGU relativa ad Autostrade per l'Italia, cui risulta allocato il sopracitato valore di avviamento, delle CGU per le quali sono stati riscontrati indicatori di *impairment*, nonché delle CGU per le quali sono state rilevate perdite di valore in esercizi precedenti e per le quali sono stati riscontrati indicatori di possibili ripristini di valore (come di seguito illustrato per le CGU di Raccordo Autostradale Valle d'Aosta e del gruppo Stalexport Autostrady. Si ricorda inoltre che in passato si è proceduto alla svalutazione delle attività immateriali iscritte nel 2007 rilevate in sede di acquisizione del controllo della società Electronic Transaction Consultants). Più specificamente, si evidenzia che:

- a) come indicato nella nota n. 3, ciascuna società concessionaria rappresenta una specifica CGU, in quanto i flussi finanziari generati dalle tratte autostradali assegnate in gestione dalle specifiche concessioni sono tra loro strettamente correlati. Anche le società controllate non titolari di concessioni autostradali sono state identificate come singole CGU;
- b) per Autostrade per l'Italia e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, le strutture tecniche delle società hanno formulato una stima del valore d'uso utilizzando i piani pluriennali elaborati dalle stesse, che riportano le proiezioni di traffico, investimenti, ricavi e costi per tutto il periodo di durata delle relative concessioni. Tali proiezioni, con riferimento alle assunzioni adottate per il 2015, risultano in linea con l'andamento della gestione registrato nei primi tre mesi del 2015. L'utilizzo di piani pluriennali aventi un orizzonte temporale pari alla durata della rispettiva concessione risulta maggiormente appropriato rispetto a quanto suggerito in via presuntiva dallo IAS 36 (cioè un periodo limitato di proiezione esplicita e la stima del valore terminale), in relazione alle caratteristiche intrinseche dei contratti di concessione autostradale, con particolare riferimento alle norme di regolazione del settore e alla durata predefinita dei contratti.

In particolare, il piano pluriennale di Autostrade per l'Italia utilizzato per il test è sviluppato anche sulla base delle seguenti assunzioni:

- una crescita media annua (CAGR) del traffico dello 0,96%, in linea con l'andamento medio annuale registrato nell'arco degli ultimi 20 anni;
- un incremento tariffario medio annuo dello 0,97% per la componente indicizzata all'inflazione, che risulta inferiore al 70% dell'inflazione media 2015-2020 indicata nell'aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 del Governo italiano;
- un incremento tariffario medio annuo per remunerazione degli investimenti da effettuare pari all'1,14% determinato sulla base di specifici parametri previsti dalla concessione in vigore. A tal proposito si precisa che una parte di tale incremento tariffario non sarebbe riconosciuta qualora non

fossero realizzati gli investimenti previsti; in tale caso, andrebbero tuttavia considerati anche gli altri effetti economici e finanziari quali il minor ammontare di ammortamenti, oneri finanziari ed oneri finanziari capitalizzati, il miglioramento della posizione finanziaria netta connesso ai mancati investimenti, nonché gli effetti fiscali correlati a tali variazioni.

Si evidenzia infine che le assunzioni sulla crescita media annua del traffico sono sostanzialmente in linea con le principali ipotesi di crescita attesa nel settore autostradale italiano.

Relativamente al piano pluriennale di Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, si evidenzia che è stato utilizzato l'aggiornamento quinquennale di riequilibrio economico-finanziario previsto dalla concessione vigente, predisposto dalla società a fine 2014 ed attualmente all'esame del Concedente. Tale piano pluriennale prevede le seguenti principali assunzioni:

- 1) un CAGR del traffico dello 0,49%, determinato anche sulla base di uno specifico studio effettuato da professionisti esterni in occasione del citato aggiornamento quinquennale della Convenzione della società;
- 2) un incremento tariffario medio annuo del 2% circa, inclusivo di un'inflazione annua media prospettica pari all'1,5%, in linea con l'inflazione media 2015-2020 indicata nell'aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 del Governo italiano;
- 3) un contributo medio annuo in conto esercizio, a partire dal 2016, di circa 25 milioni di euro (determinato, congiuntamente al valore di subentro di cui al punto 4) al fine di consentire il riequilibrio economico-finanziario previsto dalla concessione vigente);
- 4) un valore di subentro da riconoscere alla società alla scadenza della concessione pari a 164 milioni di euro, il cui valore attuale netto rappresenta circa il 23% del valore recuperabile della CGU.

I flussi di cassa stimati dei detti piani pluriennali di Autostrade per l'Italia e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, al netto delle imposte, sono stati attualizzati, rispettivamente, al tasso del 6,25% (6,08% nel 2013) e del 6,84% (6,66% nel 2013), rappresentativo del WACC (post imposte) specifico di tali società.

I test di *impairment* hanno confermato la piena recuperabilità delle attività iscritte in bilancio e allocate sia alla CGU Autostrade per l'Italia, incluso il valore di avviamento, sia alla CGU Raccordo Autostradale Valle d'Aosta. Per la CGU Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, i risultati del test evidenzerebbero un parziale ripristino delle svalutazioni effettuate in esercizi precedenti (pari a 193.843 migliaia di euro al lordo del relativo effetto fiscale differito, che al 31 dicembre 2014 presenta un valore residuo di 48.471 migliaia di euro), determinate a seguito dell'applicazione dei test di *impairment* previsti dallo IAS 36 ed incluse nei saldi al 31 dicembre 2014; tuttavia, in relazione alle incertezze connesse alle possibili modifiche del suddetto piano economico-finanziario che potranno emergere ad esito dell'esame del Concedente, e dei relativi riflessi nella stima dei flussi di cassa, non si è provveduto alla contabilizzazione di alcun ripristino delle svalutazioni precedentemente indicate;

- c) per il gruppo Stalexport Autostrady le strutture tecniche della società hanno effettuato sia una stima del valore d'uso, sia del fair value, quest'ultimo sulla base della quotazione del titolo azionario della relativa capogruppo (società quotata alla borsa di Varsavia). Per la determinazione del valore d'uso è stato utilizzato

il piano pluriennale consolidato elaborato dalla società che riporta le proiezioni di traffico, investimenti, ricavi e costi per l'intero periodo di durata della concessione di cui è titolare la controllata Stalexport Autostrada Malopolska, per le medesime motivazioni già illustrate nel precedente punto b). Tali proiezioni, con riferimento alle assunzioni adottate per il 2015, risultano in linea con l'andamento della gestione registrato nei primi tre mesi del 2015.

Il piano pluriennale utilizzato prevede le seguenti principali assunzioni:

- 1) un incremento tariffario medio annuo del 5,5% che tiene conto dell'inflazione annua media prospettica e della crescita attesa del prodotto interno lordo polacco (GDP) in linea con le stime dell'IMF World Economic Outlook di ottobre 2014 per gli anni 2015-2019;
- 2) un CAGR del traffico del 2,5% che tiene anche conto di detta crescita attesa del GDP, ponderata, per gli anni 2016-2020, per un fattore di elasticità pari a 1,35, assunto in via prudenziale rispetto alla media delle serie storiche degli ultimi 5 anni che registra un fattore di elasticità di circa 2,0. I flussi di cassa stimati, al netto delle imposte, sono stati attualizzati al tasso del 5,56% (6,85% nel 2013), rappresentativo del WACC (post imposte) di tale società. I risultati del test di *impairment* hanno evidenziato l'integrale ripristino delle svalutazioni effettuate in esercizi precedenti (pari a 17.045 migliaia di euro al lordo del relativo effetto fiscale differito, pari a 3.238 migliaia di euro al cambio del 31 dicembre 2013), con entrambe le metodologie descritte. Pertanto, si è proceduto, alla rilevazione di un ripristino di valore dei diritti concessori afferenti a tale CGU per 12.018 migliaia di euro, nonché del relativo effetto fiscale differito, pari a 2.282 migliaia di euro, tenendo conto, come richiesto dallo IAS 36, del valore degli ammortamenti (pari a 4.906 migliaia di euro) che si sarebbero prodotti negli esercizi sino al 2014 qualora non fossero state contabilizzate le suddette svalutazioni.

In aggiunta ai test sopra commentati, sono state eseguite alcune analisi di sensitività, incrementando e riducendo dell'1% i tassi WACC indicati, nonché incrementando e riducendo dell'1% il tasso medio annuo di crescita dei ricavi da pedaggio. I risultati di tali analisi non hanno evidenziato in ogni caso differenze significative rispetto ai risultati dei test sopra illustrati e, pertanto, ai valori delle attività iscritte nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2014.

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

Migliaia di euro	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO																								
	31/12/2013				Costo				Ripristino (Svalutazione) di valore				Ammortamenti cumulati				Variazione del perimetro di consolidamento				31/12/2014				
	Costo	Svalutazioni cumulate	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Incrementi per opere realizzate	Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Incrementi a titolo gratuito	Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni	Decrementi per dismissioni	Differenze cambi	Riclassifiche e altre rettifiche	Ripristino (Svalutazione) di valore	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Differenze cambi	Riclassifiche e altre rettifiche	Costo	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Ammortamenti cumulati	Costo	Svalutazioni cumulate	Ammortamenti cumulati	Valore netto	
2.875.210	-17.045	-277.073	2.581.092	-	-	-	-	-	-19.020	-	16.924	-97.067	-	2.884	-4.906	-	2.856.190	-	-121	-	-376.162	-	-121	-376.162	2.479.907
11.910.537	-	-3.183.030	8.727.507	-	-	-	457.757	-	-4.544	-5.294	-	-551.601	-	1.603	-999	-	12.358.456	-	-	-3.534.027	-	-	-3.534.027	8.824.429	
5.589.794	-194.748	-1.205.641	4.189.405	372.041	-	-	-	-	-6.127	-11.283	-	-158.972	-	-871	874	-38.204	5.906.221	-	-194.748	-	-1.364.610	-	-194.748	4.346.863	
87.928	-	-20.350	67.578	-	33.469	-	-	-	-	-	-	-4.043	-	-	-1	-	121.397	-	-	-24.394	-	-	-24.394	97.003	
20.463.469	-211.793	-4.686.094	15.565.582	372.041	-	33.469	457.757	-	-29.691	-16.577	16.924	-611.693	-	3.616	-5.032	-38.204	21.242.264	-	-194.869	-	-5.299.193	-	-194.869	15.748.202	
6.112.128	1	-	6.112.129	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-831	6.111.297	-	1	-	-	1	-	6.111.298	
4.454	-4.423	-	31	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.456	-	-4.423	-	-	-	-	33	
6.116.582	-4.422	-	6.112.160	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-831	6.115.753	-	-4.422	-	-	-	-	6.111.331	
171.870	-	-159.649	12.221	-	9.427	-	-	-31	1.577	2.684	-	-13.134	10	-1.549	-285	-	185.527	-	-	-174.607	-	-	-174.607	10.920	
67.210	-630	-57.702	8.878	-	8.616	-	-	-273	842	1.274	1	-7.136	263	-686	-1.275	-8.106	69.563	-	-629	-59.477	-	-629	-59.477	9.457	
6.320	-2	-2.192	4.126	-	482	-	-	-44	-58	1	1	-378	44	8	-3	-674	6.027	-	-1	-2.000	-	-1	-2.000	4.026	
4.615	-2.368	-2.107	140	-	11.886	-	-	-137	-1.052	-120	-	-2.348	-	539	7.224	1	15.193	-	-2.368	3.307	-	-2.368	3.307	16.132	
14.210	-	-	14.210	-	4.308	-	-	-	1.839	-2.376	-	-	-	-	-	-	17.981	-	-	-	-	-	-	17.981	
264.225	-3.000	-221.650	39.575	-	34.719	-	-	-485	3.148	1.463	2	-22.996	317	-1.688	5.661	-8.779	294.291	-	-2.998	-232.777	-	-2.998	-232.777	58.516	
26.844.276	-219.215	-4.907.744	21.717.317	372.041	34.721	33.469	457.757	-485	-26.543	-15.114	16.926	-634.679	317	1.928	629	-47.814	27.653.308	-	-202.289	-	-5.531.970	-	-202.289	21.918.049	
Attività immateriali																									

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio delle attività immateriali, nonché le variazioni intercorse nel 2013 nei valori contabili delle diverse categorie.

	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO																		
	31/12/2012						31/12/2013												
	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Incrementi per opere realizzate	Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni	Passaggi in esercizio	Decrementi per contributi maturati	Decrementi per dismissioni	Differenze cambi	Riclassifiche e altre rettifiche	Differenze cambi	Decrementi per dismissioni	Incrementi	Differenze cambi	Riclassifiche e altre rettifiche	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Diritti acquisiti	3.326,443	-216,374	3.092,688	-	-	-	-	-	-451,233	336	-	-	-92,511	336	-	-	2.875,210	-17,045	2.881,092
Diritti per investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi	12.241,849	-2.824,842	9.417,007	-	-	-320,316	-	-9,039	-	-	-	-	-359,837	-	1,649	-	11.910,537	-	8.727,507
Diritti per investimenti in opere con benefici economici aggiuntivi	5.406,483	-1.107,267	4.104,468	420,317	-	-	-10,602	-193,745	-	-	-	-	-146,179	-	47,805	-	5.589,794	-194,748	4.189,405
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	87,928	-17,646	70,282	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-2,704	-	-	-	87,928	-	67,578
Diritti concessori immateriali	21.062,703	-4.166,129	16.684,445	420,317	-	-320,316	-10,602	-654,017	-34,616	336	-	-	-601,231	336	81,266	-	20.463,469	-211,793	15.565,582
Avviamento	6.112,128	-	6.112,129	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.112,128	1	6.112,129
Marchi	4,655	-	32	-	-	-	-	-2,01	-	2,00	-	-	-	-	-	-	4,454	-4,423	31
Avviamento e altre attività a vita	6.116,783	-	6.112,161	-	-	-	-	-2,01	-	2,00	-	-	-	2,00	-	-	6.116,582	-4,422	6.112,160
Altre attività indefinite:																			
Costi di sviluppo	157,071	-144,467	12,604	-	11,068	-	-	-97	-4,28	3,335	-	-	-15,666	65	419	-	171,870	-	12,221
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	62,168	-52,278	9,232	-	6,645	-	-	-1,802	-8,15	952	-	-	-7,183	1.802	500	-543	67,210	-630	8,878
Concessioni e licenze	6,962	-1,791	5,169	-	3	-	-	0	-5,63	-82	-	-	-577	-	94	82	6,320	-2	4,126
Altre	4,793	-2,163	156	-	16	-	-	-1	-193	106	-	-	-31	-	84	3	4,615	-2,368	140
Attività immateriali in corso e acconti	13,909	-	13,909	-	5,658	-	-	0	-6,15	-3,759	-	-	-	-	-	-	14,210	-	14,210
Altre attività immateriali	244,903	-200,699	41,070	-	23,390	-	-1,900	-2,614	446	134	-	-	-23,457	1,867	1,097	-458	264,225	-3,000	39,575
Attività immateriali	27.424,389	-219,885	22.837,676	420,317	23,390	-320,316	-10,602	-656,832	-34,170	670	-	-	-624,689	1,867	82,364	-458	26.844,276	-219,215	21.717,317

(Migliaia di euro)

7.3 Partecipazioni Migliaia di euro 130.942 (113.846)

Al 31 dicembre 2014, la voce registra un incremento netto per 17.096 migliaia di euro.

La variazione è principalmente determinata da:

- l'iscrizione al *fair value* delle quote residue di collegamento delle partecipazioni in Pavimental e Spea, complessivamente pari a 25.093 migliaia di euro, in seguito alla riorganizzazione societaria descritta nella nota 6.1;
- gli apporti di capitale per 4.206 migliaia di euro, essenzialmente relativi alla concessionaria brasiliana Rodovia do Tietè;
- la rilevazione del risultato pro-quota della valutazione con il metodo del patrimonio netto della concessionaria brasiliana Rodovia do Tietè, negativo per 7.973 migliaia di euro.

Nella tabella seguente si riportano i saldi di apertura e di chiusura delle partecipazioni detenute dal Gruppo, classificate per categoria, e le relative variazioni verificatesi nel corso del 2014.

Migliaia di euro	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO						31/12/2014
	31/12/2013	Acquisizioni e apporti di capitale	Rivalutazioni con effetti a patrimonio netto	Valutazione in base al metodo del patrimonio netto		Variazioni di perimetro e altre variazioni	
	Saldo iniziale			Conto economico	Altre componenti del conto economico complessivo		
Partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value	38.985	200	-	-	-	-3.036	36.149
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:							
- imprese collegate	39.963	-	13.024	-166	-	10.529	63.350
- joint venture	34.898	4.006	-	-7.973	512	-	31.443
Partecipazioni	113.846	4.206	13.024	-8.139	512	7.493	130.942

Si precisa che la valutazione in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni nelle imprese collegate e nelle *joint venture* è effettuata utilizzando le ultime situazioni economico-patrimoniali approvate e rese disponibili dalle rispettive società. Tali dati, in caso di indisponibilità del bilancio al 31 dicembre 2014, sono integrati da apposite stime sulla base delle informazioni a disposizione e rettificati, ove necessario, per uniformarli ai principi contabili applicati dal Gruppo.

Di seguito si riporta la tabella di dettaglio delle principali partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2014, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali decimi da versare e con evidenza del costo originario e delle rivalutazioni e svalutazioni cumulate a fine esercizio. Con riferimento alle partecipazioni detenute dal Gruppo in imprese collegate e joint venture non si

riscontrano partecipazioni in imprese individualmente rilevanti rispetto sia al totale delle attività consolidate, che alle attività di gestione e alle aree geografiche e, pertanto, non sono presentate le informazioni integrative richieste in tali casi dall'IFRS 12.

Nella tabella seguente si riportano i saldi di apertura e di chiusura delle partecipazioni detenute dal Gruppo, classificate per categoria, e le relative variazioni verificatesi nel corso del 2013.

(Migliaia di euro)	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO							31/12/2013
	31/12/2012	Acquisizioni	Variazioni di perimetro di consolidamento	Altre variazioni e riclassifiche	Valutazione in base al metodo del patrimonio netto			
	Saldo iniziale				Risultato economico complessivo del periodo		Operazioni con gli azionisti rilevate nel patrimonio netto	
					Altre componenti del conto economico complessivo	Conto economico		
Partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value	2.171	2.270	-	34.544	-	-	-	38.985
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	82.918	15.974	20.268	-34.544	-4.596	-5.233	74	74.861
Partecipazioni	85.089	18.244	20.268	-	-4.596	-5.233	74	113.846

Al 31 dicembre 2013 la voce registra un incremento netto per 28.757 migliaia di euro, principalmente per:

- gli effetti positivi netti derivanti dall'iscrizione della partecipazione in Rodovias do Tieté a seguito della fusione per incorporazione di Atlantia Bertin Participacoes (precedentemente detenuta al 50%) nella *sub holding* Atlantia Bertin Concessoes e dalla relativa valutazione in base al metodo del patrimonio netto dell'esercizio (complessivamente pari a 10.671 migliaia di euro);
- l'incremento di 15.976 migliaia di euro relativo all'apporto di capitale nella società Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.. A seguito dell'aumento di capitale, non sottoscritto per la quota proporzionalmente spettante da parte di Autostrade per l'Italia, la percentuale di partecipazione si è decrementata passando dal 26,40% al 13,67%. Conseguentemente il corrispondente valore di carico al 31 dicembre 2013 è stato riclassificato tra le partecipazioni contabilizzate al costo o al *fair value*.

Si rinvia all'Allegato 1 per l'elenco analitico delle partecipazioni detenute dal Gruppo al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013.

Migliaia di euro	31/12/2014				31/12/2013			
	% possesso	Costo originario	Rivalutazioni (Svalutazioni)	Saldo finale	% possesso	Costo originario	Rivalutazioni (Svalutazioni)	Saldo finale
Partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value								
Tangenziali Esterne di Milano	13,67%	36.034	-1.490	34.544	13,67%	36.034	-1.490	34.544
Tangenziale Esterna Uirnet	0,25%	905	-	905	1,25%	3.515	-	3.515
Veneto Strade	1,51%	427	-	427	1,61%	427	-	427
Altre partecipazioni minori	5,00%	258	-	258	5,00%	258	-	258
	-	612	-597	15	-	241	-	241
				36.149				38.985
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:								
- imprese collegate								
Società Autostrada Tirrenica	24,98%	6.343	21.925	28.268	24,98%	6.343	21.885	28.228
Spea Ingegneria Europea Pavimental	27,00%	1.576	12.761	14.337	-	-	-	-
Società Infrastrutture Toscane	20,00%	9.505	1.251	10.756	-	-	-	-
Pedemontana Veneta (in liquidazione)	46,00%	6.900	-1.368	5.532	46,60%	6.990	-1.196	5.794
Arcea Lazio	29,77%	1.935	-61	1.874	29,77%	1.935	22	1.957
Bologna & Fiera Parking	34,00%	1.430	228	1.658	34,00%	1.430	253	1.683
Autostrade Mazowsze S.A. (*)	32,50%	5.557	-4.879	678	32,50%	5.558	-3.976	1.582
Altre partecipazioni minori	-	-	-	-	30,00%	913	-507	406
	-	2.068	-1.821	247	-	1.128	-815	313
- joint venture								
Rodovia do Tieté	50,00%	46.471	-16.028	30.443	50,00%	42.465	-8.567	33.898
Geie del Traforo Del Monte Bianco	50,00%	1.000	-	1.000	50,00%	1.000	-	1.000
				94.793				74.861
Partecipazioni				130.942				113.846

(*) Società per cui è stata completata la procedura di liquidazione nel corso del 2014.

7.4 Attività finanziarie**(quota non corrente) Migliaia di euro 1.749.405 (2.309.530)****(quota corrente) Migliaia di euro 937.898 (757.570)**

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

Migliaia di euro	Note	31/12/2014			31/12/2013		
		Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Diritti di subentro		401.716	401.716	-	390.433	390.433	-
Pedaggi minimi garantiti		637.068	27.217	609.851	631.408	22.634	608.774
Altri diritti concessori finanziari		94.496	-	94.496	687.920	-	687.920
Diritti concessori finanziari	(1)	1.133.280	428.933	704.347	1.709.761	413.067	1.296.694
Attività finanziarie per contributi su opere	(1)	294.870	79.847	215.023	266.412	18.931	247.481
Depositi vincolati	(2)	530.108	238.919	291.189	499.608	166.863	332.745
Attività per contratti derivati	(3)	24.854	24.854	-	5.387	-	5.387
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine	(1)	556.832	17.986	538.846	456.844	29.621	427.223
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine		581.686	42.840	538.846	462.231	29.621	432.610
Derivati correnti con fair value attivo		-	-	-	70	70	-
Altre attività finanziarie correnti	(1)	147.359	147.359	-	129.018	129.018	-
Totale		2.687.303	937.898	1.749.405	3.067.100	757.570	2.309.530

(1) Tali attività includono strumenti finanziari principalmente classificabili nella categoria dei "crediti e finanziamenti" secondo quanto previsto dallo IAS 39. Il valore di bilancio coincide con il relativo fair value.

(2) Tali attività sono classificate nella categoria degli strumenti finanziari "disponibili per la vendita" e rientrano nel livello 2 della gerarchia del fair value. Il valore di bilancio coincide con il relativo fair value.

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

(Migliaia di euro)	Note	31/12/2013			31/12/2012		
		Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Diritti di subentro		390.433	390.433	-	357.775	357.775	-
Minimo garantito		631.408	22.634	608.774	727.698	28.741	698.957
Altri diritti concessori		687.920	-	687.920	340.621	-	340.621
Diritti concessori finanziari	(1)	1.709.761	413.067	1.296.694	1.426.094	386.516	1.039.578
Attività finanziarie per contributi su opere	(1)	266.412	18.931	247.481	260.742	23.784	236.958
Depositi vincolati	(2)	499.608	166.863	332.745	662.771	355.042	307.729
Finanziamenti a società collegate	(1)	-	-	-	110.000	110.000	-
Attività per contratti derivati	(3)	5.387	-	5.387	-	-	-
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine	(1)	456.844	29.621	427.223	352.686	1.183	351.503
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine		462.231	29.621	432.610	462.686	111.183	351.503
Derivati correnti con fair value attivo	(3)	70	70	-	-	-	-
Altre attività finanziarie correnti	(1)	129.018	129.018	-	41.180	41.180	-
		3.067.100	757.570	2.309.530	2.853.473	917.705	1.935.768

- (1) Tali attività includono strumenti finanziari principalmente classificabili nella categoria dei "crediti e finanziamenti" secondo quanto previsto dallo IAS 39. Il valore di bilancio coincide con il relativo fair value.
- (2) Tali attività sono classificate nella categoria degli strumenti finanziari "disponibili per la vendita" e rientrano nel livello 2 della gerarchia del fair value. Il valore di bilancio coincide con il relativo fair value.
- (3) Tali attività includono principalmente strumenti derivati di copertura che rientrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

I diritti concessori finanziari includono:

- a) il diritto di subentro di Autostrade Meridionali (401.716 migliaia di euro al 31 dicembre 2014), che il concessionario subentrante dovrà riconoscere alla società a fronte degli investimenti realizzati negli ultimi anni di gestione della attuale concessione e non ammortizzati;
- b) il valore attuale dei diritti concessori finanziari per il livello minimo di pedaggi garantito dal Concedente come previsto dalle concessioni sottoscritte da alcune società concessionarie cilene del Gruppo (637.068 migliaia di euro al 31 dicembre 2014);
- c) gli altri diritti concessori finanziari attribuibili alla concessionaria cilena Costanera Norte (94.496 migliaia di euro al 31 dicembre 2014). In particolare, la voce accoglie le attività finanziarie spettanti a Costanera Norte per la realizzazione degli investimenti autostradali previsti dal "Programma Santiago Centro Oriente" (di seguito CC7). In base agli accordi sottoscritti, i maggiori introiti da pedaggio derivanti dall'installazione dei nuovi portali lungo l'asse autostradale in esercizio, dedotta la quota definita come di spettanza della società, restano nella disponibilità della stessa fino a concorrenza del ristoro degli esborsi per gli investimenti realizzati, inclusa la rivalutazione degli stessi ad un tasso annuale reale attivo del 7% e pertanto, sono rilevati tra le altre passività finanziarie di cui alla nota n. 7.15. Qualora alla scadenza della concessione, tali specifiche disponibilità di Costanera Norte, rivalutate anche esse ad un tasso annuale reale

passivo del 7%, risultassero inferiori alle suddette attività finanziarie maturate, è facoltà del Concedente prorogare la durata della concessione o corrispondere a Costanera Norte il residuo spettante.

La riduzione dei diritti concessori finanziari, pari a 576.481 migliaia di euro, è dovuta principalmente alla diminuzione dei diritti concessori finanziari connessi al progetto EcoTaxe (652.051 migliaia di euro) a seguito della cessazione anticipata dello stesso, come indicato nella nota n. 10.7 cui si rinvia. In particolare, una parte dei diritti concessori finanziari (pari a 390.790 migliaia di euro) è stata compensata con una corrispondente porzione dei finanziamenti a medio-lungo termine di Ecomouv, a seguito dell'accollo degli stessi da parte dello Stato francese, mentre la restante parte è stata riclassificata tra le attività operative cessate, come illustrato nella nota 7.1 cui si rinvia, per l'effetto combinato dell'avvenuta accettazione del sistema sviluppato nell'ambito del Protocollo di Accordo trilaterale Ecomouv – Banche finanziatrici – Governo francese del 20 giugno 2014 e del successivo esercizio della resiliazione del Contratto di Partenariato da parte del Governo francese con efficacia dal 30 dicembre 2014, senza possibilità di ulteriore ricorso su Ecomouv. Nel 2014 si riscontra inoltre l'incremento, per complessivi 52.181 migliaia di euro, dei diritti concessori finanziari per le opere realizzate di cui 49.651 migliaia di euro in relazione al suddetto CC7 di Costanera Norte.

Le attività finanziarie per contributi su opere, che accolgono i crediti relativi alle somme dovute dai Concedenti o da altri enti pubblici quali contributi maturati per gli investimenti e manutenzioni su attività in concessione, si incrementano di 28.458 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013, essenzialmente per i contributi maturati nell'esercizio da Autostrade per l'Italia.

I depositi vincolati si incrementano di 30.500 migliaia di euro, prevalentemente relativi all'aumento del saldo attivo dei conti di progetto delle società estere per 29.869 migliaia di euro.

Le altre attività finanziarie a medio-lungo termine si incrementano di 119.455 migliaia di euro principalmente per l'aumento di 100.540 migliaia di euro del credito di Atlantia Bertin Concessoes verso Infra Bertin Empreendimentos (pari a 448.106 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) di cui 52.754 migliaia di euro attribuibile a nuove accensioni e 46.883 migliaia di euro alla capitalizzazione di interessi, nonché per l'aumento delle attività per contratti derivati per 19.467 migliaia di euro, essenzialmente riconducibile ai ratei attivi per differenziali maturati e non ancora liquidati sui derivati di copertura sottoscritti da Triangulo Do Sol e Colinas.

Le altre attività finanziarie correnti, pari a 147.359 migliaia di euro, si incrementano di 18.341 migliaia di euro essenzialmente per l'incremento di 6.667 migliaia di euro del finanziamento concesso da Autostrade per l'Italia alla collegata Società Autostrada Tirrenica (pari a 116.667 al 31 dicembre 2014, a tasso fisso del 6,75% e scadenza a giugno 2015) e per il credito per dividendi (8.000 migliaia di euro) deliberati nel 2014 dalla partecipata Spea e non ancora incassati al 31 dicembre 2014.

Si precisa che per le attività finanziarie iscritte in bilancio non si sono manifestati indicatori di *impairment*.

7.5 Attività per imposte anticipate e Passività per imposte differite

Attività per imposte anticipate Migliaia di euro 155.874 (153.290)

Passività per imposte differite Migliaia di euro 1.249.703 (1.142.083)

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

Migliaia di euro	31/12/2014	31/12/2013
Attività per imposte anticipate	1.536.118	1.426.168
Passività per imposte differite compensabili	-1.380.244	-1.272.878
Attività per imposte anticipate nette	155.874	153.290
Passività per imposte differite	1.249.703	1.142.083
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite	-1.093.829	-988.793

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

Migliaia di euro	31/12/2013	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO					Differenze cambi e altre variazioni	31/12/2014
		Accantonamenti	Rilasci	Imposte anticipate/differite su proventi e oneri rilevati nel conto economico complessivo	Effetto variazione aliquota	Riclassifiche in attività connesse ad attività operative cessate		
Attività per imposte anticipate su:								
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12 di Autostrade per l'Italia	540.415	2.728	-22.932	-	-521	-	-	519.690
Variazione operativa dei fondi per accantonamenti	348.274	175.677	-75.119	-	3.831	-5.235	-33	447.395
Svalutazioni ed ammortamenti di attività non correnti	124.641	11.545	-8.985	-	759	-	-2.734	125.226
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	23.689	6.227	-7.268	-	1.441	-1.320	-1.179	21.590
Perdite fiscalmente riportabili	152.126	7.096	-39.805	-	20.719	-21	-1.354	138.761
Variazione negativa di strumenti finanziari di copertura	74.936	75	-420	31.232	-	-3.620	328	102.531
Altre differenze temporanee	162.087	25.884	-14.747	-	10.422	-859	-1.862	180.925
Totale	1.426.168	229.232	-169.276	31.232	36.651	-11.055	-6.834	1.536.118
Passività per imposte differite su:								
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	-1.153.568	-110.939	-	-	895	-	-	-1.263.612
Differenza tra il valore contabile e il fair value di attività e passività acquisite da business combination	-825.812	-2.283	26.564	-	-68.136	-	-2.020	-871.687
Proventi finanziari derivanti dall'iscrizione di attività finanziarie	-176.412	-4.248	-	-	-45.263	-	1.159	-224.764
Ammortamenti anticipati ed eccedenti	-9.368	-4.137	784	-	-2.315	-	2.304	-12.732
Altre differenze temporanee	-249.801	-16.380	42.010	-	-32.970	671	-682	-257.152
Totale	-2.414.961	-137.987	69.358	-	-147.789	671	761	-2.629.947
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite (compensabili e non)	-988.793	91.245	-99.918	31.232	-111.138	-10.384	-6.073	-1.093.829

Il saldo delle imposte differite nette pari a 1.093.829 migliaia di euro al 31 dicembre 2014, è composto sostanzialmente dall'effetto combinato di:

- a) le imposte differite stanziata a partire dal 2003 in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'avviamento iscritto da Autostrade per l'Italia;
- b) le imposte differite relative ai plusvalori rilevati a seguito della valutazione al *fair value* delle attività acquisite con le *business combination* effettuate in passato e prevalentemente attribuibili alle società concessionarie autostradali cilene e brasiliane;
- c) il saldo residuo delle imposte anticipate di Autostrade per l'Italia registrate in relazione al riconoscimento fiscale dei relativi valori contabili iscritti in applicazione dell'IFRIC 12, da rilasciare in quote costanti fino alla scadenza della concessione;
- d) le imposte anticipate sulle quote deducibili nei futuri esercizi degli accantonamenti ai fondi rischi e oneri, in prevalenza riferibili al fondo spese di ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali.

Le principali variazioni dei saldi nel 2014 sono dovute essenzialmente a:

- a) la rilevazione degli effetti della variazione delle aliquote (per complessivi per 111.138 migliaia di euro di maggiori imposte differite nette), essenzialmente derivanti dall'approvazione della riforma tributaria da parte del parlamento cileno nel mese di settembre 2014 che ha previsto, tra l'altro, un incremento progressivo delle aliquote fiscali applicabili al reddito di impresa a partire dal 21% del 2014 fino al 25% dal 2017 in poi. Conseguentemente sono state rivalutate le imposte differite nette riconducibili alle società cilene;
- b) l'accantonamento netto per 110.939 migliaia di euro di imposte differite in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'esercizio relativo all'avviamento iscritto da Autostrade per l'Italia;
- c) l'accantonamento netto per 100.558 migliaia di euro di imposte anticipate per la quota non dedotta di fondi per rischi e oneri, prevalentemente per spese di ripristino e sostituzione dei beni in concessione;
- d) l'iscrizione nel conto economico complessivo di maggiori imposte anticipate nette sulla valutazione al *fair value* di strumenti finanziari derivati di copertura per 31.232 migliaia di euro.

La movimentazione delle imposte anticipate e differite nel corso del 2013, in base alla natura delle differenze temporanee che le hanno originate, è riepilogata nella tabella seguente:

	31/12/2012	VARIAZIONI DEL PERIODO				31/12/2013
		Accantonamenti	Rilasci	Imposte anticipate/differite su proventi e oneri rilevati nel conto economico complessivo	Variazione di stime di esercizi precedenti	
(Migliaia di euro)						
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12 di Autostrade per l'Italia	560.729	2.278	-22.592	-	-	540.415
Accantonamenti a fondi rischi e oneri	298.091	101.504	-52.146	7	-392	348.274
Svalutazioni e ammortamenti di attività non correnti	144.476	1.356	-9.701	-	-	124.641
Altre differenze temporanee	194.819	19.855	-16.173	-54	-47	162.087
Perdite fiscalmente riportabili	128.501	30.806	-11.729	-	-	152.126
Valutazione negativa di strumenti finanziari di copertura	113.039	18	-587	-37.061	-	74.936
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	23.016	1.395	-722	-	-	23.689
Attività per imposte anticipate	1.462.671	157.212	-113.650	-37.108	-439	1.426.168
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	-1.047.768	-111.045	5.245	-	-	-1.153.568
Differenza tra il valore contabile e il fair value di attività e passività acquisite da business combination	-957.014	-	25.383	-	-	105.819
Proventi finanziari derivanti dall'iscrizione di attività finanziarie	-159.314	-1.550	1.789	-	-	-17.337
Altre differenze temporanee	-294.447	-50.038	14.887	42	-	-259.169
Passività per imposte differite	-2.458.543	-162.633	47.304	42	-	-2.414.961
Differenza tra imposte anticipate e imposte differite (compensabili e non)	-995.872	-5.421	-66.346	-37.066	-439	116.351

Come evidenziato nella tabella, il saldo delle imposte differite nette di 988.793 migliaia di euro al 31 dicembre 2013 è composto sostanzialmente da:

- a) le imposte differite stanziare a partire dal 2003 in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'avviamento di Autostrade per l'Italia;
- b) le imposte differite relative ai plusvalori rilevati a seguito della valutazione al fair value delle attività acquisite con le business combination relative agli esercizi precedenti e prevalentemente attribuibili alle società concessionarie autostradali cilene e brasiliane;
- c) il saldo residuo delle imposte anticipate di Autostrade per l'Italia relative al riallineamento del saldo globale determinato in sede di applicazione dell'IFRIC 12 ai sensi dell'art. 11 comma 3 del D.M. 8 giugno 2011 di coordinamento tra fiscalità e principi contabili internazionali;
- d) le imposte anticipate sulle quote deducibili nei futuri esercizi degli accantonamenti ai fondi rischi e oneri sostanzialmente riferibili al fondo spese di ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali.

Le principali variazioni del saldo nel corso del 2013 sono dovute essenzialmente a:

- a) il decremento netto di 116.351 migliaia di euro delle passività differite nette prevalentemente per il deprezzamento del peso cileno e del real brasiliano rispetto all'euro;
- b) l'accantonamento netto per 105.800 migliaia di euro di imposte differite in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'esercizio relativo all'avviamento sopra citato;
- c) l'accantonamento netto per 49.358 migliaia di euro di imposte anticipate per la quota non dedotta di fondi per rischi e oneri, prevalentemente per spese di ripristino e sostituzione dei beni in concessione;
- d) l'iscrizione nel conto economico complessivo delle imposte anticipate nette sulla valutazione al *fair value* di strumenti finanziari derivati di copertura per 37.066 migliaia di euro.

7.6 Altre attività non correnti • Migliaia di euro 9.879 (7.754)

L'incremento del saldo di bilancio per 2.125 migliaia di euro è attribuibile essenzialmente al credito vantato dalla società brasiliana Concessionaria da Rodovia MG 050 verso il concedente dello Stato di Minas Gerais.

7.7 Attività commerciali • Migliaia di euro 1.125.092 (1.125.137)

Al 31 dicembre 2014 le attività commerciali sono costituite da:

- a) le rimanenze pari a 46.264 migliaia di euro (53.473 migliaia di euro al 31 dicembre 2013), costituite prevalentemente da scorte per la manutenzione autostradale e ricambi per l'assemblaggio di impianti;
- b) le attività per lavori in corso su ordinazione per 4.307 migliaia di euro (26.530 migliaia di euro al 31 dicembre 2013), in calo essenzialmente a seguito del deconsolidamento di Pavimental;

c) i crediti commerciali, pari a 1.074.521 migliaia di euro (1.045.134 migliaia di euro al 31 dicembre 2013), la cui composizione è dettagliata nella specifica tabella.

Migliaia di euro	31/12/2014				31/12/2013			
	Crediti verso clienti	Altri crediti commerciali	Acconti e altre attività commerciali	TOTALE	Crediti verso clienti	Altri crediti commerciali	Acconti e altre attività commerciali	TOTALE
Crediti verso clienti autostradali	746.349				712.477			
Concessionari aree di servizio	94.946				123.589			
Altri crediti commerciali verso clienti diversi	30.940				26.692			
Crediti commerciali (saldo lordo)	872.235	264.448	87.980	1.224.663	862.758	304.614	46.770	1.214.142
Fondo svalutazione crediti commerciali	81.651	68.491	-	150.142	94.854	74.154	-	169.008
Crediti commerciali (saldo netto)	790.584	195.957	87.980	1.074.521	767.904	230.460	46.770	1.045.134

I crediti verso clienti, al lordo del relativo fondo svalutazione, si incrementano di 9.477 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013. Il Fondo svalutazione crediti si decrementa di 13.203 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013. La variazione è attribuibile principalmente all'utilizzo del fondo svalutazione crediti da parte di Autostrade per l'Italia, a fronte di crediti non più esigibili.

Gli acconti e le altre attività commerciali si incrementano di 41.210 migliaia di euro rispetto al 2013, principalmente a seguito dell'uscita dal perimetro di consolidamento nei confronti delle società Pavimental e Spea.

Le tabelle seguenti presentano l'anzianità dei crediti verso clienti e degli altri crediti commerciali rispettivamente al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013.

Migliaia di euro	Totale saldo crediti al 31/12/2014	Saldo a scadere	Scaduto da 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore ad un anno
Crediti verso clienti e altri crediti commerciali	1.136.683	875.138	18.158	20.680	222.707

Migliaia di euro	Totale saldo crediti al 31/12/2013	Saldo a scadere	Scaduto da 90 giorni	Scaduto tra 90 e 365 giorni	Scaduto superiore ad un anno
Crediti verso clienti e altri crediti commerciali	1.167.372	844.554	53.122	57.108	212.588

I crediti commerciali scaduti sono riferibili a pedaggi non incassati e a rapporti di mancato pagamento di pedaggi autostradali, alle *royalty* dovute dai concessionari di aree di servizio e a prestazioni o forniture di diversa natura, quali convenzioni di attraversamento delle autostrade.

La tabella seguente indica la movimentazione del fondo svalutazione dei crediti commerciali, che si ritiene adeguato e che è determinato in base alle evidenze dell'attività di gestione e ai dati storici relativi alle perdite su crediti, tenendo conto anche dei depositi cauzionali e delle garanzie prestate dai clienti.

Migliaia di euro	31/12/2013	Incrementi	Utilizzi	Riclassifiche e altre variazioni	31/12/2014
Fondo svalutazione crediti commerciali	169.008	32.662	-37.154	-14.374	150.142

Si rileva che il valore di bilancio dei crediti commerciali approssima il relativo *fair value*, in quanto l'effetto dell'attualizzazione non risulta significativo.

7.8 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti • Migliaia di euro 1.631.687 (3.324.129)

La voce include le disponibilità liquide e quelle investite con un orizzonte temporale di breve periodo e si decrementa di 1.692.442 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2013, principalmente per effetto dei rimborsi da parte di Autostrade per l'Italia dei finanziamenti ottenuti da Atlantia.

Per un commento dettagliato dei flussi finanziari che hanno determinato l'assorbimento della liquidità disponibile del Gruppo nel corso del 2014, in aggiunta ai suddetti rimborsi, si rinvia alla nota n. 9.1.

7.9 Attività e passività per imposte correnti

Attività per imposte correnti Migliaia di euro 36.921 (57.518)

Passività per imposte correnti Migliaia di euro 46.733 (25.899)

Nel prospetto di seguito riportato è dettagliata la consistenza delle attività e delle passività per imposte correnti a inizio e fine esercizio.

Migliaia di euro	Attività per imposte correnti		Passività per imposte correnti	
	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2014	31/12/2013
IRES	31.298	49.929	21.363	4.692
IRAP	245	2.292	858	1.662
Imposte delle società estere	5.378	5.297	24.512	19.545
	36.921	57.518	46.733	25.899

Al 31 dicembre 2014, il Gruppo presenta debiti netti per imposte correnti pari a 9.812 migliaia di euro, rispetto ai crediti netti per 31.619 migliaia di euro al 31 dicembre 2013. Si evidenzia che il saldo delle attività per imposte correnti include crediti verso la controllante Sintonia per complessivi 17.984 migliaia di euro originati per effetto della partecipazione di alcune società del Gruppo Atlantia al consolidato fiscale nazionale predisposto da Sintonia nei periodi di imposta dal 2004 al 2007.

7.10 Altre attività correnti Migliaia di euro 167.351 (120.529)

La voce è composta da crediti e da altre attività correnti di natura diversa da quella commerciale e finanziaria. La composizione della voce è illustrata nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2014	31/12/2013	Variazione
Crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	16.539	37.363	-20.824
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	30.857	34.801	-3.944
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	17.269	9.028	8.241
Crediti verso enti previdenziali	3.297	8.676	-5.379
Risconti attivi non commerciali	3.506	2.324	1.182
Altre attività correnti	125.413	59.771	65.642
Altre attività correnti (saldo lordo)	196.881	151.963	44.918
Fondo svalutazione	-29.530	-31.434	1.904
Altre attività correnti	167.351	120.529	46.822

Il saldo di bilancio si incrementa di 46.822 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013 per i seguenti fattori:

- l'aumento delle altre attività correnti per 65.642 migliaia di euro, essenzialmente riferibile a somme anticipate ad alcuni fornitori sulla base di un accordo relativo a riserve iscritte nell'ambito dei lavori di adeguamento del tratto di attraversamento appenninico dell'A1 Milano-Napoli tra Sasso Marconi e Barberino del Mugello. Tali anticipi potranno essere oggetto di riconoscimento definitivo a seguito di una possibile transazione o di giudizio civile ad esito dell'accertamento tecnico preventivo in corso;
- il decremento dei crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito per 20.824 migliaia di euro.

Il fondo svalutazione, pari a 29.530 migliaia di euro al 31 dicembre 2014 (31.434 migliaia di euro al 31 dicembre 2013), è relativo prevalentemente a crediti di Stalexport Autostrady (esposti tra le altre attività correnti) verso alcune società partecipate che versano in stato di insolvenza; la società polacca ha infatti provveduto, in qualità di garante, al rimborso alle autorità locali dei finanziamenti ottenuti dalle stesse società.

7.11 Attività non correnti possedute per la vendita o connesse ad attività operative cessate Migliaia di euro 539.354 (18.153)**Passività connesse ad attività operative cessate Migliaia di euro 424.721 (-)**

Come anticipato nelle note n. 6.2 e n. 7.4, a seguito della resiliazione da parte del Governo francese del Contratto di Partenariato relativo al progetto EcoTaxe, le attività e le passività residue delle società francesi del Gruppo coinvolte nel progetto sono state riclassificate nelle presenti voci. Inoltre, come al 31 dicembre 2013, le attività non correnti possedute per la vendita comprendono:

- la partecipazione di minoranza detenuta in Lusoponte per 12.239 migliaia di euro e i crediti finanziari verso la stessa partecipata per 1.643 migliaia di euro;
- la quota di partecipazione residua del 2% in Strada dei Parchi per 4.271 migliaia di euro, oggetto di un'opzione di acquisto e di vendita con la società Toto Costruzioni Generali, come stabilito nell'ambito degli accordi di cessione della quota di controllo della società perfezionata nel corso del 2011.

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

Migliaia di euro	31/12/2014	31/12/2013	Variazione
Attività materiali	1.570	-	1.570
Partecipazioni	16.510	16.510	-
Attività finanziarie	297.532	1.643	295.889
Attività per imposte anticipate	2.829	-	2.829
Attività commerciali	157.616	-	157.616
Altre attività	63.297	-	63.297
Totale attività destinate alla vendita	539.354	18.153	521.201
Passività finanziarie	287.066	-	287.066
Passività commerciali	73.293	-	73.293
Altre passività	64.362	-	64.362
Totale passività destinate alla vendita	424.721	-	424.721

7.12 Patrimonio netto Migliaia di euro 4.425.862 (4.529.520)

Al 31 dicembre 2014 il capitale sociale di Autostrade per l'Italia, interamente sottoscritto e versato, è costituito da n. 622.027.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 622.027 migliaia di euro e non ha subito variazioni nel corso del 2014.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo, pari a 2.802.904 migliaia di euro, si decrementa di 119.466 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013. Le principali variazioni intervenute nell'esercizio, espone in dettaglio nel prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, sono relative a:

- a) il risultato economico complessivo del 2014 positivo per 545.484 migliaia di euro, composto dall'utile di esercizio (662.156 migliaia di euro) e dal saldo negativo delle altre componenti del conto economico complessivo (per 116.672 migliaia di euro) originate principalmente da:
 1. la variazione negativa del *fair value*, al netto dei relativi effetti fiscali, degli strumenti finanziari derivati di *cash flow hedge* per 89.963 migliaia di euro;
 2. la variazione negativa della riserva da conversione di attività e passività in valute funzionali diverse dall'euro di società consolidate per 15.765 migliaia di euro, determinata in particolare dal deprezzamento del peso cileno rispetto all'euro;
- b) il pagamento del saldo dividendi dell'esercizio 2013 per 340.249 migliaia di euro e dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2014 per 329.674 migliaia di euro.

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi è pari a 1.622.922 migliaia di euro e presenta un incremento di 15.808 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013 (1.607.114 migliaia di euro), essenzialmente per:

- a) il risultato del conto economico complessivo dell'esercizio di pertinenza di Terzi positivo per 22.454 migliaia di euro;
- b) il pagamento del saldo dividendi dell'esercizio 2013 per 7.861 migliaia di euro e degli acconti sui dividendi dell'esercizio 2014 per 350 migliaia di euro.

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

Altre componenti del conto economico complessivo

Nella sezione "Prospetti contabili consolidati" è presentato il "Conto economico complessivo" che evidenzia, oltre al risultato dell'esercizio, le altre componenti del risultato economico complessivo, al netto del loro effetto fiscale.

Nel seguente prospetto è esplicitato l'importo lordo e il relativo effetto fiscale di tali altre componenti, comprensive delle quote di pertinenza del Gruppo e dei Terzi.

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

Migliaia di euro	2014			2013			
	IMPORTO LORDO	EFFETTO FISCALE	IMPORTO NETTO	IMPORTO LORDO	EFFETTO FISCALE	IMPORTO NETTO	
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge	-136.417	37.404	-99.013	129.928	-36.565	93.363	
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di net investment hedge	-	-	-	1.645	-452	1.193	
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro	-28.947	-	-28.947	-387.741	-	-387.741	
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di partecipazioni valutate in base metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro	512	-	512	-4.596	-	-4.596	
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(A)	-164.852	37.404	-127.448	-260.764	-37.017	-297.781
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti	-15.182	3.852	-11.330	4.309	-49	4.260	
Altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio non riclassificabili nel conto economico, al netto dell'effetto fiscale	(B)	-15.182	3.852	-11.330	4.309	-49	4.260
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	(C)	18.516	-6.172	12.344	1.830	-	1.830
Totale delle altre componenti del conto economico complessivo dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale e delle riclassifiche negli utili (perdite) dell'esercizio	(A+B+C)	-161.518	35.084	-126.434	-254.625	-37.066	-291.691

7.13 Fondi per impegni da convenzioni

(quota non corrente) Migliaia di euro 3.783.956 (3.727.154)

(quota corrente) Migliaia di euro 518.734 (434.882)

Il fondo per impegni da convenzioni accoglie il valore attuale dei servizi di costruzione ancora da realizzare e finalizzati all'ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture autostradali che alcune concessionarie del Gruppo, in particolare Autostrade per l'Italia, si sono impegnate a realizzare in opere per le quali non è previsto l'ottenimento di benefici economici aggiuntivi, in termini di specifici incrementi tariffari e/o rilevante incremento del traffico atteso.

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio dei fondi per impegni da convenzioni per opere senza benefici economici aggiuntivi, nonché delle movimentazioni del 2014, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

Migliaia di euro	31/12/2013			31/12/2014								
	Saldo di bilancio	<i>di cui non corrente</i>	<i>di cui corrente</i>	Variazioni per aggiornamento valore attuale impegni	Accantonamenti finanziari	Utilizzi per opere realizzate	Contributi maturati su opere realizzate	Differenze cambi	Variazione del perimetro di consolidamento e operazioni societarie	Saldo di bilancio	<i>di cui non corrente</i>	<i>di cui corrente</i>
Fondi per impegni da convenzioni	4.162.036	3.727.154	434.882	457.757	72.108	-434.110	34.582	-2.212	12.529	4.302.690	3.783.956	518.734

L'incremento del fondo, comprensivo sia della quota corrente, sia di quella non corrente, è pari a 140.654 migliaia di euro ed è originato prevalentemente dall'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- a) l'incremento per aggiornamento della stima del valore attuale dei servizi di costruzione che saranno resi in futuro per 457.757 migliaia di euro, e originato per 295.522 migliaia di euro dalla diminuzione della curva dei tassi di interesse correnti e prospettici adottata al 31 dicembre 2014;
- b) la rilevazione della componente finanziaria (72.108 migliaia di euro), in contropartita agli oneri di attualizzazione finanziaria maturati nel 2014 ed esposti nel conto economico consolidato;
- c) l'utilizzo a fronte degli investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi realizzati nell'anno (399.528 migliaia di euro al netto dei contributi maturati dagli stessi).

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze a inizio e fine esercizio dei fondi per impegni da convenzioni per opere senza benefici economici aggiuntivi, nonché delle movimentazioni del 2013, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

	31/12/2012							31/12/2013			
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Variazione per aggiornamento valore attuale impegni	Accantonamenti finanziari	Decrementi per opere realizzate	Contributi maturati su opere realizzate	Differenze cambi	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
Fondi per impegni da convenzioni	4.811.260	4.323.990	487.270	-320.317	62.751	-403.522	22.548	-10.684	4.162.036	3.727.154	434.882

Il decremento del fondo è pari a 649.224 migliaia di euro ed è originato essenzialmente dall'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- a) l'utilizzo a fronte degli investimenti in opere senza benefici economici aggiuntivi realizzati nell'esercizio (380.974 migliaia di euro, al netto dei contributi);
- b) la riduzione per l'aggiornamento della stima del valore attuale dei servizi di costruzione che saranno resi in futuro (320.317 migliaia di euro) principalmente a seguito dell'aumento della curva dei tassi d'interesse correnti e prospettici, con corrispondente decremento dei diritti concessori iscritti nelle attività immateriali con corrispondente decremento dei diritti concessori iscritti nelle attività immateriali;
- c) la rilevazione della componente finanziaria (62.751 migliaia di euro), in contropartita agli oneri di attualizzazione finanziaria esposti nel conto economico consolidato.

7.14 Fondi per accantonamenti

(quota non corrente) Migliaia di euro 1.183.608 (1.024.921)

(quota corrente) Migliaia di euro 419.514 (336.888)

Di seguito sono esposti i prospetti delle consistenze a inizio e fine esercizio dei fondi per accantonamenti e delle relative movimentazioni del 2014 e del 2013, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

Migliaia di euro	VARIAZIONI DELL'ESERCIZIO													
	31/12/2013			31/12/2014										
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	(Uffili) perdite attuariali differite rilevate nel conto economico complessivo	Decrementi per liquidazione e anticipi TFR	Decrementi per storno fondi eccedenti	Utilizzi operativi	Differenze cambi, riclassifiche e altre variazioni	Variazione del perimetro di consolidamento in uscita	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	152.595	133.999	18.596	949	3.502	15.182	-6.528	-	-	-843	-11.842	153.015	132.916	20.099
Altri benefici a dipendenti	1.173	1.116	57	687	-	-	-	-136	-	253	-	1.977	1.874	103
Fondi per benefici per dipendenti	153.768	135.115	18.653	1.636	3.502	15.182	-6.528	-136	-	-590	-11.842	154.992	134.790	20.202
Fondi ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.111.760	858.151	253.609	575.225	32.332	-	-	-	-359.029	-1.093	-	1.359.195	1.029.314	329.881
Fondo eccedenze svalutazioni partecipazioni	3.699	-	3.699	8	-	-	-	-	-	-	-3.697	10	-	10
Fondo contenziosi, rischi e oneri diversi	92.582	31.655	60.927	25.148	-	-	-	-3.309	-9.764	-45	-15.687	88.925	19.504	69.421
Altri fondi per rischi e oneri	96.281	31.655	64.626	25.156	-	-	-	-3.309	-9.764	-45	-19.384	88.935	19.504	69.431
FONDI PER ACCANTONAMENTI	1.361.809	1.024.921	336.888	602.017	35.834	15.182	-6.528	-3.445	-368.793	-1.728	-31.226	1.603.122	1.183.608	419.514

	31/12/2012			31/12/2013										
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	(Utili) perdite attuariali differite rilevate nel conto economico complessivo	Decrementi per liquidazione e anticipi TFR	Decrementi per storno fondi eccedenti	Utilizzi operativi	Riclassifiche e altre variazioni	Differenze cambi	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	1.192	1.043	149	512	-	5	-	-	-264	-168	-99	1.173	1.116	57
Altri benefici a dipendenti	1.192	1.043	149	512	-	5	-	-	-264	-168	-99	1.173	1.116	57
Fondi per benefici per dipendenti	162.170	144.794	17.376	1.545	3.122	-4.305	-7.880	-	-264	-517	-98	153.768	135.115	18.653
Fondi ripristino e sostituzione beni in concessione	1.088.669	975.706	112.963	350.793	29.193	-	-	-	-344.468	-2.096	-10.331	1.111.760	858.151	253.609
Fondo eccedenze svalutazioni partecipazioni	3.662	-349	4.011	37	-	-	-	-	-	-	-	3.699	-	3.699
Fondo contenziosi, rischi e oneri diversi	77.187	28.398	48.789	37.647	-	-	-	-4.590	-17.031	-25	-606	92.582	31.655	60.927
Altri fondi per rischi e oneri	80.849	28.049	52.800	37.684	-	-	-	-4.590	-17.031	-25	-606	96.281	31.655	64.626
FONDI PER ACCANTONAMENTI	1.331.688	1.148.549	183.139	390.022	32.315	-4.305	-7.880	-4.590	-361.763	-2.638	-11.035	1.361.809	1.024.921	336.888

(Migliaia di euro)

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI**(quota non corrente) Migliaia di euro 134.790 (135.115)****(quota corrente) Migliaia di euro 20.202 (18.653)**

Al 31 dicembre 2014 la voce è composta essenzialmente dal trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (TFR) nei confronti del personale dipendente assoggettato alla normativa italiana, da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro.

La passività per il TFR si incrementa nell'esercizio di 420 migliaia di euro, per l'effetto combinato di:

- gli accantonamenti operativi e finanziari, complessivamente pari a 4.451 migliaia di euro;
- gli utilizzi per le liquidazioni e su anticipi, pari a 6.528 migliaia di euro;
- la rilevazione delle perdite attuariali differite rilevate nel conto economico complessivo per 15.182 migliaia di euro;
- il decremento pari a 11.842 migliaia di euro, in relazione al deconsolidamento delle società Pavimental e Spea, la cui quota di controllo è stata ceduta da Autostrade per l'Italia, nell'ambito del progetto di riorganizzazione definito dal Gruppo meglio descritto nella nota n 6.1.

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni definite ai fini della stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato al 31 dicembre 2014.

Ipotesi finanziarie	
Tasso annuo di attualizzazione (*)	0,91%
	0,60% per il 2015
Tasso annuo di inflazione	1,20% per il 2016
	1,50% per il 2017 e il 2018
	2,0% dal 2019 in poi
	1,95% per il 2015
Tasso annuo incremento TFR	2,4% per il 2016
	2,625% per il 2017 e il 2018
	3,0% dal 2019 in poi
Tasso annuo incremento salariale reale	0,65%
Tasso annuo di turnover	da 0,75% a 5%
Duration (anni)	8,6 - 18,9

(*) Si precisa che il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato con riferimento alla curva dei rendimenti medi elaborati sulla base dell'indice IBOXX Corporates AA 7-10 con duration commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione.

Ipotesi demografiche	
Mortalità	Tablette di mortalità RG48 pubblicate dalla Regione Generale dello Stato
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
Età pensionamento	Raggiungimento dei requisiti minimi previsti dall'Assicurazione Generale Obbligatoria aggiornati in base alla Legge n. 214 del 22 dicembre 2011

Nella tabella seguente è presentata un'analisi di sensitività alla chiusura dell'esercizio nell'ipotesi di variazione dei singoli tassi utilizzati nelle variazioni attuariali.

Analisi di sensitività del TFR al 31/12/2014						
Migliaia di euro	variazione delle ipotesi					
	Tasso di turnover		Tasso di inflazione		Tasso di attualizzazione	
	+ 1 %	- 1 %	+ 0,25 %	- 0,25 %	+ 0,25 %	- 0,25 %
Gruppo Autostrade per l'Italia	151.936	154.166	154.914	151.114	149.972	156.124

Al 31 dicembre 2013, la voce è composta essenzialmente dal trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (TFR) nei confronti del personale dipendente assoggettato alla normativa italiana, da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro.

La passività per il TFR si decrementa nell'esercizio di 8.402 migliaia di euro, essenzialmente per:

- gli accantonamenti operativi e finanziari, complessivamente pari a 4.155 migliaia di euro;
- gli utilizzi per le liquidazioni e anticipi, pari a 7.880 migliaia di euro;
- le perdite attuariali rilevati nel conto economico complessivo, pari a 4.310 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 2013.

Ipotesi finanziarie	
tasso annuo di attualizzazione ^(*)	2,50 %
tasso annuo di inflazione	2,00 %
tasso annuo incremento TFR	3,00 %
tasso annuo di incremento salariale reale	0,65%
tasso annuo di turnover	da 2,00% a 5,00%

^(*) il tasso annuo di attualizzazione utilizzato per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione è stato determinato, coerentemente con il par. 78 dello IAS 19, con riferimento alla curva dei rendimenti medi che scaturisce dall'indice IBOXX Eurozone Corporates AA 7-10 con duration commisurata alla permanenza media del collettivo oggetto di valutazione nel mese di Dicembre 2012.

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

Come richiesto dallo IAS 19, a seguito delle modifiche già illustrate nella nota n. 3, nella tabella seguente è presentata un'analisi di sensitività alla chiusura dell'esercizio nell'ipotesi di variazione dei singoli tassi utilizzati nelle variazioni attuariali.

Analisi di sensitività dei principali parametri valutativi del TFR al 31/12/2013

(migliaia di euro)	variazione delle ipotesi					
	Tasso di turnover		Tasso di inflazione		Tasso di attualizzazione	
	1%	-1%	+0,25%	-0,25%	+0,25%	-0,25%
Gruppo Autostrade per l'Italia	145.790	146.008	147.834	143.987	143.069	148.808

Il *service cost* stimato è pari a 416 migliaia di euro e rappresenta il valore attuale atteso delle prestazioni pagabili in futuro relativo all'attività lavorativa prestata nell'esercizio corrente, concettualmente assimilabile alla quota maturanda del TFR civilistico.

FONDO RIPRISTINO E SOSTITUZIONE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI

(quota non corrente) Migliaia di euro 1.029.314 (858.151)

(quota corrente) Migliaia di euro 329.881 (253.609)

La voce accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali, previste nelle convenzioni sottoscritte dalle concessionarie del Gruppo.

Il fondo, comprensivo della quota corrente e non corrente, al 31 dicembre 2014 si incrementa di 247.435 migliaia di euro, essenzialmente per gli accantonamenti operativi e finanziari (complessivamente pari a 607.557 migliaia di euro), che risentono anche del calo dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione, parzialmente compensati dagli utilizzi (pari a 359.029 migliaia di euro) a fronte degli interventi di ripristino e sostituzione realizzati nell'esercizio.

Il fondo, al 31 dicembre 2013, si incrementava rispetto al 31 dicembre 2012 di 23.091 migliaia di euro, essenzialmente per gli accantonamenti operativi e finanziari (complessivamente pari a 379.986 migliaia di euro), parzialmente compensati dagli utilizzi (pari a 344.468 migliaia di euro), a fronte degli interventi di ripristino e sostituzione effettuati nell'esercizio.

ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI

(quota non corrente) Migliaia di euro 19.504 (31.655)

(quota corrente) Migliaia di euro 69.431 (64.626)

Gli altri fondi per rischi e oneri includono essenzialmente la stima degli oneri che si ritiene di sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine esercizio, incluse le riserve iscritte da appaltatori per manutenzioni delle infrastrutture in concessione.

Il saldo complessivo, al 31 dicembre 2014, si decrementa di 7.346 migliaia di euro, principalmente per l'effetto combinato di:

- a) gli utilizzi operativi dell'esercizio e storno di accantonamenti eccedenti (complessivamente pari a 13.073 migliaia di euro);
- b) il deconsolidamento di Pavimental e Spesa, con un impatto complessivo di 19.384 migliaia di euro;
- c) gli accantonamenti operativi dell'esercizio pari a 25.156 migliaia di euro.

Il saldo complessivo al 31 dicembre 2013 presentava un incremento rispetto all'anno precedente di 15.432 migliaia di euro, principalmente per effetto degli accantonamenti dell'esercizio (37.684 migliaia di euro), relativi essenzialmente al fondo contenzioso di Autostrade per l'Italia, parzialmente compensati dagli utilizzi dell'esercizio e dallo storno di accantonamenti eccedenti (complessivamente pari a 21.621 migliaia di euro) a seguito della definizione di alcune vertenze.

7.15 Passività finanziarie

(quota non corrente) Migliaia di euro 13.113.511 (13.550.416)

(quota corrente) Migliaia di euro 1.609.089 (3.368.926)

PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 13.113.511 (13.550.416)

(quota corrente) Migliaia di euro 894.450 (2.918.737)

Al 31 dicembre 2014 le passività finanziarie a medio-lungo termine sono pari a 14.007.961 migliaia di euro, comprendendo la quota corrente, e sono essenzialmente costituite dai finanziamenti erogati ad Autostrade per l'Italia da Atlantia, oltre che dai finanziamenti bancari e dai prestiti obbligazionari emessi dalle società esterne del Gruppo.

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

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

Migliaia di euro	Note	31/12/2014			Esigibilità			31/12/2013		
		Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	in scadenza tra 13 e 60 mesi	in scadenza oltre 60 mesi	Valore nominale	Valore di bilancio	Quota corrente	Quota non corrente
Passività finanziarie a medio-lungo termine										
Prestiti obbligazionari	(1) (2) (3)	1.017.824	1.037.122	162.887	874.235	468.190	1.007.717	1.010.985	19.214	991.771
Debiti verso istituti di credito		3.415.785	3.421.849	344.138	3.077.711	2.256.003	4.064.511	4.058.247	446.366	3.611.881
Debiti verso altri finanziatori <i>di cui verso Atlantia</i>		8.889.996	8.860.014	63.039	8.796.975	4.245.554	10.776.055	10.746.068	2.099.365	8.646.703
			8.736.615	-	8.736.615	4.236.501	10.633.448	10.633.448	2.091.452	8.541.996
Finanziamenti a medio-lungo termine	(2) (3)	12.305.781	12.281.863	407.177	11.874.686	6.501.557	14.840.566	14.804.315	2.545.731	12.258.584
Derivati con fair value passivo <i>di cui verso Atlantia</i>	(4)		361.725	2.672	359.053	9.800	259.251	259.251	-	259.251
			245.232	-	245.232	245.232	184.542	184.542	-	184.542
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine			317.039	317.039	-	-	353.792	353.792	353.792	-
Altre passività finanziarie			10.212	4.675	5.537	5.537	40.810	40.810	-	40.810
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine			327.251	321.714	5.537	5.537	394.602	353.792	353.792	40.810
Totale			14.007.961	894.450	13.113.511	5.794.511	16.469.153	2.918.737	2.918.737	13.550.416

(1) L'importo nominale dei prestiti obbligazionari coperti con strumenti derivati di tipo IPCA x CDI Swap è espresso al valore nozionale post copertura.

(2) Tali strumenti finanziari sono classificati nella categoria delle passività finanziarie valutate al costo ammortizzato in base a quanto previsto dallo IAS 39.

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

(4) Tali strumenti sono classificati come strumenti finanziari derivati di copertura in base a quanto previsto dallo IAS 39 e si inquadrano nel livello 2 della gerarchia del fair value.

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

Migliaia di euro	Scadenza	31/12/2014		31/12/2013	
		Valore di bilancio (1)	Fair value (2)	Valore di bilancio (1)	Fair value (2)
Prestiti obbligazionari					
- tasso fisso quotate	dal 2016 al 2028	460.939	478.035	465.253	470.999
- tasso variabile quotate	dal 2015 al 2023	481.548	522.269	483.026	535.468
- tasso variabile non quotate	2015	94.635	111.473	62.706	70.667
		1.037.122	1.111.777	1.010.985	1.077.134
Finanziamenti a medio-lungo termine					
- tasso fisso	dal 2015 al 2036	1.853.032	2.174.926	1.704.277	1.792.364
- tasso variabile	dal 2015 al 2034	1.408.307	1.414.296	2.141.669	2.173.207
- infruttiferi	dal 2015 al 2017	160.510	160.510	212.301	212.301
debiti verso istituti di credito		3.421.849	3.749.732	4.058.247	4.177.872
- tasso fisso	dal 2016 al 2038	7.994.346	9.545.124	9.926.604	11.032.913
- tasso variabile	dal 2015 al 2022	820.259	837.362	773.047	759.868
- infruttiferi	dal 2019 al 2020	45.409	45.404	46.417	45.977
debiti verso altri finanziatori		8.860.014	10.427.890	10.746.068	11.838.758
<i>di cui verso Atlantia</i>		<i>8.736.615</i>	<i>10.304.501</i>	<i>10.633.448</i>	<i>11.726.584</i>
Totale finanziamenti a medio-lungo termine		12.281.863	14.177.621	14.804.315	16.016.630
Derivati con fair value passivo		361.725	361.725	259.251	259.251
<i>di cui verso Atlantia</i>		<i>245.232</i>	<i>245.232</i>	<i>184.542</i>	<i>184.542</i>
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine		317.039		353.792	
Altre passività finanziarie		10.212		40.810	
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine		327.251	-	394.602	-
Totale		14.007.961	15.651.123	16.469.153	17.353.015

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

(2) Il fair value indicato rientra nel livello 2 della gerarchia del fair value.

Di seguito si riporta il dettaglio dei finanziamenti a medio-lungo termine concessi da Atlantia.

	31/12/2014			31/12/2013		
	Scadenza	Valore di bilancio	Tasso di interesse Autostrade per l'Italia S.p.A.	Valore di bilancio	Tasso di interesse Autostrade per l'Italia S.p.A.	Cedola Emissione Atlantia (5) (1)
Finanziamento Atlantia emissione 2004	2014	-	-	2.091.452	2.201.366	5,37%
Finanziamento Atlantia emissione 2004	2024	986.456	1.406.123	985.429	1.239.455	6,15%
Finanziamento Atlantia emissione 2009	(2)	1.515.178	1.668.426	1.526.024	1.727.484	5,85%
Finanziamento Atlantia emissione 2009	(3)	149.176	225.613	149.176	176.158	5,30%
Finanziamento Atlantia emissione 2010	2017	1.000.000	1.092.782	1.000.000	1.081.885	3,59%
Finanziamento Atlantia emissione 2010	2025	500.000	627.856	500.000	533.963	4,57%
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2019	1.000.000	1.209.373	1.000.000	1.170.006	4,50%
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2020	750.000	915.794	750.000	858.703	4,38%
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2032	35.000	47.895	35.000	38.482	4,80%
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2032	48.600	69.023	48.600	55.833	5,24%
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2018	984.936	1.125.646	981.474	1.084.009	3,63%
Finanziamento Atlantia emissione 2013	2033	75.000	93.714	75.000	73.881	3,75%
Finanziamento Atlantia emissione 2013	2021	750.000	827.648	750.000	757.245	2,88%
Finanziamento Atlantia emissione 2014	2038	75.000	92.531	-	-	3,63%
Finanziamento Atlantia emissione 2014	2034	125.000	142.700	-	-	3,45%
Finanziamento Atlantia emissione 2004	- tasso fisso	7.994.346	9.545.124	9.892.155	10.998.470	-
	(4)	742.269	759.377	741.293	728.114	5,99%
	- tasso variabile	742.269	759.377	741.293	728.114	-
	Finanziamenti infragruppo	8.736.615	10.304.501	10.633.448	11.726.584	-

(1) Tali valori sono espressi in euro post eventuali operazioni di copertura con strumenti derivati di tipo Cross Currency Swap.

(2) Il valore di bilancio è espresso al costo ammortizzato secondo quanto previsto dallo ias 39, e include l'effetto della chiusura anticipata a settembre 2010, dei derivati di tipo Interest Rate Swap con Atlantia, che replicavano a livello infragruppo i derivati che Atlantia aveva stipulato alla data di emissione per trasformare il prestito obbligazionario a cedola fissa a tasso variabile.

(3) Tale finanziamento replica a livello infragruppo il Private Placement di Atlantia di importo pari a 20.000 migliaia di Yen e cedola del 2,73%, trasformato in euro per un controvalore pari 149.176 migliaia di euro e tasso in euro del 5,30% alla data di emissione.

(4) Tale finanziamento replica a livello infragruppo il prestito obbligazionario di Atlantia di importo pari a 500.000 migliaia di Sterline e cedola del 6,25%, trasformato da Atlantia in euro per un controvalore pari 750.000 migliaia di euro e tasso in euro del 5,99% alla data di emissione. Il costo medio di Autostrade per l'Italia post operazioni di copertura mediante derivati di tipo Interest Rate Swap stipulati con Atlantia è pari a circa il 6,24%.

(5) I finanziamenti a medio-lungo termine ricevuti da Atlantia replicano le operazioni che la controllante ha in essere nei confronti del mercato, maggiorate di un margine per tener conto degli oneri gestionali, incluse quelle di copertura con strumenti finanziari derivati effettuate per mitigare i rischi di variazione dei flussi di cassa attesi dagli strumenti sottostanti coperti, a seguito di oscillazioni della curva dei tassi di interesse e tassi di cambio.

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

Migliaia di euro	31/12/2013		31/12/2014			
	Valore nominale	Valore di bilancio	Valore nominale	Valore di bilancio	Tasso medio di interesse applicato fino al 31/12/2014 (1)	Tasso di interesse effettivo al 31/12/2014
Euro (EUR)	14.046.681	14.010.186	11.558.134	11.531.578	4,78%	4,24%
Zloty (PLN)	116.847	103.176	104.449	93.987	6,37%	6,16%
Peso (CLP) / unidad de fomento (UF)	1.107.681	1.149.223	1.072.173	1.110.074	8,65%	8,25%
Real (BRL)	570.091	545.732	581.684	576.181	12,20%	12,89%
Dollaro (USD)	6.983	6.983	7.165	7.165	5,25%	5,25%
Totale	15.848.283	15.815.300	13.323.605	13.318.985	5,38%	

1) Tale valore include l'effetto delle operazioni di copertura e del rischio di variazione dei tassi di interesse e di cambio.

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

Migliaia di euro	Valore di bilancio al 31/12/2013	Nuove accensioni	Rimborsi	Differenze di cambio	Altri movimenti	Valore di bilancio al 31/12/2014
Prestiti obbligazionari	1.010.985	32.038	-45.041	22.402	16.738	1.037.122
Debiti verso istituti di credito	4.058.247	397.940	-589.154	-3.174	-442.010	3.421.849
Debiti verso altri finanziatori	10.746.068	206.815	-2.107.216	-974	15.321	8.860.014
Totale	15.815.300	636.793	-2.741.411	18.254	-409.951	13.318.985

Si evidenzia che il flusso altri movimenti, per la voce debiti verso istituti di credito, complessivamente pari a 446.600 migliaia di euro, include l'accollo da parte dello Stato francese di quota dei debiti di progetto di Ecomouv, come più ampiamente descritto nel paragrafo "Finanziamenti a medio-lungo termine".

Si segnala infine che, a fronte di talune passività finanziarie esistenti, il Gruppo ha posto in essere operazioni di copertura con strumenti derivati di tipo *Interest Rate Swap* (IRS) e *Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo* (IPCA) x *Certificado de Depósito Interfinanceiro* (CDI) *Swap*, che nell'ambito dello IAS 39 sono classificabili come operazioni di cash flow hedge o *fair value* hedge. Il valore di mercato (*fair value*) al 31 dicembre 2014 di tali strumenti finanziari di copertura è rilevato nella voce di bilancio "Derivati con *fair value* passivo". Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari detenuti dal Gruppo si rinvia a quanto indicato nella nota n. 9.2 "Gestione dei rischi finanziari".

PRESTITI OBBLIGAZIONARI

(quota non corrente) Migliaia di euro 874.235 (991.771)

(quota corrente) Migliaia di euro 162.887 (19.214)

La voce è composta principalmente dai project bond cileni di Costanera Norte (iscritti in bilancio per 306.281 migliaia di euro e con scadenze finali nel 2016 e nel 2024) e Vespucio Sur (iscritti in bilancio per 154.658 migliaia di euro e con scadenza finale nel 2028), dai prestiti obbligazionari di Triangulo do Sol e Rodovia das Colinas, con scadenze finali comprese tra il 2020 e il 2023 a tasso nominale variabile CDI (iscritti in bilancio per complessivi 255.769 migliaia di euro) e a tasso reale IPCA (iscritte in bilancio per 225.779 migliaia di euro), nonché dalle emissioni di Rodovia MG050, del 2013 e 2014, rimborsabili in un'unica soluzione ad aprile 2015 (iscritte in bilancio per 94.635 migliaia di euro).

L'incremento del saldo della voce di 26.137 migliaia di euro deriva dalla combinazione dei seguenti fattori:

- a) l'emissione, ad agosto 2014, del nuovo prestito obbligazionario di Rodovia MG050 (iscritto in bilancio per 32.038 migliaia di euro);
- b) dall'effetto cambio, complessivamente pari a 22.402 migliaia di euro, essenzialmente riconducibile ai prestiti obbligazionari delle società cilene espressi in *unidad de fomento* (un'unità di misura monetaria la cui variazione rispetto al peso cileno è correlata all'andamento dell'inflazione registrata in Cile);
- c) dall'incremento dei prestiti obbligazionari di Triangulo do Sol e Rodovia das Colinas per complessivi 15.909 migliaia di euro;
- d) i rimborsi avvenuti nel corso dell'esercizio complessivamente pari a 45.041 migliaia di euro.

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

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 11.874.686 (12.258.584)

(quota corrente) Migliaia di euro 407.177 (2.545.731)

La voce comprensiva sia della quota corrente che di quella non corrente è composta dai debiti verso altri finanziatori (iscritti in bilancio per 8.860.014 migliaia di euro), che includono essenzialmente i finanziamenti a medio- lungo termine erogati a Autostrade per l'Italia dalla controllante Atlantia (iscritti in bilancio per 8.736.615 migliaia di euro) a fronte dei prestiti obbligazionari emessi da quest'ultima con garanzia prestata da Autostrade per l'Italia, nonché dai prestiti bancari a medio-lungo termine (iscritti in bilancio per 3.421.849 migliaia di euro), che includono i finanziamenti bancari a medio-lungo termine rispettivamente di Autostrade

per l'Italia (iscritti in bilancio per 2.721.367 migliaia di euro) e delle società estere del Gruppo (iscritti in bilancio per 700.482 migliaia di euro).

La diminuzione di 2.522.452 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2013, è essenzialmente riconducibile ai seguenti fenomeni:

- a) i rimborsi dell'esercizio (2.696.370 migliaia di euro, di cui 2.094.200 migliaia di euro) verso Atlantia;
- b) l'accensione di nuovi finanziamenti a medio-lungo termine (604.755 migliaia di euro) che includono (i) i nuovi prestiti da Atlantia ad Autostrade per l'Italia, che replicano le emissioni obbligazionarie di Atlantia di marzo e giugno 2014 di importo nominale rispettivamente pari a 75.000 migliaia di euro (con tasso del 3,997% e scadenza nel 2038) e 125.000 migliaia di euro (con tasso del 3,454% e scadenza nel 2034), (ii) l'utilizzo per 200.000 migliaia di euro delle linee di finanziamento concesse dalla B.E.I. ad Autostrade per l'Italia, di cui 150.000 migliaia di euro (a tasso fisso del 2,75%, con profilo di ammortamento e scadenza a settembre 2036) in relazione al contratto di complessivi 250.000 migliaia di euro sottoscritto nel 2013 e 50.000 migliaia di euro (a tasso fisso del 2,7%, con profilo di ammortamento e scadenza a settembre 2034) in relazione alla linea committed di complessivi 300.000 migliaia di euro stipulata nel 2010, nonché (iii) gli nuovi utilizzi delle linee di progetto di Ecomouv (197.940 migliaia di euro) nel corso del 2014;
- c) la diminuzione dei debiti finanziari di Ecomouv per effetto delle riclassifiche tra le passività connesse ad attività operative cessate (104.608 migliaia di euro) e dell'accollo da parte dello Stato francese di una quota dei debiti di progetto (390.790 migliaia di euro) a seguito di quanto già illustrato nella nota n 7.4;
- d) l'incremento di 46.785 migliaia di euro dei debiti verso ANAS in conseguenza del pagamento, in relazione al programma di finanziamento degli investimenti previsti nella Convenzione (secondo quanto disposto dalle Leggi n. 662/1996, n. 345/1997 e n. 135/1997), di rate di prestiti erogati alla Società da istituti di credito, effettuato direttamente da ANAS. Si ricorda che tali debiti saranno ridotti, al momento del rilascio da parte del Concedente di specifici nulla-osta, a fronte delle attività finanziarie per contributi, maturati contestualmente alla realizzazione delle opere.

Si evidenzia che la voce "Finanziamenti a medio-lungo termine" include contratti di finanziamento che richiedono il rispetto di specifici parametri finanziari (covenants). I criteri di determinazione delle grandezze economico-finanziarie utilizzate nel calcolo dei suddetti parametri sono definiti nei relativi contratti di finanziamento. Tra questi si segnala il "Term Loan Facility" di Autostrade per l'Italia (complessivamente pari a 159.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) che richiede il rispetto di alcuni parametri finanziari fino alla scadenza del contratto e che risultano essere stati sempre rispettati fino al 31 dicembre 2014.

In particolare, è richiesto il rispetto di determinate soglie con riferimento a:

- a) i dati consolidati di Atlantia per il rapporto "FFO + Net Interest Expenses - Capitalised Interests and Financing Charges", come numeratore, e "Net interest expenses", come denominatore, nonché per il rapporto "FFO/Total Net Debt";
- b) il "Net Worth" di Atlantia.

DERIVATI NON CORRENTI CON FAIR VALUE PASSIVO

(quota non corrente) Migliaia di euro 359.053 (259.251)

(quota corrente) Migliaia di euro 2.672 (-)

La voce accoglie il valore negativo di mercato dei contratti derivati in essere al 31 dicembre 2014, classificati di *cash flow hedge* o di *fair value hedge* in relazione al rischio coperto come previsto dallo IAS 39.

La quota non corrente include:

- a) il *fair value* negativo dei contratti di *Interest Rate Swap* (349.253 migliaia di euro) sottoscritti da alcune società del Gruppo a copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse delle relative passività finanziarie non correnti, classificati di *cash flow hedge*;
- b) il *fair value* negativo dei contratti derivati di tipo IPCA x CDI Swap (9.800 migliaia di euro), classificati di *fair value hedge*, stipulati da Triangulo do Sol e Rodovias das Colinas, con l'obiettivo di trasformare il tasso reale IPCA di taluni prestiti obbligazionari in tasso nominale variabile CDI.

Per ulteriori dettagli sui derivati di copertura sottoscritti dalle società del Gruppo, si rinvia a quanto riportato nella nota n. 9.2.

ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE

(quota non corrente) Migliaia di euro 5.537 (40.810)

(quota corrente) Migliaia di euro 321.714 (353.792)

Il saldo della voce, comprensivo della quota corrente e non corrente, si decrementa di 67.351 migliaia di euro a seguito sia della diminuzione dei ratei passivi per interessi (36.753 migliaia di euro), principalmente in relazione al rimborso da parte di Autostrade per l'Italia di alcuni finanziamenti di Atlantia che della diminuzione delle altre passività finanziarie (35.273 migliaia di euro). In particolare, a seguito degli accordi sottoscritti tra il Gruppo Bertin e Autostrade do Brasil nell'ambito dell'acquisizione delle concessionarie brasiliane perfezionata nel corso del 2012 e relative al meccanismo di aggiustamento del prezzo di acquisizione sulla base dei ricavi da pedaggio effettivi del triennio 2012-2014 di Triangulo do Sol, Rodovias da Colinas e Tieté, è stata rilasciata nel conto economico del 2014 una passività finanziaria iscritta in anni precedenti e pari a 36.089 migliaia di euro al 31 dicembre 2013.

PASSIVITÀ FINANZIARIE A BREVE TERMINE - Migliaia di euro 714.639 (450.189)

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

Migliaia di euro	31/12/2014	31/12/2013
Scoperti di conto corrente	17	7.228
Finanziamenti a breve termine	494.820	2.976
<i>di cui verso Atlantia</i>	<i>250.000</i>	-
Derivati correnti con fair value passivo	1.034	-
Rapporti di conto corrente con saldo passivo verso parti correlate	213.319	430.779
Altre passività finanziarie correnti	5.449	9.206
Passività finanziarie a breve termine	714.639	450.189

La voce si incrementa di 264.450 migliaia di euro principalmente per effetto del nuovo finanziamento a breve termine sottoscritto da Autostrade Meridionali con un istituto di credito, di importo complessivamente pari a 300.000 migliaia di euro, utilizzato per 245.000 migliaia di euro al 31 dicembre 2014, a tasso variabile e con scadenza a dicembre 2015.

La diminuzione del saldo negativo del rapporto di conto corrente con Atlantia di 217.460 migliaia di euro è essenzialmente correlata all'accensione di una linea di finanziamento a breve termine con la stessa per un importo di 250.000 migliaia di euro al 31 dicembre 2014.

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO IN ACCORDO CON LA RACCOMANDAZIONE DELL'ESMA DEL 20 MARZO 2013

L'indebitamento finanziario netto del Gruppo (che non prevede la deduzione dall'indebitamento finanziario delle attività finanziarie non correnti), in accordo alla Raccomandazione dell'European Securities and Markets Authority (ESMA) del 20 marzo 2013, presenta al 31 dicembre 2014 un saldo negativo complessivo pari a 12.143 milioni di euro, rispetto al saldo negativo di 12.835 milioni di euro al 31 dicembre 2013.

Milioni di euro	31/12/2014	di cui verso parti correlate	31/12/2013	di cui verso parti correlate
Disponibilità liquide	-960		-1.346	
Mezzi equivalenti e rapporti di conto corrente con saldo attivo verso parti correlate	-671	-92	-1.978	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse ad attività operative cessate	-49		-	
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (A)	-1.680		-3.324	
Attività finanziarie correnti (*) (B)	-1.187	-125	-760	-110
Scoperti di conto corrente bancari	-		7	
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	894	242	2.919	2.376
Altri debiti finanziari	714	463	443	431
Passività finanziarie connesse ad attività operative cessate	288		-	
Passività finanziarie correnti (C)	1.896		3.369	
Posizione finanziaria netta corrente (D=A+B+C)	-971		-715	
Finanziamenti a medio-lungo termine	11.875	8.737	12.259	8.542
Prestiti obbligazionari	874		992	
Altri debiti finanziari non correnti	365	245	299	185
Passività finanziarie non correnti (E)	13.114		13.550	
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto come da raccomandazione ESMA (F=D+E)	12.143		12.835	
Attività finanziarie non correnti (G)	-1.750		-2.310	
Indebitamento finanziario netto (H=F+G)	10.393		10.525	

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

7.16 Altre passività non correnti • Migliaia di euro 92.330 (93.469)

La variazione dell'esercizio (negativa per 1.139 migliaia di euro) è essenzialmente originata dalla combinazione di:

- a) il decremento dei debiti verso il Concedente delle società brasiliane, pari a 6.385 migliaia di euro, in seguito alla riclassifica nelle altre passività correnti della quota in scadenza nel 2015;
- b) l'incremento delle passività per obbligazioni convenzionali dalla concessionaria cilena AMB, pari a 4.456 migliaia di euro, per la parte dei ricavi da pedaggio incassati ma non di competenza dell'esercizio.

Migliaia di euro	31/12/2014	31/12/2013
Risconti passivi non commerciali	40.662	42.563
Debiti verso Concedenti	24.640	31.025
Passività per obbligazioni convenzionali	23.012	18.556
Debiti verso il personale	2.249	2
Altri debiti	1.767	1.323
Altre passività non correnti	92.330	93.469

7.17 Passività commerciali • Migliaia di euro 1.313.363 (1.286.317)

La composizione delle passività commerciali è esposta nella tabella seguente.

Migliaia di euro	31/12/2014	31/12/2013
Passività per lavori in corso su ordinazione	-	229
Debiti verso fornitori	689.040	703.824
Debiti per rapporti di interconnessione	525.344	491.242
Pedaggi in corso di regolazione	93.331	84.191
Ratei e risconti passivi ed altre passività commerciali	5.648	6.831
Debiti commerciali	1.313.363	1.286.088
Passività commerciali	1.313.363	1.286.317

L'incremento dell'esercizio, pari a 27.046 migliaia di euro, è dovuto all'effetto combinato dell'incremento dei debiti per rapporti di interconnessione (pari a 34.102 migliaia di euro), in relazione all'aumento del traffico e delle tariffe sulla rete gestita dal Gruppo, e del decremento dei debiti verso fornitori per 14.784 migliaia di euro.

7.18 Altre passività correnti • Migliaia di euro 348.151 (378.566)

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

Migliaia di euro	31/12/2014	31/12/2013
Debiti per canoni di concessione	83.715	76.193
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	49.826	52.489
Debiti per espropri	43.608	37.742
Debiti verso il personale	36.781	45.649
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	22.719	28.916
Debiti verso Amministrazioni Pubbliche	17.213	16.604
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	15.482	35.062
Risconti passivi non commerciali	2.348	2.892
Altri debiti	76.459	83.019
Altre passività correnti	348.151	378.566

Il decremento dell'esercizio (pari a 30.415 migliaia di euro) è da attribuire principalmente alla riduzione dei debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito per 19.580 migliaia di euro, in particolare relativi al debito IVA di Autostrade per l'Italia, nonché alla riduzione dei debiti verso il personale per 8.868 migliaia di euro.

8. INFORMAZIONI SULLE VOCI DEL CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

Si riporta di seguito l'analisi dei principali saldi del conto economico consolidato. Le componenti negative di reddito sono indicate con il segno “-” nei titoli e nelle tabelle delle note, mentre i valori in parentesi nelle intestazioni delle note sono relativi all'esercizio 2013.

Si ricorda che, in accordo agli IFRS e come già commentato nella nota n. 6.2, il contributo delle società Ecomouv, Ecomouv D&B e Tech Solutions Integrators ai risultati economici consolidati di entrambi gli esercizi a confronto è presentato nella voce “Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate”, anziché essere incluso in ciascuna delle voci del conto economico consolidato relative alle attività in funzionamento.

Inoltre, sempre in applicazione dell'IFRS 5, anche il contributo di Pavimental e Spea e delle società da queste controllate (Pavimental Polska e Spea do Brasil) ai risultati economici del Gruppo del 2014, fino alla data dei rispettivi deconsolidamenti, e del 2013 è esposto nella voce “Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate”.

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

A titolo informativo, nelle successive tabelle di dettaglio, sono tuttavia riportati anche tali dati di conto economico 2013 originari.

Per il dettaglio dei saldi delle voci del conto economico consolidato derivanti da rapporti con parti correlate si rinvia alla nota n. 10.5.

8.1 Ricavi da pedaggio • Migliaia di euro 3.677.693 (3.540.993)

I ricavi da pedaggio sono pari a 3.677.693 migliaia di euro e presentano un incremento complessivo di 136.700 migliaia di euro (+3,8%) rispetto al 2013 (3.540.993 migliaia di euro). Sulla variazione incide la variazione sfavorevole dei tassi di cambio pari a 50 milioni di euro. A parità di tassi di cambio, che nel 2014 incidono negativamente per 49.966 migliaia di euro, i ricavi da pedaggio si incrementano di 186.666 milioni di euro (+5,3%), per l'effetto combinato dei seguenti principali fenomeni:

- l'applicazione degli incrementi tariffari nel 2014 per le concessionarie italiane del Gruppo (per Autostrade per l'Italia pari al 4,43%), con un beneficio complessivo stimabile in 115 milioni di euro;
- l'incremento del traffico sulla rete italiana (+1,0%), che determina complessivamente un aumento dei ricavi da pedaggio stimabile in 28 milioni di euro (comprensivi dell'effetto derivante dal diverso mix di traffico);
- la variazione positiva delle maggiorazioni tariffarie delle concessionarie italiane⁽⁷¹⁾, rilevate a fronte delle integrazioni del canone concessorio, pari a circa 4 milioni di euro (+1,0%), correlata alla crescita del traffico;
- i minori ricavi derivanti dagli sconti applicati a seguito della modulazione tariffaria riconosciuta ai clienti italiani pendolari e titolari di apparato Telepass (circa 3 milioni di euro);
- i maggiori ricavi da pedaggio delle concessionarie estere (circa +43 milioni di euro), a seguito principalmente dell'incremento del traffico (+2,3% per le concessionarie brasiliane, +7,6% per quelle cilene e +7,4% per la concessionaria polacca, delle variazioni tariffarie riconosciute nel 2014 per le concessionarie cilene e brasiliane (come previsto contrattualmente) e delle misure compensative (pedaggiamento assi sospesi) definite dall'Agenzia Regulatoria dei Servizi Pubblici di Trasporto dello Stato di San Paolo (ARTESP) a favore delle concessionarie dello Stato di San Paolo in seguito alla sospensione degli adeguamenti tariffari dall'1 luglio 2013.

8.2 Ricavi per servizi di costruzione • Migliaia di euro 489.743 (481.001)

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

Migliaia di euro	2014	2013 Restated	Variazione	2013
Ricavi per servizi di costruzione - opere con benefici economici aggiuntivi	372.041	420.317	-48.276	420.317
Ricavi per investimenti in diritti concessori finanziari	49.651	38.136	11.515	325.295
Ricavi per servizi di costruzione - contributi su opere senza benefici economici aggiuntivi	34.582	22.548	12.034	22.548
Ricavi per opere a carico dei subconcessionari	33.469	-	33.469	-
Ricavi per servizi di costruzione	489.743	481.001	8.742	768.160

⁽⁷¹⁾ Dall'1 gennaio 2011 le integrazioni del canone di concessione delle concessionarie italiane da corrispondere all'ANAS ai sensi delle Leggi nn. 102/2009 e 122/2010, calcolate sulla percorrenza chilometrica, sono pari a 6 millesimi di euro a km per le classi A e B ed a 18 millesimi di euro a km per le classi di pedaggio 3, 4 e 5.

Coerentemente con il modello contabile adottato, secondo l'applicazione dell'interpretazione contabile IFRIC 12, tali ricavi, che rappresentano il corrispettivo spettante per le attività di aumento e/o ampliamento delle infrastrutture aziendali, sono valutati al *fair value*, determinato sulla base dei costi totali sostenuti e rappresentati dai costi operativi e dagli oneri finanziari (esclusivamente per le opere con benefici economici aggiuntivi).

I ricavi per servizi di costruzione eseguiti nell'esercizio si incrementano rispetto al 2013 di 8.742 migliaia di euro anche per effetto dei proventi (per 33.469 migliaia di euro) registrati a seguito della devoluzione ad Autostrade per l'Italia gratuita dei fabbricati pertinenti ai contratti di subconcessione autostradale, di Autostrade per l'Italia, giunti a scadenza.

8.3 Ricavi per lavori su ordinazione • Migliaia di euro 25.806 (15.235)

I ricavi per lavori su ordinazione sono pari a 25.806 migliaia di euro e si incrementano di 10.571 migliaia di euro rispetto al 2013 (15.235 migliaia di euro) principalmente per maggiori lavori effettuati da Electronic Transaction Consultants verso committenti terzi.

8.4 Altri ricavi operativi • Migliaia di euro 551.222 (562.229)

Il dettaglio degli altri ricavi operativi è riportato nella tabella seguente.

<u>Migliaia di euro</u>	<u>2014</u>	<u>2013 Restated</u>	<u>Variazione</u>	<u>2013</u>
Ricavi da subconcessionari	223.931	231.994	-8.063	231.994
Ricavi da canoni Telepass e Viacard	127.466	125.560	1.906	125.560
Ricavi per manutenzioni	34.826	40.349	-5.523	40.349
Altri ricavi da gestione autostradale	32.182	35.878	-3.696	35.878
Risarcimento danni e indennizzi	20.832	22.010	-1.178	22.010
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	24.922	23.258	1.664	23.258
Rimborsi	17.370	20.335	-2.965	23.261
Ricavi da pubblicità	5.097	5.359	-262	5.359
Altri proventi	64.596	57.486	7.110	61.805
Altri ricavi operativi	551.222	562.229	-11.007	569.474

Gli altri ricavi operativi ammontano a 551.222 migliaia di euro, con un decremento di 11.007 migliaia di euro rispetto al 2013, essenzialmente riconducibile a minori *royalty* da subconcessionari delle aree di servizio di Autostrade per l'Italia

8.5 Materie prime e materiali • Migliaia di euro -185.541 (-100.010)

Il saldo della voce registra un incremento di 85.531 migliaia di euro, riconducibile principalmente ai maggiori costi per materiale da costruzione, pari a 44.212 migliaia di euro, sostenuti dalla concessionaria brasiliana Rodovia MG050, a fronte di investimenti in attività in concessione, oltre che ai maggiori costi per materie

prime e materiali di consumo, per 33.948 migliaia di euro, a seguito principalmente dell'avvio di nuovi interventi su infrastrutture autostradali da parte di Autostrade per l'Italia.

Migliaia di euro	2014	2013 Restated	Variazione	2013
Materiale da costruzione	-89.802	-31.889	-57.913	-128.554
Materiale elettrico ed elettronico	-21.910	-24.411	2.501	-32.320
Carbolubrificanti e combustibili	-13.496	-15.257	1.761	-39.714
Altre materie prime e materiali di consumo	-58.123	-24.175	-33.948	-60.804
Acquisti di materiali	-183.331	-95.732	-87.599	-261.392
Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci	-2.210	-4.278	2.068	-6.361
Materie prime e materiali	-185.541	-100.010	-85.531	-267.753

8.6 Costi per servizi • Migliaia di euro -1.174.499 (-1.274.700)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella.

Migliaia di euro	2014	2013 Restated	Variazione	2013
Costi per servizi edili e simili	-874.373	-927.760	53.387	-700.789
Prestazioni professionali	-129.385	-153.797	24.412	-286.795
Trasporti e simili	-18.825	-29.213	10.388	-60.894
Utenze	-44.737	-49.227	4.490	-55.466
Assicurazioni	-18.115	-18.104	-11	-23.740
Compensi Collegio Sindacale	-758	-763	5	-818
Prestazioni diverse	-89.240	-98.473	9.233	-131.473
Costi per servizi lordi	-1.175.433	-1.277.337	101.904	-1.259.975
Costi per servizi capitalizzati per attività diverse dai beni in concessione	934	2.637	-1.703	2.637
Costi per servizi	-1.174.499	-1.274.700	100.201	-1.257.338

I costi per servizi si decrementano nel 2014 per 100.201 migliaia di euro, essenzialmente per:

- il decremento dei servizi edili e simili (pari a 53.387 migliaia di euro), per minori investimenti in attività in concessione del Gruppo;
- decremento delle prestazioni professionali (pari a 24.412 migliaia di euro) essenzialmente in relazione al completamento nel 2013 dell'infrastruttura connessa al progetto EcoTaxe.

8.7 Costo per il personale • Migliaia di euro -559.383 (-558.968)

La composizione del costo per il personale è rappresentata nella tabella seguente.

Migliaia di euro	2014	2013 Restated	Variazione	2013
Salari e stipendi	-394.139	-402.089	7.950	-468.738
Oneri sociali	-111.531	-112.938	1.407	-135.480
Accantonamento TFR (incluse le quote destinate ai fondi di previdenza complementare e INPS)	-21.236	-21.038	-198	-25.143
Compensi ad amministratori	-4.335	-3.621	-714	-4.604
Altri costi del personale	-29.060	-21.724	-7.336	-27.724
Costo per il personale lordo	-560.301	-561.410	1.109	-661.689
Costo del lavoro capitalizzato per attività diverse dai beni in concessione	918	2.442	-1.524	2.442
Costo per il personale	-559.383	-558.968	-415	-659.247

Il costo del personale (al lordo delle capitalizzazioni) è pari a 560.301 migliaia di euro con un decremento di 1.109 migliaia di euro rispetto al 2013 (561.410 migliaia di euro).

A parità di tassi di cambio, la variazione è pari a 2.859 migliaia di euro (+0,5%) per effetto di:

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

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

Unità	2014 (*)	2013 (*)	Variazione
Dirigenti	161	169	-8
Quadri e impiegati	4.477	4.493	-16
Esattori	3.281	3.497	-216
Operai	1.971	1.778	193
Totale	9.890	9.937	-47

(*) Il dato di entrambi gli esercizi a confronto non è comprensivo del personale delle società Ecomouv, Ecomouv D&B, Tech Solutions Integrators, Pavimental, Spea, Pavimental Polska e Spea do Brasil, in quanto, il relativo costo per il personale è classificato nella voce "Proventi (oneri) netti di attività operative cessate", descritta nella nota n. 8.16.

8.8 Altri costi operativi • Migliaia di euro -523.732 (-517.451)

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

Migliaia di euro	2014	2013 Restated	Variazione	2013
Oneri concessori	-435.065	-425.435	-9.630	-425.435
Costi per godimento beni di terzi	-8.754	-10.843	2.089	-18.265
Contributi e liberalità	-30.575	-28.966	-1.609	-29.146
Imposte indirette e tasse	-9.989	-10.378	389	-11.562
Altri oneri	-39.349	-41.829	2.480	-40.545
Altri oneri operativi	-79.913	-81.173	1.260	-81.253
Altri costi operativi	-523.732	-517.451	-6.281	-524.953

L'incremento degli altri costi operativi, pari a 6.281 migliaia di euro, è originato essenzialmente dai maggiori oneri concessori per 9.630 migliaia di euro in relazione ai commentati incrementi del traffico e delle tariffe autostradali.

8.9 Variazione operativa dei fondi per accantonamenti • Migliaia di euro -240.351 (-38.064)

La voce accoglie gli impatti economici delle variazioni operative (accantonamenti e utilizzi) dei fondi per accantonamenti, ad esclusione di quelli per benefici per dipendenti, stanziati dalle società del Gruppo per poter adempiere alle obbligazioni legali e contrattuali che si presume richiederanno l'impiego di risorse economiche negli esercizi successivi.

L'aumento del saldo di 202.287 migliaia di euro è riconducibile essenzialmente all'effetto negativo della variazione del fondo ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali in concessione (209.871 migliaia di euro), prevalentemente a seguito della diminuzione del tasso di attualizzazione utilizzato al 31 dicembre 2014 rispetto a quello adottato al 31 dicembre 2013, che ha comportato l'incremento del valore attuale del fondo e, di conseguenza, la necessità di rilevare un accantonamento integrativo.

8.10 Utilizzo del fondo per impegni da convenzioni • Migliaia di euro -399.528 (-380.974)

La voce accoglie l'utilizzo del fondo per impegni da convenzioni per opere senza benefici economici aggiuntivi realizzate nel 2014, al netto dei contributi maturati (rilevati nei ricavi per servizi di costruzione, come illustrato nella nota n. 8.2). La voce costituisce la rettifica indiretta dei costi operativi per attività di costruzione, classificati per natura e sostenuti nell'esercizio dalle concessionarie del Gruppo, in particolare Autostrade per l'Italia, che hanno tale tipologia di impegno previsto nella rispettiva concessione.

Per quanto attiene ai servizi di costruzione e agli investimenti complessivamente realizzati nel corso dell'esercizio, si rinvia a quanto già illustrato nelle note n. 7.2 e n. 8.2.

8.11 (Svalutazioni) Ripristini di valore • Migliaia di euro 4.976 (-17.771)

Il saldo del 2014 è relativo essenzialmente all'effetto combinato del ripristino di valore dei diritti concessori di Stalexport Autostrady Malopolska per 12.018 migliaia di euro, operato per le motivazioni descritte nella

nota n. 7.2, e delle svalutazioni dei crediti commerciali per 4.222 migliaia di euro (ricavi da pedaggi e altri ricavi registrati in esercizi precedenti) principalmente di Autostrade per l'Italia.

8.12 Proventi (Oneri) finanziari • Migliaia di euro -594.359 (-686.477)

Proventi finanziari Migliaia di euro 299.424 (267.404)

Oneri finanziari Migliaia di euro -910.104 (-957.804)

Utili (perdite) su cambi Migliaia di euro 16.321 (3.953)

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

Migliaia di euro	2014	2013 Restated	Variazione	2013
Proventi finanziari rilevati ad incremento di diritti concessori finanziari e attività finanziarie per contributi	56.241	59.373	-3.132	83.644
Dividendi da imprese partecipate	15	1	14	1
Proventi finanziari connessi agli accordi con il gruppo Bertin	50.067	-	50.067	76.244
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	49.207	76.142	-26.935	2.897
Proventi finanziari portati ad incremento delle attività finanziarie	48.582	37.015	11.567	37.015
Proventi da operazioni di finanza derivata	28.213	2.897	25.316	-
Altri proventi finanziari	67.099	91.976	-24.877	92.942
Altri proventi finanziari	243.168	208.030	35.138	209.098
Proventi finanziari (a)	299.424	267.404	32.020	292.743
Oneri da attualizzazione finanziaria di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni	-107.735	-94.819	-12.916	-95.067
Oneri su finanziamenti a medio-lungo termine	-548.481	-608.722	60.241	-637.598
Oneri su prestiti obbligazionari	-99.522	-98.803	-719	-103.239
Oneri da operazioni di finanza derivata	-91.515	-92.677	1.162	-92.677
Oneri per interessi passivi portati ad incremento delle passività finanziarie	-18.762	-9.727	-9.035	-12.186
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	-1.204	-1.010	-194	-1.010
Altri oneri finanziari	-42.885	-52.046	9.161	-61.185
Altri oneri finanziari	-802.369	-862.985	60.616	-907.895
Oneri finanziari (b)	-910.104	-957.804	47.700	-1.002.962
Utili su cambi	42.277	16.943	25.334	17.038
Perdite su cambi	-25.956	-12.990	-12.966	-13.253
Utili (perdite) su cambi (c)	16.321	3.953	12.368	3.785
Proventi (oneri) finanziari (a+b+c)	-594.359	-686.447	92.088	-706.434

I “Proventi finanziari rilevati ad incremento di diritti concessori finanziari e attività finanziarie per contribuiti” sono pari a 56.241 migliaia di euro, in diminuzione di 3.132 migliaia di euro rispetto al 2013. A parità di tassi di cambio, il saldo si incrementa per 5.298 migliaia di euro.

Gli “Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti e per impegni da convenzioni”, connessi all’effetto del passare del tempo, sono pari a 107.735 migliaia di euro e si incrementano di 12.916 migliaia di euro rispetto al 2013. Tale variazione è prevalentemente riconducibile alla dinamica degli oneri del fondo impegni da convenzioni su cui ha influito in particolare l’aumento della curva dei tassi di interesse, presa a riferimento al 31 dicembre 2013 rispetto a quella adottata al 31 dicembre 2012.

Gli altri oneri finanziari, al netto dei relativi proventi sono pari a 542.865 migliaia di euro e si decrementano di 108.136 migliaia di euro rispetto all’esercizio 2013 (651.001 migliaia di euro). A parità di tassi di cambio, la variazione è pari a 107.042 migliaia di euro essenzialmente a seguito dei seguenti fattori:

- a) la rilevazione di proventi finanziari non ricorrenti su Autostrade do Brasil (54.473 migliaia di euro, di cui 4.406 migliaia di euro riconducibili all’effetto cambio) connessi essenzialmente agli accordi sottoscritti con il Gruppo Bertin nell’ambito dell’acquisizione delle concessionarie brasiliane perfezionata nel corso del 2012 e relativo al meccanismo di aggiustamento del prezzo di acquisizione sulla base dei ricavi da pedaggio effettivi del triennio 2012-2014 di Triangulo do Sol, Rodovias da Colinas e Tieté;
- b) la diminuzione degli interessi e oneri netti delle società operanti in Italia per 28.143 migliaia di euro, essenzialmente connessi al servizio del debito di Autostrade per l’Italia, a fronte principalmente del rimborso a giugno 2014 del finanziamento a medio-lungo termine della stessa di importo nominale pari a 2.094.000 migliaia di euro;
- c) la diminuzione degli interessi e oneri netti (13.235 migliaia di euro) delle società cilene in relazione al minor indebitamento netto medio registrato nell’esercizio.

8.13 Quota dell’utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto **• Migliaia di euro -8.139 (-5.196)**

La “Quota dell’utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto” presenta nel 2014 una perdita di 8.139 migliaia di euro, riconducibile essenzialmente ai risultati negativi di Rodovias do Tieté (pari a 7.973 migliaia di euro), parzialmente compensati dal risultato positivo pro-quota di Pavimental (pari a 1.009 migliaia di euro).

8.14 (Oneri) Proventi fiscali • Migliaia di euro -498.597 (-395.086)

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

Migliaia di euro	2014	2013 Restated	Variazione	2013
IRES	-225.120	-187.357	-37.763	-195.629
IRAP	-80.110	-78.226	-1.884	-82.017
Imposte sul reddito di società estere	-73.872	-68.168	-5.704	-69.652
Beneficio imposte correnti per perdite fiscali	5.632	2.980	2.652	2.980
Imposte correnti	-373.470	-330.771	-42.699	-344.318
Recupero imposte sul reddito di esercizi precedenti	5.451	5.198	253	7.073
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	-645	-558	-87	-1.079
Differenze su imposte correnti di esercizi precedenti	4.806	4.640	166	5.994
Accantonamenti	225.591	132.740	92.851	158.322
Rilasci	-138.044	-113.004	-25.040	-114.140
Variazione di stime di esercizi precedenti	35.123	-1.058	36.181	-1.058
Imposte anticipate	122.670	18.678	103.992	43.124
Accantonamenti	-128.560	-134.801	6.241	-162.630
Rilasci	24.704	46.068	-21.364	46.203
Variazione di stime di esercizi precedenti	-148.747	1.100	-149.847	1.100
Imposte differite	-252.603	-87.633	-164.970	-115.327
(Oneri) Proventi fiscali	-498.597	-395.086	-103.511	-410.527

Gli oneri fiscali del 2014 ammontano a 498.597 migliaia di euro e si incrementano di 103.511 migliaia di euro rispetto al 2013 (395.086 migliaia di euro). L'incremento è determinato essenzialmente dalla rivalutazione delle imposte differite nette riconducibile alle società cilene con un impatto complessivo pari a circa 112.244 migliaia di euro (al cambio medio del 2014) a seguito dell'approvazione della riforma tributaria da parte del parlamento cileno nel mese di settembre 2014 che ha previsto, tra l'altro, un incremento progressivo delle aliquote fiscali applicabili al reddito di impresa a partire dal 21% del 2014 fino al 25% dal 2017 in poi.

Nella tabella seguente è riportata, per entrambi gli esercizi a confronto, la riconciliazione tra il carico fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per l'imposta IRES e le imposte correnti sul reddito prodotto all'estero.

Migliaia di euro	Imponibile	2014		Imponibile	2013	
		Imposte	Incidenza		Imposte	Incidenza
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.192.759			1.116.302		
Imposta teorica calcolata con l'aliquota IRES della Capogruppo		328.009	27,5%		306.983	27,5%
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi	748.289	199.519	16,7%	570.060	150.132	13,4%
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi	-457.528	-121.085	-10,2%	-533.257	-148.031	-13,3%
Rilascio netto delle differenze temporanee di esercizi precedenti	-365.387	-88.661	-7,4%	-273.437	-63.783	-5,7%
Differenze permanenti	-82.090	-23.931	-2,0%	9.656	12.277	1,1%
Effetto fiscale derivante dall'applicazione di differenti aliquote nei vari Paesi esteri	-1.782	-490	0,0%	-40.923	-5.033	-0,5%
IRAP		80.110			78.226	
Totale		373.470			330.771	

8.15 Proventi (oneri) netti di attività operative cessate • Migliaia di euro 210 (17.454)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio dei proventi (oneri) da attività cessate nei due esercizi a confronto.

Migliaia di euro	2014	2013 Restated	Variazione	2013
Proventi operativi	439.743	1.005.593	-565.850	-
Oneri operativi	-391.110	-954.750	563.640	-
Proventi finanziari	12.964	25.816	-12.852	-
Oneri finanziari	-52.348	-45.840	-6.508	-
Oneri fiscali	-12.396	-14.264	1.868	-
Contributo al risultato netto IFRS di attività operative cessate	-3.147	16.555	-19.702	-
Plusvalenza (Minusvalenza) da cessione al netto dell'effetto fiscale	-	-	-	-
Altri proventi (oneri) netti di attività operative cessate	3.357	899	2.458	899
Proventi (oneri) netti di attività operative cessate	210	17.454	-17.244	899

Il saldo, pari a 210 migliaia di euro, accoglie il contributo delle società classificate ai sensi dell'IFRS 5, come già illustrato nella nota n 8, e si decrementa di 17.244 migliaia di euro rispetto al 2013, principalmente per il minor risultato netto delle società francesi coinvolte nel progetto EcoTaxe.

8.16 Utile per azione

Nella tabella seguente è riportato il prospetto di determinazione dell'utile base e dell'utile diluito per azione per i due esercizi oggetto di comparazione.

Si evidenzia che in assenza di opzioni e/o strumenti finanziari convertibili in azioni della Capogruppo, l'utile diluito per azione coincide con l'utile base per azione.

	2014	2013 Restated	2013
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000	622.027.000
Numero medio ponderato di azioni in circolazione	622.027.000	622.027.000	622.027.000
Utile dell'esercizio di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	662.156	656.556	656.556
Utile per azione (migliaia di euro)	1,07	1,05	1,05
Risultato delle attività in funzionamento di pertinenza del Gruppo (migliaia di euro)	664.563	635.003	655.657
Utile base per azione da attività in funzionamento (euro)	1,07	1,02	1,05
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate (migliaia di euro)	-2.407	21.553	899
Utile base per azione da attività operative cessate (euro)	-	0,03	-

9. ALTRE INFORMAZIONI FINANZIARIE

9.1 Informazioni sul rendiconto finanziario consolidato

Si commenta di seguito la gestione finanziaria consolidata del 2014, a confronto con quella del 2013, rappresentata nel rendiconto finanziario esposto nella sezione "Prospetti contabili consolidati".

Il flusso di cassa generato dalle attività di esercizio è pari a 1.470 milioni di euro nel 2014 e si decrementa di 30 milioni di euro rispetto al 2013 (1.500 milioni di euro).

La variazione è attribuibile essenzialmente all'effetto combinato di:

- il maggior flusso assorbito dal capitale operativo e dalle altre attività e passività non finanziarie, complessivamente pari a 271 milioni di euro, con un incremento di 140 milioni di euro rispetto al 2013, riconducibile essenzialmente all'aumento delle attività commerciali nette connesse al progetto EcoTaxe, per effetto della sottoscrizione degli accordi con lo Stato francese che ha risolto il Contratto di Partenariato con Ecomouv;
- il maggior flusso generato delle attività operative in funzionamento (FFO in aumento di 112 milioni di euro rispetto al 2013), in relazione al miglioramento dei risultati operativi del Gruppo.

Il flusso finanziario assorbito nel 2014 per attività di investimento è pari a 407 milioni di euro (1.250 milioni di euro nel 2013) essenzialmente relativo a:

- gli investimenti in attività in concessione, pari a 858 milioni di euro;

- b) il flusso di cassa generato dal realizzo della cessione di Pavimental e Spea, complessivamente pari a 209 milioni di euro, incluso delle disponibilità nette e dei mezzi equivalenti ceduti;
- c) la riduzione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti, pari a 164 milioni di euro, attribuibile ai seguenti fattori:
- d) la riduzione dei diritti concessori di Ecomouv a fronte dell'accollo, da parte dello Stato francese di una quota dei debiti finanziari di progetto (per 391 milioni di euro) a seguito degli accordi sottoscritti da Ecomouv con lo stesso e le banche finanziatrici;
- e) l'incremento netto delle altre attività finanziarie per 227 milioni di euro, che include, tra le altre variazioni, l'aumento del credito di Atlantia Bertin Concessoes verso Infra Bertin Empreendimentos per 101 milioni di euro.

Il flusso finanziario assorbito dalle attività finanziarie è pari a 2.485 milioni di euro nel 2014 (a fronte della generazione di cassa di 258 milioni di euro nel 2013) originato essenzialmente da:

- a) i rimborsi dei finanziamenti a medio-lungo termine per complessivi 2.692 milioni di euro;
- b) i dividendi erogati da Autostrade per l'Italia e dalle altre società del Gruppo a favore degli azionisti di minoranza per complessivi 679 milioni di euro;
- c) le nuove accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine e prestiti obbligazionari, per complessivi 633 milioni di euro;
- d) la riduzione dei debiti finanziari di Ecomouv a fronte del suddetto accollo, da parte dello Stato francese per 391 milioni di euro.

L'impatto complessivo dei flussi sopra commentati comporta un decremento delle disponibilità liquide nette e di mezzi equivalenti di 1.419 milioni di euro, rispetto a un incremento di 472 milioni di euro nel 2013.

Nella tabella seguente, si riportano i flussi finanziari netti dell'esercizio 2014 delle società il cui contributo economico è riclassificato ai sensi dell'IFRS 5 come indicato nella nota n. 8.

FLUSSI DI CASSA CONNESSI AD ATTIVITÀ OPERATIVE CESSATE

Milioni di euro	2014	2013
Flusso di cassa netto da (per) attività di esercizio	-173	-62
Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento	422	-293
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria	-221	272

9.2 Gestione dei rischi finanziari

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

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

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

La strategia del Gruppo per la gestione dei rischi finanziari è conforme e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia, nell'ambito dei piani strategici di volta in volta approvati, tenuto conto dell'attività di direzione e coordinamento esercitata da quest'ultima su Autostrade per l'Italia.

Rischio di mercato

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

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

Gli obiettivi principali indicati dalla policy sono i seguenti:

- a) perseguire la difesa dello scenario del piano strategico dagli effetti causati dall'esposizione ai rischi di variazione dei tassi di cambio e di interesse, individuando la combinazione ottimale tra tasso fisso e tasso variabile;
- b) perseguire una potenziale riduzione del costo del debito del Gruppo nell'ambito dei limiti di rischio definiti dal Consiglio di Amministrazione;
- c) gestire le operazioni in strumenti finanziari derivati, tenendo conto degli impatti economici e patrimoniali che le stesse potranno avere anche in funzione della loro classificazione e rappresentazione contabile.

Al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013 le operazioni di copertura del portafoglio derivati del Gruppo sono classificate, in applicazione dello IAS 39, come di *cash flow hedge* o *fair value hedge*, a seconda dello specifico rischio coperto. Per le valutazioni al *fair value* degli strumenti finanziari derivati si rinvia alla nota n.3. I valori in divisa diversa dall'euro sono convertiti al cambio di fine esercizio fornito dalla Banca Centrale Europea. La vita media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 31 dicembre 2014 è pari a circa 6 anni e 6 mesi. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel corso dell'esercizio è stato pari al 5,4% (di cui 4,7% relativo alle società operanti in Italia, 8,7% relativo alle società cilene e 12,2% relativo alle società brasiliane). Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel corso dell'esercizio 2013 era stato

pari al 5,3% (di cui 4,9% relativo alle società operanti in Italia, 7,3% relativo alle società cilene e 10,1% relativo alle società brasiliane). Le attività di monitoraggio sono rivolte a valutare, su base continuativa, il merito di credito delle controparti e il livello di concentrazione dei rischi.

a) Rischio di tasso di interesse

Il rischio di tasso è collegato all'incertezza indotta dall'andamento dei tassi di interesse e può presentare una duplice manifestazione:

- a) rischio di *cash flow*: è collegato ad attività o passività finanziarie con flussi finanziari indicizzati 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 sottostanti sono le medesime, con lo stesso nozionale di riferimento. A seguito dell'esito dei test di efficacia, le variazioni di *fair value* sono rilevate nel conto economico complessivo. Il conto economico è accreditato (addebitato) simultaneamente al verificarsi dei flussi di interesse degli strumenti coperti;
- b) rischio di *fair value*: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a tasso fisso a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di mercato. Al 31 dicembre 2014 risultano in essere operazioni classificabili di *fair value hedge* in base allo IAS 39, ai derivati *IPCA x CDI Swap* stipulati dalle società brasiliane Triangulo do Sol e Colinas con l'obiettivo di trasformare talune emissioni obbligazionarie a tasso reale IPCA a tasso variabile CDI. Per tali strumenti le variazioni di *fair value* sono state rilevate a conto economico e risultano neutralizzate dalla variazione del *fair value* delle passività sottostanti coperte.

Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, per effetto degli strumenti finanziari di copertura sottoscritti, al 31 dicembre 2014 l'indebitamento finanziario fruttifero è espresso per l'86% a tasso fisso mentre al 31 dicembre 2013 era pari all'89%. Senza considerare le operazioni di copertura sottoscritte l'indebitamento finanziario fruttifero sarebbe stato espresso per il 78% a tasso fisso al 31 dicembre 2014, e per il 77% a tasso fisso al 31 dicembre 2013.

Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, per effetto degli strumenti finanziari di copertura sottoscritti, l'indebitamento finanziario fruttifero è espresso per l'86% a tasso fisso.

b) Rischio di cambio

L'esposizione al rischio di cambio è suddivisa in:

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

L'obiettivo principale della strategia di gestione del rischio di cambio del Gruppo è la minimizzazione del rischio di cambio transattivo, collegato all'assunzione di passività finanziarie in valuta diversa da quella di bilancio.

Al 31 dicembre 2014 l'indebitamento del Gruppo è espresso per il 12% in valute diverse dall'euro corrispondente alla quota di indebitamento in valuta locale del Paese in cui opera la società del Gruppo detentrici della posizione debitoria. Pertanto, l'indebitamento finanziario netto del Gruppo non risulta di fatto esposto al rischio di oscillazione dei tassi di cambio. Al 31 dicembre 2013 l'indebitamento del Gruppo era espresso per l'11% in valute diverse dall'euro corrispondente alla quota di indebitamento in valuta locale del Paese in cui opera la società del Gruppo detentrici della posizione debitoria. Pertanto, l'indebitamento finanziario netto del Gruppo non risultava di fatto esposto al rischio di oscillazione dei tassi di cambio.

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

Nella tabella seguente sono riepilogati tutti i contratti derivati in essere al 31 dicembre 2014 (in confronto con la situazione al 31 dicembre 2013) con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e della attività o passività finanziaria oggetto di copertura.

(Migliaia di euro)			31/12/2014		31/12/2013		Strumento sottostante coperto			
Tipologia	Rischio coperto	Valuta	Società	Fair value attivo/(passivo)	Nozionale di riferimento	Fair value attivo/(passivo)	Nozionale di riferimento	Descrizione	Importo nominale	Durata
<i>Derivati di cash flow hedge (1)</i>										
Interest Rate Swap	Tassi di interesse			-360.351	1.692.591	-242.565	2.267.910			
Interest Rate Swap <i>di cui</i>		EUR	Autostrade per l'Italia vs Atlantia	-245.232 -245.232	750.000 750.000	-184.542 -184.542	750.000 750.000	Finanziamento Atlantia	750.000	2004-2022
Interest Rate Swap <i>di cui</i>		EUR	Autostrade per l'Italia vs Barclays vs Unicredit	-2.672 -1.336 -1.336	160.000 80.000 80.000	-12.936 -6.467 -6.469	400.000 200.000 200.000	Term Loan Facility	160.000	2004-2015
Interest Rate Swap <i>di cui</i>		EUR	Autostrade per l'Italia vs Mediobanca vs BNP Paribas vs Goldman Sachs	-80.716 -24.201 -24.063 -32.452	476.744 143.023 143.023 190.698	-20.378 -6.058 -5.980 -8.340	500.000 150.000 150.000 200.000	Cassa Depositi e Prestiti	476.744	2011-2034
Interest Rate Swap <i>di cui</i>		EUR	Autostrade per l'Italia vs BNP Paribas	-9.172 -9.172	100.000 100.000	3.099 3.099	100.000 100.000	Cassa Depositi e Prestiti e SACE	100.000	2012-2024
Interest Rate Swap <i>di cui</i>		EUR	Autostrade per l'Italia vs Intesa San Paolo vs Goldman Sachs	-9.791 -4.898 -4.893	100.000 50.000 50.000	2.288 1.083 1.205	100.000 50.000 50.000	Cassa Depositi e Prestiti e SACE	100.000	2013-2024
Interest Rate Swap <i>di cui</i>		EUR	Ecomouv vs Deutsche Bank vs Credit Agricole vs Mediobanca vs Intesa vs Unicredit	-8.426 -1.340 -1.073 -1.609 -2.681 -1.723	73.319 11.666 9.333 13.999 23.331 14.990	-26.942 -4.264 -3.419 -5.140 -8.594 -5.525	380.589 60.555 48.444 72.666 121.110 77.814	Finanziamenti di Progetto	73.319	2015
Interest Rate Swap <i>di cui</i>		EUR	Stalexport vs Depija Bank PLC vs Bank BPH vs West LB	-4.342 -1.448 -1.447 -1.447	32.528 10.843 10.843 10.842	-3.154 -1.052 -1.051 -1.051	37.321 12.441 12.440 12.440	50% Project Loan Agreement (PLN)	32.528	2008-2020
Totale				-360.351	1.692.591	-242.565	2.267.910			

(Migliaia di euro)		Valuta	Società	31/12/2014		31/12/2013		Strumento sottostante coperto		
Tipologia	Rischio coperto			Fair value attivo/(passivo)	Nozionale di riferimento	Fair value attivo/(passivo)	Nozionale di riferimento	Descrizione	Importo nominale	Durata
Derivati di fair value hedge(1)										
IPCA x CDI Swap										
IPCA x CDI Swap di cui	Tassi di interesse	BRL	Triangulo do Sol vs Santander vs BTG vs Itai	-9.800	225.670	-11.299	232.314			
				-3.949	109.373	-4.250	115.036	Prestito obbligazionario IPCA linked	2020	109.373
				-533	14.593	-575	15.349			2013- 2020
				-694	18.896	-749	79.813			
				-2.722	75.884	-2.926	19.874			
IPCA x CDI Swap di cui	Tassi di interesse	BRL	Rodovias das Colinas vs Santander vs BTG vs Itai	-1.558	36.418	-1.659	38.304	Prestito obbligazionario IPCA linked	2020	36.418
				-489	11.674	-519	12.279			2013- 2020
				-378	8.756	-402	16.816			
				-691	15.988	-738	9.209			
IPCA x CDI Swap di cui	Tassi di interesse	BRL	Rodovias das Colinas vs Santander vs Itai	-4.293	79.879	-5.390	78.974	Prestito obbligazionario IPCA linked	2020	79.879
				-1.717	31.049	-2.148	30.698			2013- 2023
				-2.576	48.830	-3.242	48.276			
Totale				-9.800	225.670	-11.299	232.314			
Derivati di non hedge accounting										
FX Forward di cui	Tassi di cambio	USD	Autostrade per l'Italia vs Goldman Sachs vs Barclays	-1.034 (3)	31.230	70	24.268			
				-828	25.077	57	19.904			
				-206	6.153	13	4.364			
Totale				-1.034	31.230	70	24.268			
Totale derivati				-371.185	1.949.491	-253.794	2.524.492			
di cui:										
con fair value attivo						5.457				
con fair value passivo				-371.185		-259.251				

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

(2) Tale fair value è iscritto tra le passività destinate alla vendita in relazione agli accordi di risoluzione del contratto di partenariato tra la Società e lo Stato francese come previsto dal protocollo di accordo stipulato tra le parti a giugno 2014.

(3) Il fair value di tali derivati è classificato nelle passività e attività finanziarie a breve termine.

Analisi di sensitività

L'analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si sarebbero avuti sul conto economico 2014 e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2014 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui il Gruppo è esposto. In particolare l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione ai tassi per gli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento della curva dello 0,10% (10 bps) all'inizio dell'anno, mentre per ciò che concerne gli impatti a conto economico complessivo derivanti dalla variazione del *fair value*, lo spostamento di 10 bps della curva è stato ipotizzato alla data di valutazione. In base all'analisi sopra descritta, risulta che:

- a) in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa e sfavorevole variazione dello 0,10% dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 1.431 migliaia di euro e nel conto economico complessivo pari a 14.422 migliaia di euro, al lordo del relativo effetto fiscale;
- b) per quanto concerne il rischio di variazione dei tassi di cambio, una inattesa e sfavorevole variazione del 10% del tasso di cambio avrebbe comportato un impatto negativo nel conto economico pari a 12.266 migliaia di euro e nel conto economico complessivo pari a 248.240 migliaia di euro, riconducibili rispettivamente alla variazione del risultato netto delle società estere del Gruppo e alla variazione delle riserve da conversione.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta il rischio che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. Il Gruppo ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa, dell'ampia diversificazione delle fonti di finanziamento e della disponibilità di linee di credito *committed* e *uncommitted*.

Al 31 dicembre 2014 il debito di progetto detenuto da specifiche società estere è iscritto in bilancio per 1.959 milioni di euro (2.197 milioni di euro al 31 dicembre 2013), mentre a tale data il Gruppo dispone di una riserva di liquidità stimata in 5.023 milioni di euro (7.015 milioni di euro al 31 dicembre 2013), composta da:

- a) 1.588 milioni di euro riconducibili a disponibilità liquide e/o investite con un orizzonte temporale non eccedente il breve termine;
- b) 530 milioni di euro riconducibili a depositi vincolati destinati principalmente alla copertura di parte dei fabbisogni per lo svolgimento di specifici lavori e al pagamento del servizio del debito di talune società cilene;
- c) 2.905 milioni di euro riconducibili a linee finanziarie *committed* non utilizzate. In particolare il Gruppo dispone di linee di finanziamento con una vita media residua ponderata di circa 6 anni ed un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa 1 anno e 2 mesi.

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

Milioni di euro				31/12/2014		
Società beneficiaria	Linee di credito	Scadenza del periodo di utilizzo	Scadenza finale	Disponibili	Utilizzate	Non utilizzate
Autostrade per l'Italia	Committed Revolving Credit Facility	31/05/2015	30/06/2015	1.000	-	1.000
Autostrade per l'Italia	Linea Committed a medio-lungo termine BEI - tranche B	31/03/2016	30/03/2036	300	50	250
Autostrade per l'Italia	Linea Committed a medio-lungo termine BEI 2013	31/03/2016	31/03/2036	200	-	200
Autostrade per l'Italia	Linea Committed a medio-lungo termine BEI 2013	30/09/2015	30/09/2037	250	150	100
Autostrade per l'Italia	Linea Committed a medio-lungo termine CDP	21/11/2016	20/12/2027	500	-	500
Autostrade per l'Italia	Linea Committed a medio-lungo termine CDP/SACE	23/09/2016	23/12/2024	1.000	200	800
Ecomouv	Bridge Loan/Caisse de Depots et Consignations	30/04/2014	01/12/2024	582	582	-
Ecomouv	Finanziamento a breve termine	31/12/2014	01/03/2015	175	173	-
Autostrade Meridionali	Finanziamento a breve termine Banco di Napoli	18/09/2015	18/12/2015	300	245	55
Totale				4.307	1.400	2.905

Le tabelle seguenti evidenziano la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013.

Migliaia di euro	31/12/2014					
	Valore di bilancio	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
Passività finanziarie non derivate (1)						
Prestiti obbligazionari (A)	1.037.122	-1.506.238	-251.196	-158.176	-487.050	-609.816
Finanziamenti a medio-lungo termine						
Totale debiti verso istituti di credito (2)	3.495.168	-4.418.941	-460.848	-229.456	-880.436	-2.848.201
Totale debiti verso altri finanziatori	8.891.303	-11.381.782	-420.768	-1.888.841	-2.877.606	-6.194.567
<i>di cui verso Atlantia</i>	<i>8.736.615</i>	<i>-11.298.323</i>	<i>-389.475</i>	<i>-1.888.841</i>	<i>-2.830.697</i>	<i>-6.189.309</i>
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (B)	12.386.471	-15.800.723	-881.616	-2.118.297	-3.758.042	-9.042.768
Totale passività finanziarie non derivate (C)= (A)+(B)	13.423.593	-17.306.961	-1.132.812	-2.276.473	-4.245.092	-9.652.584
Derivati (3) (4)						
Interest rate swap (2) (5)	-360.351	-473.694	-64.950	-53.211	-154.828	-200.705
IPCA x CDI Swap (5)	-9.800	61.384	-6.753	-4.400	10.994	61.543
Totale derivati	-370.151	-412.310	-71.703	-57.611	-143.834	-139.162

- (1) I flussi futuri relativi agli interessi dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino al termine del finanziamento.
- (2) La voce include le passività delle società francesi classificate tra le passività connesse ad attività operative cessate
- (3) I flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie coperte in essere al 31 dicembre 2014.
- (4) I flussi futuri attesi dei differenziali da derivati sono stati calcolati in base al tasso di cambio fissato al momento della valutazione.
- (5) I flussi futuri relativi ai differenziali degli interest rate swap (IRS) e degli IPCA x CDI Swap sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto fino a scadenza del contratto.

Migliaia di euro	31/12/2013					
	Valore di bilancio	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
Passività finanziarie non derivate (1)						
Prestiti obbligazionari (A)	1.010.985	-1.525.662	-114.201	-226.270	-420.658	-764.533
Finanziamenti a medio-lungo termine						
Totale debiti verso istituti di credito	4.058.247	-5.200.074	-531.932	-449.130	-990.870	-3.228.142
Totale debiti verso altri finanziatori	10.746.068	-13.634.186	-2.628.440	-382.901	-3.446.418	-7.176.427
<i>di cui verso Atlantia</i>	<i>10.633.448</i>	<i>-13.537.551</i>	<i>-2.589.506</i>	<i>-382.534</i>	<i>-3.436.227</i>	<i>-7.129.284</i>
Totale finanziamenti a medio-lungo termine (B)	14.804.315	-18.834.260	-3.160.372	-832.031	-4.437.288	-10.404.569
Totale passività finanziarie non derivate (C)= (A)+(B)	15.815.300	-20.359.922	-3.274.573	-1.058.301	-4.857.946	-11.169.102
Derivati (2) (3)						
Interest rate swap (4)	-242.565	-549.487	-70.221	-60.734	-166.567	-251.965
IPCA x CDI Swap (4)	-11.299	-27.742	-10.110	-7.460	7.780	-17.952
Totale derivati	-253.864	-577.229	-80.331	-68.194	-158.787	-269.917

- (1) I flussi futuri relativi agli interessi dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino al termine del finanziamento.
- (2) I flussi contrattuali attesi sono connessi alle passività finanziarie coperte in essere al 31 dicembre 2013.
- (3) I flussi futuri attesi dei differenziali da derivati sono stati calcolati in base al tasso di cambio fissato al momento della valutazione.
- (4) I flussi futuri relativi ai differenziali degli interest rate swap (IRS) e degli IPCA x CDI Swap sono stati calcolati in base all'ultimo tasso di interesse fissato e mantenuto fino a scadenza del contratto.

Gli importi indicati nelle tabelle includono il pagamento degli interessi ed escludono l'impatto di eventuali accordi di compensazione. La distribuzione sulle scadenze è effettuata in base alle durata residua contrattuale o alla prima data in cui può essere richiesto il rimborso delle passività, a meno che non sia disponibile una stima migliore.

Per le passività con piano di ammortamento definito si fa riferimento alla scadenza di ciascuna rata.

La tabella seguente presenta invece la distribuzione dei cash flow attesi associati ai derivati di copertura dei flussi finanziari, nonché gli esercizi in cui si prevede che tali flussi influenzeranno il conto economico.

	31/12/2014					31/12/2013				
	Valore bilancio	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Oltre 5 anni	Valore bilancio	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Oltre 5 anni
Migliaia di euro										
Interest rate swap										
Derivati con fair value attivo		-	-	-	-	5.387	5.291	-2.830	-2.443	11.545
Derivati con fair value passivo (2)	-360.351	-386.006	-64.718	-52.247	-130.082	-247.952	-273.334	-68.072	-54.543	-52.352
Totale derivati di cash flow hedge	-360.351	-386.006	-64.718	-52.247	-130.082	-242.565	-268.043	-70.902	-56.986	-40.807
Ratei passivi da cash flow hedge	-25.655					-25.478				
Totale attività/(passività) per contratti derivati di cash flow hedge	-386.006	-386.006	-64.718	-52.247	-130.082	-268.043	-268.043	-70.902	-56.986	-40.807
Migliaia di euro										
Interest rate swap										
Proventi da cash flow hedge		-	-	-	-					
Oneri da cash flow hedge	-360.351	-360.351	-47.415	-51.871	-137.300	-247.952	-247.952	-51.206	-53.232	-48.926
Totale proventi (oneri) da cash flow hedge	-360.351	-360.351	-47.415	-51.871	-137.300	-242.565	-242.565	-54.001	-55.654	-37.410

(1) I flussi dei differenziali swap sono stati calcolati in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

(2) La voce è comprensiva del fair value negativo dei contratti derivati di Ecomouv iscritto tra le passività connesse ad attività operative cessate

Rischio di credito

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

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

Sono oggetto di svalutazione individuale invece le posizioni creditorie, se singolarmente significative, per le quali si rileva un'oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale.

L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie e delle cauzioni ricevute dai clienti. A fronte di crediti che non sono oggetto di svalutazione analitica sono stanziati dei fondi su base collettiva, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione. Per un dettaglio del fondo svalutazione relativo ai crediti commerciali, si rinvia alla nota n. 7.7.

10. ALTRE INFORMAZIONI

10.1 Settori operativi e informazioni per area geografica

Settori operativi

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

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

- a) attività autostradali italiane: include le attività effettuate dalle società concessionarie autostradali italiane (Autostrade per l'Italia, Autostrade Meridionali, Tangenziale di Napoli, Società italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta), il cui core business è costituito dalla gestione, manutenzione, costruzione e ampliamento delle relative tratte autostradali in concessione. Inoltre, sono comprese in tale settore anche Telepass, le società che svolgono attività di supporto alle attività autostradali in Italia e la holding italiana Autostrade dell'Atlantico che detiene partecipazioni in Sud America;
- b) attività autostradali estere: in tale settore operativo sono incluse le attività delle società titolari di contratti di concessione autostradale in Brasile, Cile e Polonia, nonché quelle delle società che svolgono le funzioni di supporto operativo a tali concessionarie e le relative *holding* di diritto estero;

c) altre attività: tale raggruppamento comprende essenzialmente le attività di realizzazione e gestione di sistemi di esazione dinamica in Francia, di gestione del traffico e della mobilità, dell'informazione all'utenza e dei sistemi elettronici di pagamento. In particolare, le società più rilevanti incluse in tale settore sono Autostrade Tech, Ecomouv ed Electronic Transaction Consultants. Si evidenzia che il contributo delle società francesi connesse al "Progetto EcoTaxe" e delle società cedute nel corso dell'esercizio (Pavimental, Spea e le rispettive controllate) è incluso nella voce "Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate" in entrambi gli esercizi a confronto e, pertanto, non contribuisce ai ricavi e all'EBITDA del settore, mentre l'FFO e gli investimenti del settore includono i contributi delle suddette società, così come quelli di Pavimental e Spea, fino alle rispettive date di consolidamento.

Non risultano in essere ulteriori settori operativi che superino le soglie di significatività stabilite dall'IFRS 8 oltre quelli identificati e presentati nelle tabelle seguenti.

La colonna "Elisioni e rettifiche di consolidato" comprende le rettifiche di consolidamento operate e le elisioni di partite intersettoriali. Le "poste non allocate" comprendono le componenti economiche non allocate ai risultati dei singoli settori e in particolare: i ricavi per servizi di costruzione rilevati in conformità all'IFRIC 12 dalle società concessionarie autostradali del Gruppo, ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore, accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi, proventi e oneri finanziari e le imposte sul reddito. In funzione delle informazioni utilizzate per la valutazione dell'andamento dei settori operativi, è inoltre esposto il risultato intermedio dell'EBITDA che è ritenuto idoneo a riflettere la valutazione dei risultati del Gruppo Autostrade per l'Italia e dei suoi settori operativi.

Una sintesi dei principali dati e indicatori di performance economico-patrimoniali dei settori identificati, in linea con quanto disposto dall'IFRS 8, è rappresentata nelle tabelle seguenti.

GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA - 2014						
Milioni di euro	Attività autostradali italiane	Attività autostradali estere	Altre attività	Elisioni e rettifiche di consolidato	Poste non allocate	Totale Consolidato
Ricavi verso terzi	3.669	541	78	-	-	4.288
Ricavi intersettoriali ^(a)	10	-	24	-34	-	-
Totale ricavi ^(b)	3.679	541	102	-34	-	4.288
EBITDA ^(c)	2.257	412	14	-	-	2.683
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore					-661	-661
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi					-245	-245
EBIT ^(d)						1.777
Proventi/(Oneri) finanziari					-584	-584
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento						1.193
(Oneri)/Proventi fiscali					-499	-499
Risultato delle attività operative in funzionamento						694
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate					-	-
Utile dell'esercizio						694
FFO - Cash Flow Operativo ^(e)	1.410	319	11	-	-	1.740

GRUPPO AUTOSTRADALE PER L'ITALIA - 2013 Restated

(Milioni di euro)	Attività autostradali italiane	Attività autostradali estere	Altre Attività	Elisioni e rettifiche di consolidato	Poste non allocate	Totale Consolidato
Ricavi verso terzi	3.496	557	65	-	-	4.118
Ricavi intersettoriali ^(a)	32	-	29	-61	-	-
Totale ricavi ^(b)	3.528	557	94	-61	-	4.118
EBITDA ^(c)	2.106	410	1	-	-	2.517
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore					-666	-666
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi					-56	-56
EBIT ^(d)						1.795
Proventi/(Oneri) finanziari					-679	-679
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento						1.116
(Oneri)/Proventi fiscali					-395	-395
Risultato delle attività operative in funzionamento						721
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate					18	18
Utile del periodo						739
FFO - Cash Flow Operativo ^(e)	1.289	307	32	-	-	1.628

GRUPPO AUTOSTRADALE PER L'ITALIA - 2013

(Milioni di euro)	Attività autostradali italiane	Attività autostradali estere	Altre attività	Rettifiche	Poste non allocate	Totale Consolidato
Ricavi verso terzi	3.496	557	108	-	-	4.161
Ricavi intersettoriali	32	-	437	-469	-	-
Totale ricavi	3.528	557	545	-469	-	4.161
EBITDA	2.106	410	24	1	-	2.541
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore					-678	-678
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi					-59	-59
EBIT						1.804
Proventi/(Oneri) finanziari					-656	-656
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento						1.148
(Oneri)/Proventi fiscali					-410	-410
Risultato delle attività operative in funzionamento						738
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate					1	1
Utile dell'esercizio						739
FFO - Cash Flow Operativo	1.289	307	32	-	-	1.628

Con riferimento ai dati per settore presentati nelle tabelle si evidenzia che:

- a) i ricavi intersettoriali sono riconducibili ai rapporti infragruppo tra i diversi settori operativi e si riferiscono principalmente ai lavori svolti da Autostrade Tech, società classificata nel settore “Altre Attività”, ad Autostrade per l'Italia in relazione al progetto Ecotaxe;
- b) il totale ricavi non include il saldo dei ricavi per servizi di costruzione pari a 490 milioni di euro nel 2014 e 481 milioni di euro nel 2013;
- c) l'EBITDA è determinato sottraendo ai ricavi operativi tutti i costi operativi, ad eccezione di ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore di attività, accantonamenti ai fondi e altri stanziamenti rettificativi;
- d) l'EBIT è determinato sottraendo all'EBITDA ammortamenti, svalutazioni di attività e ripristini di valore, accantonamenti ai fondi e altri stanziamenti rettificativi. Si evidenzia che l'EBIT si differenzia dal saldo della voce “Risultato operativo” del prospetto di conto economico consolidato per la componente capitalizzata degli oneri finanziari inclusa nei ricavi per servizi di costruzione non esposti nella presente tabella, come indicato nel precedente punto c). Tali importi ammontano a 17,9 milioni di euro nel 2014 e 12,5 milioni di euro nel 2013;
- e) il Cash Flow Operativo (FFO) è calcolato come utile + ammortamenti +/- accantonamenti/rilasci di fondi per accantonamenti + oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- quote di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- quota di imposte differite/anticipate nette rilevata a conto economico.

Si evidenzia che in relazione a quanto descritto nella nota n. 6.2, il contributo delle società francesi connesse al “Progetto Eco Taxe” e delle società cedute nel corso dell'esercizio (Pavimental, Spea e le rispettive controllate) è incluso nella voce “Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate” in entrambi gli esercizi a confronto, pertanto non contribuisce ai ricavi e all'EBITDA del settore. Si precisa tuttavia che l'FFO e gli investimenti del settore includono i contributi delle suddette società (per Pavimental e Spea fino alle rispettive date di consolidamento).

Si evidenzia che EBITDA, EBIT e FFO non sono identificati come misure contabili nell'ambito degli IFRS adottati dall'Unione Europea, pertanto non sono assoggettati a revisione contabile.

Si segnala, infine, che nel 2014 non sono stati realizzati ricavi verso un singolo cliente terzo per un valore superiore al 10% dei ricavi del Gruppo.

Informazioni per area geografica

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

Migliaia di euro	Ricavi		2013	Attività non correnti (*)	
	2014	2013 Restated		31/12/2014	31/12/2013
Italia	3.984	3.903	3.969	18.620	18.419
Francia	38	29	289	-	6
Brasile	388	342	342	1.400	1.371
Cile	226	228	228	1.920	1.987
Stati Uniti	48	41	43	19	19
Polonia	59	53	54	227	231
Romania	1	3	4	-	-
India	-	-	-	-	-
Altri paesi europei	-	-	-	-	-
	4.744	4.599	4.929	22.186	22.033

(*) In accordo all'IFRS 8, le attività non correnti non includono gli strumenti finanziari, le attività per imposte anticipate, le attività relative a benefici successivi al rapporto di lavoro e i diritti derivanti da contratti assicurativi.

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio è stato effettuato il ripristino del valore di carico dei diritti concessori della concessionaria polacca Stalexport Autostrada Malopolska pari a 12.018 migliaia di euro in relazione al risultato del test di *impairment* sulla relativa CGU, come già commentato nella nota 7.2.

10.2 Informativa sulle interessenze di soci Terzi in imprese consolidate

Nel seguito è esposto l'elenco delle principali partecipazioni consolidate con interessenze di soci Terzi al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013. Per l'elenco completo delle partecipazioni del Gruppo al 31 dicembre 2014 si rimanda all'Allegato 1 "Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia".

Partecipazioni consolidate con interessenze di Terzi	Paese	31/12/2014		31/12/2013	
		Interessenza del Gruppo	Interessenze di Terzi	Interessenza del Gruppo	Interessenze di Terzi
Attività autostradali italiane					
Autostrade Meridionali S.p.A.	Italia	58,98%	41,02%	58,98%	41,02%
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco S.p.A.	Italia	51,00%	49,00%	51,00%	49,00%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	Italia	24,46%	75,54%	24,46%	75,54%
Attività autostradali estere					
Atlantia Bertin Concessões S.A.	Brasile	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%
Concessionária da Rodovia MG 050 S.A.	Brasile	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%
Infra Bertin Participações S.A.	Brasile	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%
Rodovia das Colinas S.A.	Brasile	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%
Triangulo do Sol Auto-Estradas S.A.	Brasile	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%
Triangulo do Sol Participações S.A.	Brasile	50,00%	50,00%	50,00%	50,00%
Grupo Costanera S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad concesionaria AMB S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad concesionaria Costanera Norte S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad concesionaria Vespucio Sur S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad concesionaria Litoral Central S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad Gestion Vial S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad Operation y Logistica de Infraestructuras S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad concesionaria Autopista Nororiente S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Sociedad concesionaria Autopista Nueva Vespucio Sur S.A.	Cile	50,01%	49,99%	50,01%	49,99%
Stalexport Autostrady S.A.	Polonia	61,20%	38,80%	61,20%	38,80%
Stalexport Autostrada Malopolska S.A.	Polonia	61,20%	38,80%	61,20%	38,80%
Stalexport Autoroute S.A.R.L.	Polonia	61,20%	38,80%	61,20%	38,80%
Via4 S.A.	Polonia	33,66%	66,34%	33,66%	66,34%
Altre attività					
Ecomouv' D&B S.A.S.	Francia	75,00%	25,00%	75,00%	25,00%
Ecomouv' S.A.S.	Francia	70,00%	30,00%	70,00%	30,00%
Electronic Transactions Consultants Co.	USA	66,46%	33,54%	66,46%	33,54%
Infoblu S.p.A.	Italia	75,00%	25,00%	75,00%	25,00%

Le imprese consolidate ritenute rilevanti per il Gruppo Autostrade per l'Italia con una percentuale di possesso detenuta da soci Terzi ai fini della rappresentazione dei dati economico-finanziari richiesti dall'IFRS 12 sono le seguenti:

- la *subholding* cilena Grupo Costanera e le società controllate direttamente e indirettamente dalla stessa;
- la *subholding* brasiliana AB Concessoes e le società controllate dalla stessa.

Si precisa che le interessenze di soci Terzi in tali sottogruppi di imprese sono ritenute rilevanti in relazione al contributo dagli stessi fornito ai saldi consolidati del Gruppo Autostrade per l'Italia. Si evidenzia, inoltre, che la quota di partecipazione di soci Terzi in AB Concessoes è detenuta da un unico azionista (una società facente

capo al Gruppo Bertin), mentre per Grupo Costanera, la quota di partecipazione in possesso di Terzi (pari al 49,99%) è detenuta dal fondo canadese Canada Pension Plan Investment Board.

I dati economico-finanziari presentati nella tabella seguente includono pertanto i saldi delle suddette società e delle rispettive controllate, estratti, ove non diversamente indicato, dai “reporting package” redatti dalle stesse società ai fini del bilancio consolidato di Autostrade per l’Italia, oltre agli effetti contabili connessi alle acquisizioni societarie (aggiustamenti di *fair value* delle attività nette acquisite).

Milioni di euro	Grupo Costanera e controllate dirette e indirette		Atlantia Bertin Concessoos e controllate dirette	
	2014	2013	2014	2013
Ricavi	206	207	384	342
Utile dell’esercizio	2	95	54	69
Utile (Perdita) dell’esercizio di competenza di soci terzi ⁽¹⁾	1	47	27	34
Attività non correnti	3.271	3.222	2.365	2.158
Attività correnti	396	342	164	186
Passività non correnti	1.987	1.867	1.371	1.351
Passività correnti	104	96	271	165
Attività nette	1.576	1.601	887	828
Attività nette di competenza di soci Terzi ⁽¹⁾	802	815	445	414
Flusso di cassa netto da attività di esercizio ⁽¹⁾	159	136	115	107
Flusso di cassa netto per attività di investimento ⁽¹⁾	-103	-31	-181	-98
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria ⁽¹⁾	-9	-89	22	69
Effetto variazione dei tassi di cambio sulle disponibilità liquide e i mezzi equivalenti ⁽¹⁾	-	-6	3	-25
Incremento (Decremento) disponibilità liquide e mezzi equivalenti⁽¹⁾	47	10	-41	53
Dividendi pagati ai soci Terzi	-	-	-	-

(1) I valori esposti sono in contribuzione ai valori consolidati del Gruppo Autostrade per l’Italia e pertanto includono le relative rettifiche di consolidamento.

10.3 Garanzie

Al 31 dicembre 2014 il Gruppo ha in essere alcune garanzie personali rilasciate a terzi. Tra queste si segnalano per rilevanza:

- le garanzie rilasciate da Autostrade per l’Italia sui prestiti obbligazionari emessi da Atlantia, per un importo complessivo di 10.613.011 migliaia di euro, pari al 120% del loro valore nominale, a fronte dei quali Autostrade per l’Italia ha ricevuto finanziamenti infragrupo di pari durata e importo nominale pari a 8.757.776 migliaia di euro al 31 dicembre 2014;
- le garanzie bancarie di Tangenziale di Napoli (29.756 migliaia di euro) a beneficio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come previsto dagli impegni assunti dalla società nella convenzione;
- le garanzie rilasciate dalle concessionarie estere brasiliane, cilene e polacche relative ai finanziamenti di progetto di natura bancaria e/o obbligazionaria.

Si rileva, inoltre, che al 31 dicembre 2014, a fronte dei debiti di progetto in capo ad alcune società concessionarie estere del Gruppo (Rodovia das Colinas, Concessionaria da Rodovia MG050, Triangulo do Sol, Sociedad Concesionaria Costanera Norte, Sociedad Concesionaria de Los Lagos, Sociedad Concesionaria Autopista Nororiente, Sociedad Concesionaria Litoral Central, Sociedad Concesionaria Vespucio Sur, Stalexport Autostrada Malopolska), risultano costituite in pegno a beneficio dei finanziatori le azioni delle stesse, nonché le azioni delle società partecipate Pune Solapur Expressways, Lusoponte e Bologna & Fiera Parking.

10.4 Riserve

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

Sulla base delle evidenze pregresse solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori e, in tal caso, la stessa è rilevata patrimonialmente ad incremento del costo dei diritti concessori.

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

10.5 Rapporti con parti correlate

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

Nella tabella seguente sono riportati i saldi economici e patrimoniali, di natura commerciale e finanziaria, derivanti dai rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con parti correlate, inclusi quelli relativi agli Amministratori, ai Sindaci e ai Dirigenti con responsabilità strategiche della Capogruppo Autostrade per l'Italia S.p.A..

Rapporti commerciali e di altra natura con parti correlate								
Milioni di euro								
Denominazione	31/12/2014		2014		31/12/2013		2013	
	Attività	Passività	Proventi	Oneri	Attività	Passività	Proventi ⁽¹³⁾	Oneri ⁽¹³⁾
<i>Imprese controllanti</i>								
Sintonia	18,0	-	-	-	18,5	-	-	0,1
Atlantia	10,2	23,4	2,1	3,0	30,3	5,4	1,9	2,3
Totale imprese controllanti	28,2	23,4	2,1	3,0	48,8	5,4	1,9	2,4
<i>Imprese collegate</i>								
Uirnet	2,2	-	0,1	-	2,5	-	0,3	-
Bologna and Fiera Parking	1,1	-	-	-	1,1	-	-	-
Società Autostrada Tirrenica	1,1	5,1	1,9	-	2,1	4,7	2,3	-
Biuro Centrum	-	-	0,1	0,7	-	-	0,1	0,7
Totale imprese collegate	4,4	5,1	2,1	0,7	5,7	4,7	2,7	0,7
<i>Imprese consociate</i>								
Autogrill	36,3	0,3	109,1	2,2	37,7	0,7	73,4	14,3
Spea Ingegneria Europea (1)	22,8	74,4	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Pavimental (2)	1,3	191,6	1,1	207,5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Gruppo Aeroporti di Roma	1,0	-	1,7	-	0,4	-	0,4	-
Pune Solapur Expressways private Ltd	0,6	-	-	-	0,4	-	-	-
United Colors of Communication	-	-	0,2	1,6	-	0,5	-	0,5
TowerCo (3)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	0,1	5,3	0,1
Pavimental Polska (2)	-	0,6	-	0,8	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Totale Imprese consociate	62,1	266,9	112,1	212,1	41,5	1,3	79,1	14,9
<i>Fondi pensione</i>								
Fondo pensione ASTRI	-	4,6	-	11,9	-	4,1	-	11,0
Fondo pensione CAPIDI	-	1,0	-	1,9	-	2,6	-	2,6
Totale fondi pensione	-	5,6	-	13,8	-	6,7	-	13,6
<i>Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia (4)</i>								
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	2,0	-	8,5	-	1,2	-	4,4
Totale dirigenti con responsabilità strategiche	-	2,0	-	8,5	-	1,2	-	4,4
TOTALE	94,7	303,0	116,3	238,1	96,0	19,3	83,7	36,0
TOTALE VOCE DI BILANCIO	1.560,2⁽⁵⁾	1.938,3⁽⁶⁾	4.744,5⁽⁷⁾	2.949,2⁽⁸⁾	1.310,9⁽⁵⁾	1.784,3⁽⁶⁾	4.599,5⁽⁷⁾	2.791,5⁽⁸⁾
INCIDENZA SULLA VOCE DI BILANCIO	6,1%	15,6%	2,5%	8,1%	7,3%	1,1%	1,8%	1,3%

Rapporti finanziari con parti correlate								
Milioni di euro								
Denominazione	31/12/2014		2014		31/12/2013		2013	
	Attività	Passività	Proventi	Oneri	Attività	Passività	Proventi ⁽¹³⁾	Oneri ⁽¹³⁾
<i>Imprese controllanti</i>								
Atlantia	0,2	9.689,5	27,0	488,0	0,4	11.512,0	26,7	529,2
Totale imprese controllanti	0,2	9.689,5	27,0	488,0	0,4	11.512,0	26,7	529,2
<i>Imprese collegate</i>								
Società Autostrada Tirrenica	116,7	0,1	7,5	-	110,0	13,5	5,4	0,1
Biuro Centrum	-	-	0,1	-	-	-	0,1	-
Società Infrastrutture Toscana	-	-	-	-	-	0,1	-	-
Totale imprese collegate	116,7	0,1	7,6	-	110,0	13,6	5,5	0,1
<i>Joint venture</i>								
Rodovias do Tiete	9,7	-	0,7	-	-	-	-	-
Totale joint venture	9,7	-	0,7	-	-	-	-	-
<i>Imprese consociate</i>								
Pavimental (2)	92,1	-	0,8	-	-	-	-	-
Spea Ingegneria Europea (1)	8,0	0,3	-	-	-	-	-	-
Autogrill	0,5	-	1,4	-	0,6	-	1,4	-
TowerCo (3)	-	-	-	-	-	10,2	-	-
Gruppo Aeroporti di Roma	-	-	0,1	-	-	-	0,1	-
Totale Imprese consociate	100,6	0,3	2,3	-	0,6	10,2	1,5	-
TOTALE	227,2	9.689,9	37,6	488,0	111,0	11.535,8	33,7	529,3
TOTALE VOCE DI BILANCIO	4.616,5⁽⁹⁾	15.009,7⁽¹⁰⁾	299,4⁽¹¹⁾	910,1⁽¹²⁾	6.392,8⁽⁹⁾	16.919,3⁽¹⁰⁾	267,4⁽¹¹⁾	957,8⁽¹²⁾
INCIDENZA SULLA VOCE DI BILANCIO	4,9%	64,6%	12,6%	53,6%	1,7%	68,2%	12,6%	55,3%

(1) Società consolidata fino al 31 dicembre 2014.

(2) Società consolidata fino al 30 giugno 2014.

(3) Società ceduta dalla controllante Atlantia nel primo semestre 2014 e, pertanto, non più considerata parte correlata.

- (4) Con la denominazione “Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia” si intendono gli amministratori, i sindaci e gli altri dirigenti con responsabilità strategiche della Società. Si evidenzia che i costi indicati per ciascun esercizio includono l'ammontare registrato per competenza per emolumenti, retribuzioni da lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus ed altri incentivi per incarichi in Autostrade per l'Italia e nelle società da questa controllate.
- (5) L'importo è costituito dalle voci di bilancio “Attività commerciali”, “Altre attività non correnti”, “Altre attività correnti”, “Attività per imposte correnti” e dalle “Attività non correnti possedute per la vendita o connesse ad attività operative cessate” (solo per la parte relativa alle attività commerciali e alle altre attività. Vedi paragrafo 7.11)
- (6) L'importo è costituito dalle voci di bilancio “Passività commerciali”, “Altre passività non correnti”, “Altre passività correnti”, “Passività per imposte correnti” e dalle “Passività connesse ad attività operative cessate” (solo per la parte relativa alle passività commerciali e alle altre passività. Vedi paragrafo 7.11)
- (7) L'importo è costituito dalla voce di bilancio “Totale Ricavi”.
- (8) L'importo è costituito dalla voce di bilancio “Totale Costi”.
- (9) L'importo è costituito dalle voci di bilancio “Attività finanziarie non correnti”, “Disponibilità liquide e mezzi equivalenti”, “Attività finanziarie correnti” e dalle “Attività non correnti possedute per la vendita o connesse ad attività operative cessate” (solo per la parte relativa alle attività finanziarie. Vedi paragrafo 7.11)
- (10) L'importo è costituito dalle voci di bilancio “Passività finanziarie non correnti”, “Passività finanziarie correnti” e dalle “Passività connesse ad attività operative cessate” (solo per la parte relativa alle passività finanziarie. Vedi paragrafo 7.11)
- (11) L'importo è costituito dalla voce di bilancio “Proventi finanziari”.
- (12) L'importo è costituito dalla voce di bilancio “Oneri finanziari”.
- (13) I dati economici (proventi e oneri) del 2013 sono dati restated.

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

Le seguenti tabelle riportano il dettaglio dei rapporti con parti correlate, al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013, i cui saldi sono esposti nei prospetti contabili consolidati nei quali, come indicato nella nota n. 2, sono riportati solo i principali valori.

Principali rapporti commerciali e di altra natura con parti correlate: al 31/12/2014 inclusi nei prospetti contabili consolidati																	
Denominazione	Attività commerciali e di altra natura				Passività commerciali e di altra natura				Proventi commerciali e di altra natura				Oneri commerciali e di altra natura				
	Crediti commerciali	Attività per imposte correnti	Altre attività commerciali e di altra natura	Totale attività commerciali e di altra natura	Debiti commerciali	Passività per imposte correnti	Altre passività commerciali e di altra natura	Totale passività Commerciali e di altra natura	Ricavi per servizi di costruzione	Altri ricavi operativi	Altri proventi commerciali e di altra natura	Totale proventi commerciali e di altra natura	Costi per servizi	Costi per il personale	Altri oneri operativi	Altri oneri commerciali e di altra natura	Totali oneri commerciali e di altra natura
<i>Imprese controllanti</i>																	
Sintonia		18,0		18,0													
Atlantia	2,0	8,2		10,2	2,0	21,4		23,4		2,1			0,1	2,8		3,0	
Totale imprese controllanti	2,0	26,2		28,2	2,0	21,4		23,4		2,1		0,1	2,8		0,1	3,0	
<i>Imprese collegate</i>																	
Uimet	1,8		0,4	2,2							0,1						
Bologna and Fiera Parking	1,1			1,1													
Società Autostrada					5,1		5,1		1,4	0,5					0,5		
Tirrenica	1,1			1,1					0,1				0,7			0,7	
Biuco Centrum																	
Società Infrastrutture Toscana																	
Totale imprese collegate	4,0		0,4	4,4	5,1		5,1		1,5	0,6		0,7	-0,5		0,5	0,7	
<i>Partecipazioni in joint venture</i>																	
Rodovias do Tiete																	
Totale partecipazioni in joint venture																	
<i>Imprese associate</i>																	
Autogrill	36,4		-0,1	36,3	0,3		0,3		79,9			109,1	0,5			1,7	2,2
Spea Ingegneria Europea (1)	22,8			22,8	74,4		74,4	-0,2									
Spea Do Brasil					0,2		0,2										
Autostrade Indian					0,2		0,2										
Infrastructure Development Pavimental (2)	1,3		0,1	1,3	191,7		191,7	-0,1	1,1	0,4		1,1	207,5	-0,4		207,5	
Gruppo Aeroporti di Roma private	1,0			1,1					1,3			1,7		-0,4		0,4	
Pune Solapur Expressways private	0,6			0,6													
United Colors of Communication Pavimental Polska (2)					0,6		0,6		0,2			0,2	1,6			1,6	
TowerCo (1)													0,8		0,5	0,8	
Totale imprese consociate	62,1			62,1	267,4		266,8	-0,5	82,5	0,4	112,1	210,4	-0,8	0,5	2,0	212,1	
<i>Fondi pensione</i>																	
Fondo pensione ASTRI							4,6	4,6								11,9	11,9
Fondo pensione CAPIDI							1,0	1,0								1,9	1,9
Totale fondi pensione strategiche (3)							5,6	5,6								13,8	13,8
Totale dirigenti con responsabilità strategiche							2,0	2,0					8,5			8,5	8,5
TOTALE	68,1	26,2	0,4	94,7	274,5	21,4	303,0	7,1	86,1	1,0	116,3	211,2	23,8	0,5	2,6	238,1	

(1) Società consolidata fino al 31 dicembre 2014.

(2) Società consolidata fino al 30 giugno 2014.

(3) Con la denominazione "Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia" si intendono gli amministratori, i sindaci e gli altri dirigenti con responsabilità strategiche della Società. Si evidenzia che i costi indicati per ciascun esercizio includono l'ammontare registrato per competenza per emolumenti, retribuzioni da lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus ed altri incentivi per incarichi in Autostrade per l'Italia e nelle società da questa controllate.

Principali rapporti finanziari con parti correlate al 31/12/2014 inclusi nei prospetti contabili consolidati															
Denominazione	Attività				Passività						Proventi			Oneri	
	Attività finanziarie				Passività finanziarie						Proventi finanziari			Oneri finanziari	
	Altre attività finanziarie correnti	Rapporti di conto corrente con saldo attivo	Altre attività finanziarie	Totale attività finanziarie	Finanziamenti a medio-lungo termine	Derivanti non correnti con fair value passivo	Finanziamenti a breve termine	Rapporti di conto corrente con saldo passivo	Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	Altre passività finanziarie	Totale passività finanziarie	Altri proventi finanziari	Altri proventi finanziari (residuale)	Totale proventi finanziari	Altri oneri finanziari
<i>Imprese controllanti</i>															
Sintonia															
Atlantia	0,1		0,1	0,2	8.736,6	245,2	250,0	212,8	241,9	3,0	9.689,5	27,0	27,0	488,0	488,0
Totale imprese controllanti	0,1		0,1	0,2	8.736,6	245,2	250,0	212,8	241,9	3,0	9.689,5	27,0	27,0	488,0	488,0
<i>Imprese collegate</i>															
Uimet															
Bologna and Fiera Parking	116,7			116,7				0,2		-0,1	0,1	7,5	7,5		
Società Autostrada Tirrenica															
Biuro Centrum															
Totale imprese collegate	116,7			116,7				0,2		-0,1	0,1	7,5	7,5		
<i>Partecipazioni in joint venture</i>															
Rodovias do Tiete			9,7	9,7								0,7	0,7		
Totale partecipazioni in joint venture			9,7	9,7								0,7	0,7		
<i>Imprese consociate</i>															
Autogrill															
Spea Ingegneria Europea (1)	8,0		0,5	8,5				0,3				1,4	1,4		
Spea Do Brasil															
Autostrade Indian Infrastructure Development Pavimental (2)		92,1		92,1								1,7	-0,9	0,8	
Gruppo Aeroporti di Roma												0,1	0,1	0,1	
Pune Solapur Expressways private															
United Colors of Communication Pavimental Polska (2)															
Totale Imprese consociate	8,0	92,1	0,5	100,6				0,3			0,3	3,2	-0,9	2,3	
<i>Fondi pensione</i>															
Fondo pensione ASTRI															
Fondo pensione CAPIDI															
Totale fondi pensione															
Dirigenti con responsabilità strategiche (3)															
Totale dirigenti con responsabilità strategiche															
TOTALE	124,8	92,1	10,3	227,2	8.736,6	245,2	250,0	213,3	241,9	2,9	9.689,9	38,4	-0,8	37,6	488,0

(1) Società consolidata fino al 31 dicembre 2014.

(2) Società consolidata fino al 30 giugno 2014.

(3) Con la denominazione "Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia" si intendono gli amministratori, i sindaci e gli altri dirigenti con responsabilità strategiche della Società. Si evidenzia che i costi indicati per ciascun esercizio includono l'ammontare registrato per competenza per emolumenti, retribuzioni da lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus ed altri incentivi per incarichi in Autostrade per l'Italia e nelle società da questa controllate.

Principali rapporti commerciali e di altra natura con parti correlate al 31/12/2013 inclusi nei prospetti contabili consolidati															
Denominazione	Attività				Passività				Proventi			Oneri			
	Attività commerciali e di altra natura				Passività commerciali e di altra natura				Proventi commerciali e di altra natura			Oneri commerciali e di altra natura			
	Crediti commerciali	Attività per imposte correnti	Altre attività commerciali e di altra natura	Totale attività commerciali e di altra natura	Debiti commerciali	Passività per imposte correnti	Altre passività commerciali e di altra natura	Totale passività commerciali e di altra natura	Altri ricavi operativi	Altri proventi commerciali e di altra natura	Totale proventi commerciali e di altra natura	Costi per servizi	Costi per il personale operativo	Altri oneri commerciali e di altra natura	Totali oneri commerciali e di altra natura
<i>Imprese controllanti</i>															
Sintonia	1,7	18,5		18,5	1,8	3,6	5,4	1,9	1,9	1,9	1,5	0,1	0,8	2,4	
Atlantia	1,7	28,6		30,3	1,8	3,6	5,4	1,9	1,9	1,9	1,5	0,1	0,8	2,4	
Totale imprese controllanti	1,7	47,1		48,8	1,8	3,6	5,4	1,9	1,9	1,9	1,5	0,1	0,8	2,4	
<i>Imprese collegate</i>															
Uimet	1,9		0,6	2,5				0,1	0,2	0,3					
Bologna and Fiera Parking	1,1			1,1				1,7	0,6	2,3	0,1	-0,6	0,5	0,7	
Società Autostrada Tirrenica	4,7		-2,6	2,1	4,7		4,7	0,1	0,7	0,8					
Buio Centrum															
Società Infrastrutture Toscana															
Totale imprese collegate	7,7		-2,0	5,7	4,7		4,7	1,9	0,8	2,7	0,8	-0,6	0,5	0,7	
<i>Partecipazioni in joint venture</i>															
Rodovias do Tiete															
Totale partecipazioni in joint venture															
<i>Imprese consociate</i>															
Autogrill	37,7			37,7	0,7		0,7	73,4	0,2	73,4	0,5	13,8		14,3	
Gruppo Aeroporti di Roma	0,4			0,4				0,2		0,4					
Pune Solapur Expressways private	0,4			0,4											
United Colors of Communication					0,5		0,5	5,3		5,3	0,5	0,1		0,5	
TowerCo (1)	3,0			3,0	0,1		0,1							0,1	
Totale imprese consociate	41,5			41,5	1,3		1,3	78,9	0,2	79,1	1,0	0,1	13,8	14,9	
<i>Fondi pensione</i>															
Fondo pensione ASTRI						4,1	4,1					11,0		11,0	
Fondo pensione CAPIDI						2,6	2,6					2,6		2,6	
Totale fondi pensione						6,7	6,7					13,6		13,6	
Dirigenti con responsabilità strategiche (2)						1,2	1,2					4,4		4,4	
Totale dirigenti con responsabilità strategiche						1,2	1,2					4,4		4,4	
TOTALE	50,9	47,1	-2,0	96,0	7,8	3,6	19,3	82,7	1,0	83,7	1,8	19,0	13,9	36,0	

(1) Società ceduta dalla controllante Atlantia nel primo semestre 2014 e, pertanto, non più considerata parte correlata.

(2) Con la denominazione "Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia" si intendono gli amministratori, i sindaci e gli altri dirigenti con responsabilità strategiche della Società. Si evidenzia che i costi indicati per ciascun esercizio includono l'ammontare registrato per competenza per emolumenti, retribuzioni da lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus ed altri incentivi per incarichi in Autostrade per l'Italia e nelle società da questa controllate.

Principali rapporti finanziari con parti correlate al 31/12/2013 inclusi nei prospetti contabili consolidati														
Denominazione	Attività			Passività						Proventi			Oneri	
	Attività finanziarie			Passività finanziarie						Proventi finanziari			Oneri finanziari	
	Attività finanziarie correnti	Altre attività finanziarie	Totale attività finanziarie	Finanziamenti a medio-lungo termine	Derivanti non correnti con fair value passivo	Rapporti di conto corrente con saldo passivo	Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine	Altre passività finanziarie	Totale passività finanziarie	Altri proventi finanziari (residuale)	Totale proventi finanziari	Altri oneri finanziari (residuale)	Totale oneri finanziari	Totale oneri finanziari e di altra natura
<i>Imprese controllanti</i>														
Sintonia	0,3	0,1	0,4	8.542,0	184,5	407,1	2.375,6	2,8	11.512,0	26,7	528,3	0,9	529,2	
Atlantia	0,3	0,1	0,4	8.542,0	184,5	407,1	2.375,6	2,8	11.512,0	26,7	528,3	0,9	529,2	
Totale imprese controllanti														
<i>Imprese collegate</i>														
Uimet														
Bologna and Fiera Parking														
Società Autostrada Tirrenica	110,0		110,0			13,5		0,1	13,5	5,3	0,1	5,4	0,1	0,1
Biuro Centrum						-0,1			0,1	0,1		0,1		
Società Infrastrutture Toscana						0,1			0,1					
Totale imprese collegate	110,0		110,0			13,5		0,1	13,6	5,3	0,2	5,5	0,1	0,1
<i>Imprese consociate</i>														
Autogrill		0,6	0,6							1,4		1,4		
Gruppo Aeroporti di Roma										0,1		0,1		
Pune Solapur Expressways private														
United Colors of Communication														
TowerCo (1)						10,2			10,2					
Totale Imprese consociate		0,6	0,6			10,2			10,2	1,5		1,5		
<i>Fondi pensione</i>														
Fondo pensione ASTRI														
Fondo pensione CAPIDI														
Totale fondi pensione														
Dirigenti con responsabilità strategiche (2)														
Totale dirigenti con responsabilità strategiche														
TOTALE	110,3	0,7	111,0	8.542,0	184,5	430,8	2.375,6	2,9	11.535,8	33,5	0,2	33,7	528,4	529,3

(1) Società ceduta dalla controllante Atlantia nel primo semestre 2014 e, pertanto, non più considerata parte correlata.

(2) Con la denominazione "Dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia" si intendono gli amministratori, i sindaci e gli altri dirigenti con responsabilità strategiche della Società. Si evidenzia che i costi indicati per ciascun esercizio includono l'ammontare registrato per competenza per emolumenti, retribuzioni da lavoro dipendente, benefici non monetari, bonus ed altri incentivi per incarichi in Autostrade per l'Italia e nelle società da questa controllate.

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

Rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con imprese controllanti

In merito ai rapporti di natura commerciale, si segnala che Autostrade per l'Italia svolge attività di service amministrativo, finanziario e fiscale per Atlantia.

Con riferimento alla partecipazione al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da Atlantia, cui aderiscono Autostrade per l'Italia e alcune sue controllate italiane, si evidenzia che al 31 dicembre 2014 il Gruppo registra posizioni di debito e credito di natura tributaria verso Atlantia rispettivamente per 21,4 milioni di euro e 8,1 milioni di euro (al 31 dicembre 2013 solo posizioni di credito per 28,6 milioni di euro). Al 31 dicembre 2014, il saldo attivo del Gruppo verso la controllante Sintonia, che nel corso del 2012 ha incorporato Schemaventotto, è pari a 18,0 milioni di euro (18,5 milioni di euro al 31 dicembre 2013), per crediti relativi a rimborsi fiscali richiesti da Schemaventotto in relazione alle imposte sul reddito corrisposte nel periodo in cui la stessa predisponava il Consolidato Fiscale Nazionale.

Con riferimento ai rapporti di natura finanziaria si evidenzia che, al 31 dicembre 2014, i finanziamenti a medio - lungo termine accordati da Atlantia alla Società ammontano complessivamente a nominali 8.757.776 migliaia di euro, con un decremento rispetto al 31 dicembre 2013 di 1.894.200 migliaia di euro attribuibile al rimborso del finanziamento di importo nominale di 2.094.200 migliaia di euro, rimborsato in data 9 giugno 2014 parzialmente compensato dalle seguenti nuove erogazioni:

- a) finanziamento di importo nominale di 75.000 migliaia di euro, concesso in data 3 marzo 2014 con tasso pari al 3,997% e con scadenza nel 2038;
- b) finanziamento di importo nominale di 125.000 migliaia di euro, concesso in data 10 giugno 2014 con tasso pari al 3,45% e con scadenza nel 2034.

Con riferimento ai rapporti di natura finanziaria si evidenzia che, al 31 dicembre 2013, i finanziamenti a medio - lungo termine accordati da Atlantia ad Autostrade per l'Italia e a sue imprese controllate ammontano complessivamente a nominali 10.651,9 milioni di euro, con un incremento rispetto al 31 dicembre 2012 di 825 milioni di euro attribuibile alle nuove seguenti erogazioni:

- a) finanziamento ad Autostrade per l'Italia di importo nominale di 75.000 migliaia di euro, concesso in data 17 maggio 2013 con tasso pari al 4,14% e con scadenza nel 2033;
- b) finanziamento ad Autostrade per l'Italia di importo nominale di 750.000 migliaia di euro, concesso in data 29 ottobre 2013 con tasso pari al 3,21% e con scadenza nel 2021.

I citati finanziamenti sono regolati alle stesse condizioni dei prestiti contratti dalla stessa Atlantia nei confronti degli obbligazionisti, maggiorate di uno “*spread*” per tener conto degli oneri gestionali.

Si segnala che nell'ambito dei finanziamenti di Atlantia, il finanziamento 2004-2022, di importo nominale pari a 750 milioni di euro a tasso variabile è oggetto di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse tramite la definizione di specifici contratti finanziari derivati, stipulati sempre con Atlantia, con un fair value negativo rispettivamente al 31 dicembre 2014 pari a 245.232 migliaia di euro e al 31 dicembre 2013 pari a 184.542 migliaia di euro.

Per effetto dell'attività di tesoreria centralizzata del Gruppo Atlantia svolta da Autostrade per l'Italia, il conto corrente di corrispondenza tra la stessa e la controllante Atlantia presenta un saldo a debito per la Società rispettivamente pari a 212.946 migliaia di euro al 31 dicembre 2014 e 407.122 migliaia di euro al 31 dicembre 2013; inoltre a fine 2014 risulta in essere anche un finanziamento a breve termine concesso da Atlantia ad Autostrade per l'Italia, pari a 250.000 migliaia di euro, in relazione alla liquidità investita dalla controllante.

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

Autostrade per l'Italia svolge attività di service anche per alcune delle proprie società collegate. I criteri adottati per la determinazione dei corrispettivi tengono conto dell'impegno di risorse stimato, per ciascuna società cliente, suddiviso per aree di attività.

Nei confronti della consociate Pavimental e Spea, la cui partecipazione di controllo è stata ceduta dal Gruppo nel corso del 2014, si segnalano a fine 2014 posizioni di debito complessive rispettivamente pari a 191,6 milioni di euro e 74,7 milioni di euro. Le posizioni debitorie sono essenzialmente riconducibili alle attività di manutenzione e investimenti in attività in concessione svolte dalle stesse società verso le concessionarie del Gruppo.

Inoltre, si evidenziano oneri nel Gruppo nei confronti di Pavimental per complessivi 207,5 milioni di euro, riferibili alle suddette attività espletate dalla data di deconsolidamento di pavimental fino al 31 dicembre 2014.

Agli effetti del citato Regolamento Consob, che recepisce nel merito i criteri identificativi previsti dallo IAS 24, si considera parte correlata il gruppo Autogrill (di seguito Autogrill), in quanto sotto il comune controllo di Edizione S.r.l.. Per quanto attiene i rapporti intercorsi tra le società concessionarie del Gruppo Autostrade per l'Italia e Autogrill, si segnala che al 31 dicembre 2014 sono in essere n. 113 affidamenti (contro i 132 del 31 dicembre 2013) di servizi di ristoro sulle aree di servizio situate lungo la rete autostradale del Gruppo. Nel corso del 2014 i proventi del Gruppo, a fronte dei rapporti economici con Autogrill, ammontano a 109,1 milioni di euro (73,4 milioni di euro al 31 dicembre 2013), di cui 70,2 milioni di euro per *royalty* relative alla gestione delle aree di servizio (64,1 milioni al 31 dicembre 2013) e 29,2 milioni di euro derivati dalla devoluzione gratuita di fabbricati insistenti su aree di servizio (al termine della scadenza dei relativi contratti di subconcessione). I proventi correnti derivano da rapporti contrattuali stipulati nel corso di vari anni, di cui una parte consistente ad esito di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie. Al 31 dicembre 2014 il saldo delle attività commerciali verso Autogrill ammonta a 36,3 milioni di euro (37,7 milioni di euro al 31 dicembre 2013).

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenzia, nell'ambito delle attività di tesoreria centralizzata svolte da Autostrade per l'Italia per il Gruppo Atlantia, che al 31 dicembre 2014 risulta in essere il finanziamento concesso a Società Autostrada Tirrenica per 116,7 milioni di euro (110 milioni di euro al 31 dicembre 2013), con scadenza a giugno 2015, nonché il saldo attivo di conto corrente infragruppo nei confronti di Pavimental per 92,1 milioni di euro.

10.6 Informativa sui piani di compensi basati su azioni

Allo scopo di realizzare un sistema di incentivazione e fidelizzazione dedicato ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia operanti in posizioni e con responsabilità di maggior rilievo in Atlantia o nelle società del Gruppo e volto a promuovere e diffondere la cultura della creazione del valore in tutte le decisioni strategiche

e operative, nonché ad incentivare la valorizzazione del Gruppo, oltre che l'efficienza gestionale del management, sono stati definiti dei piani di incentivazione basati su azioni di Atlantia, regolati tramite azioni o per cassa, e correlati al conseguimento di obiettivi aziendali prefissati.

L'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 16 aprile 2014 ha approvato alcune variazioni ai piani di incentivazione già in essere, rispettivamente già approvati e successivamente modificati dalle Assemblee degli azionisti di Atlantia del 20 aprile 2011 e del 30 aprile 2013. Inoltre, nel corso del 2014 l'Assemblea degli azionisti di Atlantia ha approvato l'introduzione del nuovo "Piano di Phantom Stock Option 2014"; le caratteristiche principali dello stesso sono descritte nel seguito.

Nella tabella seguente sono evidenziati gli elementi salienti dei piani di incentivazione in essere al 31 dicembre 2014, con evidenza dei diritti attribuiti ad amministratori e dipendenti del Gruppo Atlantia a tale data e delle variazioni intercorse nell'esercizio 2014. Inoltre, sono indicati i *fair value* unitari (alla data di assegnazione) dei diritti in essere, determinati da un esperto appositamente incaricato, utilizzando il modello Monte Carlo e i parametri evidenziati nel seguito. I valori esposti tengono infine conto delle modifiche apportate ai piani così come originariamente approvati dall'Assemblea degli azionisti, resesi necessarie per mantenere invariati i contenuti sostanziali ed economici degli stessi, stante il diminuito valore intrinseco delle singole azioni per effetto degli aumenti gratuiti di capitale deliberati dalle Assemblee degli azionisti del 20 aprile 2011 e del 24 aprile 2012.

	Numero diritti assegnati	Scadenza vesting	Scadenza esercizio/assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privato di rischio considerato	Volatilità attesa (pari a quella storica)	Dividendi attesi alla data di assegnazione
PIANO DI STOCK OPTION 2011									
Diritti esistenti all'1 gennaio 2014									
- assegnazione del 13 maggio 2011	279.860	13 maggio 2014	14 maggio 2017	14,78	3,48	6,0	2,60%	25,2%	4,09%
- assegnazione del 14 ottobre 2011	13.991	13 maggio 2014	14 maggio 2017	14,78	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
- assegnazioni del 14 giugno 2012	14.692	13 maggio 2014	14 maggio 2017	14,78	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
	345.887	14 giugno 2015	15 maggio 2018	9,66	2,21	6,0	1,39%	28,0%	5,05%
- assegnazione dell'8 novembre 2013	1.592.367	8 novembre 2016	9 novembre 2019	16,02	2,65	6,0	0,86%	29,5%	5,62%
	<u>2.246.797</u>								
Variazioni dei diritti nel 2014									
- assegnazione del 13 maggio 2014	173.762	N/A (**)	14 maggio 2017	N/A	(**)	(**)	(**)	(**)	(**)
- diritti esercitati	-209.525								
- diritti decaduti	-43.557								
Diritti in essere al 31 dicembre 2014	2.167.477								

PIANO DI STOCK GRANT 2011									
Diritti esistenti all'1 gennaio 2014									
- assegnazione del 13 maggio 2011	192.376	13 maggio 2014	14 maggio 2015 e 14 maggio 2016	N/A	12,90	4,0 - 5,0	2,45%	26,3%	4,09%
			14 maggio 2015						
- assegnazione del 14 ottobre 2011	9.618	13 maggio 2014	e 14 maggio 2016	N/A	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
			14 maggio 2015						
- assegnazioni del 14 giugno 2012	10.106	13 maggio 2014	e 14 maggio 2016	N/A	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
			15 giugno 2016						
	348.394	14 giugno 2015	e 15 giugno 2017	N/A	7,12	4,0 - 5,0	1,12%	29,9%	5,05%
			9 novembre 2017						
- assegnazione dell'8 novembre 2013	209.420	8 novembre 2016	e 9 novembre 2018	N/A	11,87	4,0 - 5,0	0,69%	28,5%	5,62%
	<u>769.914</u>								
Variazioni dei diritti nel 2014									
- diritti decaduti	-19.683								
Diritti in essere al 31 dicembre 2014	769.914								

PIANO DI STOCK GRANT-MBO									
Diritti esistenti all'1 gennaio 2014									
- assegnazione del 14 maggio 2012	96.282	14 maggio 2015	14 maggio 2015	N/A	13,81	3,0	0,53%	27,2%	4,55%
- assegnazione del 14 giugno 2012	4.814	14 maggio 2015	14 maggio 2015	N/A	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)
- assegnazione del 2 maggio 2013	41.077	2 maggio 2016	2 maggio 2016	N/A	17,49	3,0	0,18%	27,8%	5,38%
- assegnazione dell'8 maggio 2013	49.446	8 maggio 2016	8 maggio 2016	N/A	18,42	3,0	0,20%	27,8%	5,38%
	<u>191.619</u>								
Variazioni dei diritti nel 2014									
- assegnazione del 12 maggio 2014	61.627	12 maggio 2017	12 maggio 2017	N/A	25,07	3,0	0,34%	28,2%	5,47%
Diritti in essere al 31 dicembre 2014	253.246								

(*) Trattasi di diritti assegnati in relazione ad aumenti gratuiti di capitale sociale di Atlantia, che pertanto non rappresentano un'assegnazione di nuovi benefici.

(**) Trattasi di "phantom stock option" assegnate in sostituzione di taluni diritti condizionati compresi nell'assegnazione del 13 maggio 2011, che pertanto non rappresentano un'assegnazione di nuovi benefici.

Le caratteristiche dettagliate di ciascun piano sono oggetto di specifici documenti informativi redatti ai sensi dell'art. 84-*bis* del Regolamento Consob n. 11971/1999 e successive modifiche e integrazioni, pubblicati nella sezione "Remunerazione" del sito di Atlantia (<http://www.atlantia.it/it/corporate-governance/documenti-informativi-remunerazione.html>).

In via generale, per tutti i piani in essere si evidenzia che i diritti assegnati sono intrasferibili *inter vivos* da parte dei beneficiari, non possono essere assoggettati a vincoli o costituire oggetto di altri atti di disposizione a qualsiasi titolo e decadono in caso di recesso unilaterale del rapporto di lavoro o di licenziamento per giusta causa dell'assegnatario entro il termine del periodo di *vesting* (maturazione) dei diritti assegnati.

Piano di *stock option* 2011

Il piano di *stock option* 2011, così come deliberato dall'Assemblea degli azionisti del 20 aprile 2011 e modificato dall'Assemblea degli azionisti del 30 aprile 2013, prevede l'assegnazione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2011, 2012 e 2013), di massime n. 2.500.000 opzioni, ciascuna delle quali attribuisce ai beneficiari il diritto di acquistare n. 1 azione ordinaria di Atlantia S.p.A., dalla stessa già posseduta, con regolamento per consegna fisica o, a scelta del beneficiario, per corresponsione dell'importo derivante dalla cessione sul mercato azionario telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A., dedotto il complessivo ammontare del prezzo di esercizio; quest'ultimo corrisponde alla media aritmetica del prezzo ufficiale delle azioni ordinarie di Atlantia nel mese antecedente alla data in cui il Consiglio di Amministrazione di Atlantia individua il beneficiario e il numero delle opzioni allo stesso offerte.

Le opzioni attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di *vesting* (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle opzioni ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione), di un FFO cumulato degli ultimi tre esercizi precedenti lo scadere del periodo di *vesting*, rettificato di alcune poste specifiche (somma del *cash flow* operativo alternativamente – in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del piano - del Gruppo, della Società o di una o più società controllate), superiore ad un importo predeterminato, salvo diversa determinazione del Consiglio di Amministrazione, che ha anche la facoltà di assegnare ulteriori obiettivi ai beneficiari. Le opzioni maturate sono esercitabili, in parte, a decorrere dal primo giorno immediatamente successivo al periodo di *vesting* e, per la parte residua, dal termine del primo anno successivo allo scadere del periodo di *vesting* e comunque nei tre anni successivi alla scadenza del periodo di *vesting* (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del prezzo di esercizio, nonché dei dividendi distribuiti, in funzione di una limitazione della plusvalenza realizzabile.

In data 13 maggio 2014 è scaduto il periodo di *vesting* del primo ciclo di assegnazione dei diritti del piano. Coerentemente con quanto stabilito nel Regolamento di tale piano, si è pertanto proceduto, previa verifica dell'effettivo raggiungimento dell'obiettivo ("*gate*"), alla determinazione del valore finale del titolo (media aritmetica del titolo nei quindici giorni precedenti lo scadere del periodo di *vesting*) e delle conseguenti opzioni aggiuntive derivanti dai dividendi distribuiti nel corso del periodo di *vesting*. Si evidenzia che in data 7 marzo 2014 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha deliberato di sottoporre all'approvazione dell'Assemblea degli azionisti una modifica al Regolamento del piano in oggetto al fine di prevedere che il medesimo Consiglio

potesse avere facoltà, di volta in volta per ciascun ciclo di assegnazione, di attribuire ai beneficiari, in luogo delle dette opzioni aggiuntive, un corrispondente ammontare di opzioni “*phantom*” in modo tale che, al momento di esercizio delle stesse da parte dei beneficiari, a questi ultimi sia corrisposto un importo lordo in denaro calcolato in misura tale da consentire agli stessi di percepire un importo netto pari a quello che avrebbero percepito in caso di esercizio delle opzioni aggiuntive (con conseguente assegnazione delle azioni Atlantia e pagamento del prezzo di esercizio) e contestuale cessione sul mercato delle medesime azioni.

Tale modifica è stata approvata dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 16 aprile 2014 e in data 9 maggio 2014 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha quindi esercitato tale facoltà, alla scadenza del periodo di *vesting* del primo ciclo del piano, attribuendo complessivamente n. 173.762 opzioni “*phantom*” aggiuntive. Per le motivazioni illustrate, tali opzioni attribuite non costituiscono pertanto un beneficio aggiuntivo rispetto a quanto già stabilito dal Regolamento del Piano.

Infine, si evidenzia che nel corso del periodo 13 maggio 2014 – 31 dicembre 2014 alcuni dei beneficiari hanno provveduto all'esercizio dei diritti maturati; ciò ha comportato l'assegnazione ai medesimi soggetti di n. 209.525 azioni ordinarie Atlantia, già in portafoglio di quest'ultima, previo pagamento del prezzo di esercizio stabilito.

Piano di stock grant 2011

Il piano di *stock grant* 2011 deliberato dall'Assemblea degli azionisti del 20 aprile 2011 e modificato in data 30 aprile 2013 prevede l'assegnazione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2011, 2012 e 2013), di massimi n. 920.000 diritti (“*units*”), ciascuno dei quali attribuisce ai beneficiari il diritto di ricevere a titolo gratuito n. 1 azione ordinaria di Atlantia S.p.A., dalla stessa già posseduta, con regolamento per consegna fisica o, a scelta del beneficiario, per corresponsione dell'importo derivante dalla cessione sul mercato azionario telematico organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A..

Le *units* attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e in particolare solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di *vesting* (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle *units* ai beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione), di un FFO cumulato degli ultimi tre esercizi precedenti allo scadere del periodo di *vesting*, rettificato di alcune poste specifiche (somma del cash flow operativo alternativamente – in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del piano - del Gruppo, della Società o di una o più società controllate), superiore ad un importo predeterminato, salvo diversa determinazione del Consiglio di Amministrazione. Le *units* maturate sono convertite in azioni, in parte, trascorso un anno dallo scadere del periodo di *vesting* e, per la parte restante, trascorsi due anni dallo scadere del periodo di *vesting* (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di *minimum holding* applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero di *units* convertibili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del valore iniziale delle azioni, in funzione di una limitazione del provento realizzabile.

In data 13 maggio 2014 è scaduto il periodo di *vesting* del primo ciclo di assegnazione dei diritti. Coerentemente con quanto stabilito nel Regolamento di tale piano, previa verifica dell'effettivo raggiungimento dell'obiettivo (“*gate*”), i diritti già assegnati sono stati pertanto convertiti in “*units* maturate”, che potranno a loro volta essere convertite in azioni ordinarie Atlantia a partire dal 13 maggio 2015.

Piano di stock grant -MBO

Come deliberato dalle Assemblee degli azionisti del 20 aprile 2011 e del 30 aprile 2013, il piano di *stock grant* - MBO prevede, a titolo di pagamento di una porzione del premio maturato annualmente in funzione del raggiungimento degli obiettivi assegnati a ciascun beneficiario (nell'ambito del sistema di gestione per obiettivi – MBO – adottato dal Gruppo), l'assegnazione a titolo gratuito, con cadenza annuale (2012, 2013 e 2014), di massimi n. 340.000 diritti (“*units*”), ciascuno dei quali attribuisce ai beneficiari il diritto di ricevere a titolo gratuito n. 1 azione ordinaria di Atlantia, dalla stessa già posseduta.

Le *units* attribuite (il cui numero è funzione del valore unitario delle azioni della Società al momento della corresponsione del premio, nonché dell'entità del premio effettivamente corrisposto in base al raggiungimento degli obiettivi) maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento, allo scadere del periodo di *vesting* (pari a tre anni dalla data di corresponsione del premio annuale ai beneficiari, successiva alla verifica del raggiungimento degli obiettivi assegnati). Le *units* maturate sono convertite in azioni, alla scadenza del periodo di *vesting* (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di minimum holding applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche), attraverso l'applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l'altro, del valore corrente e del valore iniziale delle azioni, nonché dei dividendi distribuiti nel corso del periodo di *vesting*, in funzione di una limitazione del provento realizzabile.

Si evidenzia che in data 7 marzo 2014 il Consiglio di Amministrazione di Atlantia ha deliberato di sottoporre all'approvazione dell'Assemblea degli azionisti una modifica al Regolamento del piano in oggetto, al fine di prevedere che il medesimo Consiglio potesse avere facoltà, di volta in volta per ciascun anno di assegnazione, di erogare ai beneficiari, in luogo dell'assegnazione delle dette “*units*” aggiuntive, un importo lordo in denaro calcolato in misura tale da consentire agli stessi di percepire un importo netto pari a quello che avrebbero percepito in caso di assegnazione di un ammontare di azioni Atlantia pari a quello delle “*units*” aggiuntive e contestuale cessione sul mercato delle medesime azioni. Tale modifica è stata approvata dall'Assemblea degli azionisti di Atlantia del 16 aprile 2014.

A seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione di Atlantia del 9 maggio 2014 si è provveduto, con decorrenza dal 12 maggio 2014, all'assegnazione di complessivi n. 61.627 diritti, in relazione al raggiungimento degli obiettivi 2013, agli amministratori e dipendenti del Gruppo già identificati nel corso del Consiglio di Amministrazione di Atlantia del 22 marzo 2013, con scadenza del periodo di maturazione al 12 maggio 2017, e conversione in azioni a partire da quest'ultima data.

Piano di phantom stock option 2014

In data 16 aprile 2014 l'Assemblea degli azionisti ha approvato il nuovo piano di incentivazione denominato “Piano di Phantom Stock Option 2014”, già approvato dal Consiglio di Amministrazione del 7 marzo 2014. Il piano prevede l'attribuzione a titolo gratuito, nel corso di tre cicli aventi cadenza annuale (2014, 2015 e 2016), di “*phantom stock option*”, ovvero di opzioni che conferiscono il diritto alla corresponsione di un importo lordo in denaro calcolato sulla base dell'incremento di valore delle azioni ordinarie di Atlantia nel triennio di riferimento.

Le opzioni attribuite maturano ai termini e alle condizioni specificati nel Regolamento e, solamente in caso di raggiungimento, allo scadere del periodo di *vesting* (pari a tre anni dalla data di assegnazione delle opzioni ai

beneficiari da parte del Consiglio di Amministrazione), di un obiettivo minimo di performance economico/finanziaria (“gate”) relativo al Gruppo, alla Società o a una o più società controllate, stabilito per ciascun ciclo di attribuzione in relazione al ruolo ricoperto dai diversi beneficiari del piano. Le opzioni maturate sono esercitabili a decorrere, in parte, dal primo giorno immediatamente successivo al periodo di *vesting* e, per la parte residua, dal termine del primo anno successivo allo scadere del periodo di *vesting* e comunque nei tre anni successivi alla scadenza del periodo di *vesting* (fermo restando quanto previsto dal Regolamento del Piano in relazione alla clausola di impegno di *minimum holding* applicabile agli amministratori esecutivi e ai dirigenti con responsabilità strategiche). Il numero di opzioni esercitabili è calcolato in applicazione di un algoritmo matematico che tiene conto, tra l’altro, del valore corrente, del valore obiettivo e del prezzo di esercizio, in funzione di una limitazione del provento realizzabile.

In data 9 maggio 2014 il Consiglio di Amministrazione ha identificato i beneficiari del 1° ciclo del piano in oggetto, assegnando complessivamente n. 2.718.203 opzioni “phantom”, con maturazione nel periodo 9 maggio 2014 – 9 maggio 2017 ed esercitabili nel periodo 10 maggio 2017 – 9 maggio 2020.

	Numero diritti assegnati	Scadenza vesting	Scadenza esercizio/assegnazione	Prezzo di esercizio (euro)	Fair value unitario alla data di assegnazione (euro)	Scadenza attesa alla data di assegnazione (anni)	Tasso di interesse privo di rischio considerato	Volatilità attesa (pari a quella storica)	Dividendi attesi alla data di assegnazione
PIANO DI PHANTOM STOCK OPTION 2014									
Diritti esistenti all'1 gennaio 2014	-								
Variazioni dei diritti nel 2014									
- assegnazione del 09 maggio 2014	1.773.027	9 maggio 2017	9 maggio 2020	N/A	2,88	6,0	1,10%	28,9%	5,47%
- decremento per deconsolidamento società (*)	-125.222	9 maggio 2017	9 maggio 2020	N/A	2,88	6,0	1,10%	28,9%	5,47%
Diritti in essere al 31 dicembre 2014	1.647.805								

(*) Per effetto della cessione del pacchetto azionario di controllo delle partecipazioni nelle società Pavimental e SPEA - Ingegneria Europea.

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

- prezzo al 31 dicembre 2014: euro 19,39;
- prezzo al 9 maggio 2014 (data di assegnazione dei nuovi diritti, come illustrato): euro 18,43;
- prezzo medio ponderato dell’esercizio 2014: euro 18,78;
- prezzo medio ponderato del periodo 9 maggio 2014 – 31 dicembre 2014: euro 19,14.

In accordo con quanto previsto dall’IFRS 2, per effetto dei piani di incentivazione in essere, nell’esercizio 2014 è stato rilevato un onere per costo del lavoro pari a 4.028 migliaia di euro, corrispondente al valore maturato nell’esercizio del *fair value* dei diritti attribuiti, di cui:

- 3.213 migliaia di euro iscritti in contropartita alle riserve di patrimonio netto, per i piani di compensi basati su azioni;

- b) 815 migliaia di euro iscritti alla voce “Altre passività non correnti” a fronte del “Piano di Phantom Stock Option 2014”, il cui *fair value* unitario alla data di bilancio, pari a euro 3,13, è stato rideterminato rispetto al *fair value* unitario alla data di assegnazione.

10.7 Eventi significativi in ambito regolatorio e contenziosi pendenti

Di seguito si riporta una descrizione degli eventi regolatori di rilievo per le società concessionarie del Gruppo, intercorsi sino alla data di approvazione del bilancio consolidato. Per una descrizione dei principali contenziosi di cui è parte il Gruppo, predisposta ai fini dell' Allegato IV, punto 13.6, al Regolamento 809/2004/CE, si rinvia al successivo Paragrafo 13.4 del presente Capitolo XIII.

Allo stato attuale non si ritiene che dalla definizione dei contenziosi in essere possano emergere oneri significativi a carico delle società del Gruppo, oltre a quanto già stanziato nei fondi per accantonamenti della situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 31 dicembre 2014.

ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE

Incrementi tariffari con decorrenza 1 gennaio 2015

In data 15 ottobre 2014, Autostrade per l'Italia ha trasmesso al Concedente la richiesta di incremento tariffario con decorrenza 1 gennaio 2015 nella misura dell'1,46%, determinata, in conformità a quanto stabilito in convenzione, dalle seguenti componenti: 0,49% corrispondente al 70% dell'inflazione registrata nel periodo 1/07/2013 – 30/06/2014; 0,89% corrispondente alla X investimenti; 0,08% corrispondente alla componente K.

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

A Tangenziale di Napoli e Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (che applicano, diversamente da Autostrade per l'Italia, una formula di adeguamento tariffario che include l'inflazione programmata) è stato riconosciuto un incremento tariffario provvisorio dell'1,5%, con diritto al recupero - espressamente riconosciuto in uno specifico protocollo sottoscritto il giorno precedente (30 dicembre 2014) tra Concedente e concessionaria - del diverso incremento spettante nell'ambito dell'aggiornamento quinquennale del rispettivo piano economico-finanziario da formalizzare con atto aggiuntivo da approvare entro il 30 giugno 2015.

Ad Autostrade Meridionali, invece - analogamente a quanto già avvenuto per la richiesta di incremento tariffario 2014 - non è stato riconosciuto alcun incremento tariffario, adducendo la motivazione della intervenuta scadenza della concessione.

Per quanto riguarda Traforo del Monte Bianco, in base ad accordi bilaterali Italia - Francia, la società ha applicato dal 1° gennaio 2015, in ottemperanza a quanto deliberato dalla Commissione Intergovernativa, un aumento pari al 2,59% relativo per lo 0,19% alla componente inflattiva (media fra Italia e Francia) e per il 2,40% alle maggiorazioni tariffarie stabilite in conformità alla Dichiarazione congiunta del 3 dicembre 2012 dei competenti Ministeri italiano e francese.

Iniziativa di modulazione tariffaria

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ESTERE

Polonia

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

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

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

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

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

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

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

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

10.8 Eventi successivi al 31 dicembre 2014

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

In data 2 febbraio 2015 il Concedente ha trasmesso a tutte le concessionarie autostradali italiane un atto di indirizzo, a firma congiunta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro dello Sviluppo Economico, recante ad oggetto l'"*Individuazione dei criteri per l'elaborazione di un piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti sui sedimi autostradali*". L'atto di indirizzo ha previsto per ciascuna società concessionaria la possibilità di (i) chiudere alcune aree di servizio ritenute marginali, a condizione che

i concessionari assicurino comunque un adeguato servizio sulla rispettiva tratta, e (ii) rivisitare le modalità di resa dei servizi oil e non-oil da parte degli affidatari. Autostrade per l'Italia, Tangenziale di Napoli e Società Traforo del Monte Bianco hanno presentato il proprio piano che, ai sensi dell'atto di indirizzo, dovrà essere approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico, sentite le Regioni. I termini per la suddetta approvazione scadranno il 15 marzo 2015.

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

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

- Obbligazioni 5,625%, aventi valore nominale complessivo pari ad €1.500.000.000 con scadenza 2016;
- Obbligazioni 3,375%, aventi valore nominale complessivo pari ad €1.000.000.000 con scadenza 2017, garantite da ASPI;
- Obbligazioni 4,500%, aventi valore nominale complessivo pari ad €1.000.000.000 con scadenza 2019.

verso un corrispettivo in denaro, per un ammontare massimo predeterminato.

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

Delibera autorizzazione all'emissione di prestiti obbligazionari *retail*

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

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

In data 25 febbraio 2015 Autostrade per l'Italia, che già deteneva il 24,98% del capitale di Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (SAT), ha definito accordi con gli attuali soci di SAT per l'acquisto di un ulteriore 74,95% del

capitale della società in modo da elevare così la propria partecipazione al 99,93%. Il controvalore dell'operazione ammonta complessivamente a circa 84 milioni di euro.

SAT è la società concessionaria dell'autostrada A12 Livorno–Civitavecchia, di cui è in esercizio il tratto Livorno-Rosignano di circa 40 Km. La relativa Convenzione Unica, sottoscritta con il Concedente nel 2009⁽⁷²⁾, prevede l'estensione della concessione dal 31 ottobre 2028 al 31 dicembre 2046, nonché la realizzazione dei lavori per il completamento dell'intera autostrada fino a Civitavecchia.

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

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

Allegato 1

Perimetro di consolidamento e partecipazioni del gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2014.

⁽⁷²⁾ Convenzione efficace dal 24.11.2010 a seguito dell'atto di recepimento delle prescrizioni formulate dal CIPE.

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2014	PARTECIPAZIONE DETENUTADA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2014	% DI INTERESSENZA COMPLESSIVA DEL GRUPPO	NOTE
CONTROLLANTE								
AUTOSTRAD PER L'ITALIA S.p.A.	ROMA	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRAD	EURO	622.027.000				
IMPRESSE CONTROLLATE CONSOLIDATE CON IL METODO INTEGRALE								
AD MOVING S.p.A.	ROMA	GESTIONE SERVIZI PUBBLICITARI	EURO	1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
ATLANTIA BERTIN CONCESSION S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	REAL BRASILIANO	773.739.894	Triangulo do Sol Participacoes S.A.	100%	50,00%	(1)
AUTOSTRAD CONCESSIONES E PARTICIPACOES BRASIL LIMITADA	SAN PAOLO (BRASILE)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	REAL BRASILIANO	729.590.863	Autostrade Portugal - Concessoes de Infraestruturas S.A. Autostrade dell'Atlantico S.r.l. Autostrade Holding do Sur S.A.	25,00% 41,14% 33,86%	100%	
AUTOSTRAD DELL'ATLANTICO S.r.l.	ROMA	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	EURO	1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
AUTOSTRAD DO SUR S.A.	SANTIAGO (CILE)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	PESO CILENO	51.496.805.692	Autostrade dell'Atlantico S.r.l. Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,99% 0,01%	100%	
AUTOSTRAD INDIAN INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PRIVATE LIMITED	MUMBAI - MAHARASHTRA (INDIA)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	RUPIA	500.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,99%	99,99%	
AUTOSTRAD MERIDIONALI S.p.A.	NAPOLI	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRAD	EURO	9.056.250	Autostrade per l'Italia S.p.A.	58,98%	58,98%	(2)
AUTOSTRAD PORTUGAL - CONCESSIONES DE INFRAESTRUTURAS S.A.	LISBONA (PORTOGALLO)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	EURO	30.000.000	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	100%	100%	
CONCESSIONARIA DA RODOVIA MG050 S.A.	ROMA	VENDITA IMPIANTI E SISTEMI INFORMATICI PER IL CONTROLLO E L'AUTOMAZIONE DEI TRASPORTI E PER LA SICUREZZA STRADALE	EURO	1.120.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
DANNHOLDING GMBH	VIENNA (AUSTRIA)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRAD	REAL BRASILIANO	53.976.022	Atlantia Bertin Concessoes S.A.	100%	50,00%	
ECOMOUV D&B S.A.S.	PARIGI (FRANCIA)	ACQUISIZIONE E GESTIONE DI PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ	EURO	10.000	Autostrade Tech S.p.A.	100%	100%	
ECOMOUV S.A.S.	PARIGI (FRANCIA)	PROGETTAZIONE/REALIZZAZIONE/DISTRIBUZIONE DEI DISPOSITIVI NECESSARI ALLA MESSA IN OPERA DELL'ECOTAXE	EURO	500.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	75%	75%	
ELECTRONIC TRANSACTION CONSULTANTS Co.	RICHARDSON (TEXAS - USA)	FINANZIAMENTO/PROGETTAZIONE/REALIZZAZIONE/FUNZIONAMENTO DEI DISPOSITIVI NECESSARI ALLA MESSA IN OPERA DELL'ECOTAXE	EURO	30.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	70%	70%	
ESSEDIESSE SOCIETÀ DI SERVIZI S.p.A.	ROMA	GESTIONE SERVIZI DI PAGAMENTO AUTOMATIZZATO	DOLLARO USA	20.000	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	64,46%	64,46%	
GIOVE CLEAR S.r.l.	ROMA	PRESTAZIONE DI SERVIZI AMMINISTRATIVI E GENERALI	EURO	500.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
GRUPO COSTANERA S.A.	SANTIAGO (CILE)	ATTIVITÀ DI PULIZIE E MANUTENZIONI VARIE	EURO	10.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
INFOBLU S.p.A.	ROMA	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	PESO CILENO	465.298.430.418	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	50,01%	50,01%	
		INFOMOBILITÀ	EURO	5.160.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	75%	75%	

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2014	PARTECIPAZIONE DETENUTADA	PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2014	% DI INTERESSENZA COMPLESSIVA DEL GRUPPO	NOTE
INFRA BERTIN PARTICIPAÇÕES S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	REAL BRASILIANO	738.652.989	Autostrade Concessões e Participações Brasil limitada	50%	50%	(1)
RACCORDO AUTOSTRADALE VALLE D'AOSTA S.p.A.	AOSTA	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	EURO	343.805.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	47,97%	24,46%	(3)
RODOVIA DAS COLINAS S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	REAL BRASILIANO	226.145.401	Atlantia Bertin Concessões S.A.	100%	50,00%	(1)
SOCIEDAD CONCESIONARIA AAMB S.A.	SANTIAGO (CILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	PESO CILENO	5.875.178.700	Grupo Costanera S.A. Sociedad Gestion Vial S.A.	99,98% 0,02%	50,01%	
SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA NORORIENTE S.A.	SANTIAGO (CILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	PESO CILENO	22.738.904.654	Grupo Costanera S.A. Sociedad Gestion Vial S.A.	99,90% 0,10%	50,01%	
SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA NUEVA VESPUCCIO SUR S.A.	SANTIAGO (CILE)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	PESO CILENO	166.967.672.229	Grupo Costanera S.A. Sociedad Gestion Vial S.A.	99,99996% 0,00004%	50,01%	
SOCIEDAD CONCESIONARIA COSTANERA NORTE S.A.	SANTIAGO (CILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	PESO CILENO	58.859.765.519	Grupo Costanera S.A. Sociedad Gestion Vial S.A.	100,00% 0,00%	50,01%	
SOCIEDAD CONCESIONARIA DE LOS LAGOS S.A.	LLANQUIHUE (CILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	PESO CILENO	53.602.284.061	Autostrade Holding Do Sur S.A. Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	99,95238% 0,04762%	100%	
SOCIEDAD CONCESIONARIA LITORAL CENTRAL S.A.	SANTIAGO (CILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	PESO CILENO	18.368.224.675	Grupo Costanera S.A. Sociedad Gestion Vial S.A.	99,99% 0,01%	50,01%	
SOCIEDAD CONCESIONARIA VESPUCCIO SUR S.A.	SANTIAGO (CILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	PESO CILENO	52.967.792.704	Sociedad Concesionaria Autopista Nueva Vespucio Sur S.A. Sociedad Gestion Vial S.A.	100%	50,01%	
SOCIEDAD GESTION VIAL S.A.	SANTIAGO (CILE)	COSTRUZIONE E MANUTENZIONE OPERE E SERVIZI PER LA VIABILITÀ	PESO CILENO	397.237.788	Grupo Costanera S.A. Sociedad Operacion y Logistica de Infraestructuras S.A.	99,99% 0,01%	50,01%	
SOCIEDAD OPERACION Y LOGISTICA DE INFRAESTRUCTURAS S.A.	SANTIAGO (CILE)	OPERE E SERVIZI PER LA CONCESSIONI	PESO CILENO	11.736.819	Grupo Costanera S.A. Sociedad Gestion Vial S.A.	99,99% 0,01%	50,01%	

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2014	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2014	% DI INTERESSENZA COMPLESSIVA DEL GRUPPO	NOTE
SOCIETÀ ITALIANA PER AZIONI PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	PRE' SAINT DIDIER (AOSTA)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI DEL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	EURO	198.749.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	51,00%	51,00%	(3)
STALEXPORT AUTOROUTE S.A.R.L.	LUSSEMBURGO (LUSSEMBURGO)	SERVIZI AUTOSTRADALI	EURO	56.149.500	Stalexport Autostrady S.A.	100%	61,20%	
STALEXPORT AUTOSTRADA MAIOPOLSKA S.A.	MYSŁOWICE (POLONIA)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	ZLOTY	66.753.000	Stalexport Autoroute S.a.r.l.	100%	61,20%	
STALEXPORT AUTOSTRADA TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.	KATOWICE (POLONIA)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	ZLOTY	185.446.517	Autostrade per l'Italia S.p.A.	61,20%	61,20%	(4)
TECH SOLUTIONS INTEGRATORS S.A.S.	NAPOLI	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	EURO	108.077.490	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
TELEPASS FRANCE S.A.S.	PARIGI (FRANCIA)	REALIZZAZIONE, INSTALLAZIONE E MANUTENZIONE DI SISTEMI DI TELEPEDAGGIO	EURO	2.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
TELEPASS S.p.A.	PARIGI (FRANCIA)	SERVIZI DI PAGAMENTO PEDAGGIO ED ECOTASSA FRANCESE	EURO	1.000.000	Telepass S.p.A.	100%	100%	
TRIANGULO DO SOL AUTO-ESTRADAS S.A.	ROMA	GESTIONE SERVIZI DI PAGAMENTO AUTOMATIZZATO	EURO	26.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	96,15%	100%	
TRIANGULO DO SOL PARTICIPACÕES S.A.	MATAO (BRASILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI STRADE	REAL BRASILIANO	71.000.000	Autostrade Tech S.p.A.	3,85%	50,00%	
VIA4 S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	REAL BRASILIANO	1.122.539.010	Infra Bertin Participacoes S.A.	100%	50,00%	
	MYSŁOWICE (POLONIA)	SERVIZI AUTOSTRADALI	ZLOTY	500.000	Stalexport Autoroute S.a.r.l.	55,00%	33,66%	

(1) Il Gruppo Autostrade per l'Italia detiene una quota del 50% più un'azione delle società ed esercita il controllo sulla base degli accordi di partnership e di governance.

(2) La società è quotata presso il mercato Expandi gestito dalla Borsa Italiana S.p.A.

(3) Il capitale sociale è composto per 284.350.000 euro da azioni ordinarie e per 59.455.000 euro da azioni privilegiate. La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto, pari al 58,00%, è riferita alle sole azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria.

(4) La società è quotata presso la Borsa di Varsavia.

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2014	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2014
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO						
Imprese collegate						
PAVIMENTAL S.p.A.	ROMA	COSTRUZIONE E MANUTENZIONE AUTOSTRADE E AEROPORTI	EURO	10.116.452	Autostrade per l'Italia S.p.A.	20,00%
SPEA INGEGNERIA EUROPEA S.p.A.	MILANO	SERVIZI TECNICI INGEGNERIA INTEGRATI	EURO	5.160.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	27,00%
ARCEA LAZIO S.p.A. (IN LIQUIDAZIONE)	ROMA	CONCESSIONI E COSTRUZIONI STRADE E AUTOSTRADE DEL LAZIO	EURO	1.983.469	Autostrade per l'Italia S.p.A.	34,00%
A&T ROAD CONSTRUCTION MANAGEMENT AND OPERATION PRIVATE LIMITED	PUNE MAHARASHTRA (INDIA)	GESTIONE E MANUTENZIONE DI PROGETTAZIONE E DIREZIONI LAVORI	RUPIA	100.000	Autostrade Indian Infrastructure Development Private Limited	50,00%
AUTOSTRAD FOR RUSSIA GMBH	VIENNA (AUSTRIA)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	EURO	60.000	Autostrade Tech S.p.A.	25,50%
BOLOGNA & FIERA PARKING S.p.A.	BOLOGNA	PROGETTAZIONE, COSTRUZIONE E GESTIONE DEL PARCHEGGIO PUBBLICO MULTIPIANO	EURO	9.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	32,50%
BIURO CENTRUM SP. Z O.O.	KATOWICE (POLONIA)	PRESTAZIONE DI SERVIZI AMMINISTRATIVI	ZLOTY	80.000	Stalexport Autostrady S.A.	40,63%
PEDEMONTANA VENETA S.p.A. (IN LIQUIDAZIONE)	VERONA	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE PEDEMONTANA VENETA	EURO	6.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	29,77%
SOCIETÀ AUTOSTRADA TIRRENICA S.p.A.	ROMA	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	EURO	24.460.800	Autostrade per l'Italia S.p.A.	24,98%
SOCIETÀ INFRASTRUTTURE TOSCANE S.p.A.	FIRENZE	PROGETTAZIONE, COSTRUZIONE E GESTIONE DELLA "BRETTELLA LA STRAA SIGNA-PRATO"	EURO	30.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	46,00%
Joint venture						
CONCESSIONÁRIA RODOVIAS DO TIETÉ S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	REAL BRASILIANO	248.578.476	Atlantia Bertin Concessões S.A.	50,00%
GEIE DEL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	COURMAYEUR (AOSTA)	MANUTENZIONE E GESTIONE DEL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	EURO	2.000.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	50,00%

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2014	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2014
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE AL COSTO O AL FAIR VALUE						
<i>Imprese controllate non consolidate</i>						
PETROSTAL S.A. (IN LIQUIDAZIONE)	VARSAVIA (POLONIA)	SERVIZI IMMOBILIARI	ZLOTY	2.050.500	Stalexport Autostrady S.A.	100%
<i>Altre partecipazioni</i>						
HUTA JEDNOŚĆ S.A.	SIEMIANOWICE (POLONIA)	COMMERCIALIZZAZIONE ACCIAIO	ZLOTY	27.200.000	Stalexport Autostrady S.A.	2,40%
INWEST STAR S.A. (IN LIQUIDAZIONE)	STARACHOWICE (POLONIA)	COMMERCIALIZZAZIONE ACCIAIO	ZLOTY	11.700.000	Stalexport Autostrady S.A.	0,26%
ITALMEX S.P.A. (IN LIQUIDAZIONE)	MILANO	AGENZIA DI COMMERCIO CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	EURO	1.464.000	Stalexport Autostrady S.A.	4,24%
KONSORCJUM AUTOSTRADA ŚLĄSK S.A.	KATOWICE (POLONIA)		ZLOTY	1.987.300	Stalexport Autostrady S.A.	5,43%
TANGENZIALE ESTERNA S.p.A.	MILANO	PROGETTAZIONE REALIZZAZIONE E GESTIONE DELLA NUOVA TANGENZIALE ESTERNA DI MILANO	EURO	464.945.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	0,25%
TANGENZIALI ESTERNE DI MILANO S.p.A.	MILANO	COSTRUZIONE E GESTIONE TANGENZIALI DI MILANO	EURO	220.344.608	Autostrade per l'Italia S.p.A.	13,67%
UIRNET S.p.A.	ROMA	GESTIONE RETE LOGISTICA NAZIONALE	EURO	1.061.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	1,51%
VENETO STRADE S.p.A.	VENEZIA	COSTRUZIONE E MANUTENZIONE OPERE E SERVIZI PER LA VIABILITÀ	EURO	5.163.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	5,00%
WALCOWNIA RUR JEDNOŚĆ SP Z O. O.	SIEMIANOWICE (POLONIA)	COMMERCIALIZZAZIONE ACCIAIO	ZLOTY	220.590.000	Stalexport Autostrady S.A.	0,01%
ZAKŁADY METALOWE DEZAMET S.A.	NOWA DĘBA (POLONIA)	COMMERCIALIZZAZIONE ACCIAIO	ZLOTY	18.789.410	Stalexport Autostrady S.A.	0,27%

Denominazione	Sede legale	ATTIVITÀ	Valuta	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2014	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2014
CONSORZI						
CONSORCIO ANHANGUERA NORTE	RIBERAO PRETO (BRASILE)	CONSORZIO DI COSTRUZIONE	REAL	-	Autostrade Concessores e Participacoes Brasil	13,13%
CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA	ROMA	APPROVVIGIONAMENTO SUL MERCATO ELETTRICO	EURO	107.112	Autostrade per l'Italia S.p.A. Tangenziale di Napoli S.p.A. Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. Autostrade Meridionali S.p.A.	29,00% 2,00% 1,90% 1,10% 0,90%
CONSORZIO MIDRA	FIRENZE	RICERCA SCIENTIFICA PER LA TECNOLOGIA DI BASE DEI DISPOSITIVI	EURO	73.989	Autostrade Tech S.p.A.	33,33%
COSTRUZIONI IMPIANTI AUTOSTRADALI SCARL	ROMA	REALIZZAZIONE DI OPERE PUBBLICHE E INFRASTRUTTURE	EURO	10.000	Autostrade Tech S.p.A.	20%
IDROELETTRICA S.C.R.L.	CHATILLON (AOSTA)	AUTOPRODUZIONE ENERGIA ELETTRICA	EURO	50.000	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	0,10%
PARTECIPAZIONI ISCRITTE NELLE ATTIVITÀ CORRENTI						
DOM MAKLEŃSKI BDM S.A.	BIELSKO-BIALA (POLONIA)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	ZLOTY	19.796.924	Stateport Autostrady S.A.	2,71% 2,78%
IDEON S.A.	KATOWICE (POLONIA)	COMMERCIALIZZAZIONE ACCIAIO	ZLOTY	343.490.781	Stateport Autostrady S.A. Biuo Centrum Sp. Z.O.O.	2,63% 0,15%
LUSOPONTE - CONCESSIONARIA PARA A TRAVESSIA DO TEJO S.A.	MONTIJO (PORTOGALLO)	CONCESSIONARIA AUTOSTRADALE	EURO	25.000.000	Autostrade Portugal - Concessoes de Infraestruturas S.A.	17,21%
STRADA DEI PARCHI S.p.A.	ROMA	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	EURO	48.114.240	Autostrade per l'Italia S.p.A.	2,00%

Perimetro di consolidamento e partecipazioni del gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2013.

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013	PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013	% DI INTERESSENZA COMPLESSIVA DEL GRUPPO	NOTE
CONTROLLANTE								
AUTOSTRAD PER L'ITALIA S.p.A.	ROMA	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRAD	EURO	622.027.000				
IMPRESE CONTROLLATE CONSOLIDATE CON IL METODO INTEGRALE								
AD MOVING S.p.A.	ROMA	GESTIONE SERVIZI PUBBLICITARI	EURO	1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
ATLANTIA BERTIN CONCESSÕES S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	REAL	773.739.894	Triangulo do Sol Participações S.A.	100%	50,00%	(1)
AUTOSTRAD	SAN PAOLO (BRASILE)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	REAL	729.590.863	Autostrade Portugal - Concessões de Infraestruturas S.A. Autostrade dell'Atlantico S.r.l. Autostrade Holding do Sur S.A.	25,00% 41,14% 33,86%	100%	
AUTOSTRAD DELL'ATLANTICO S.r.l.	ROMA	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	EURO	1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
AUTOSTRAD HOLDING DO SUR S.A.	SANTIAGO (CILE)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	PESO	51.496.805.692	Autostrade dell'Atlantico S.r.l. Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,99% 0,01%	100%	
AUTOSTRAD INDIAN INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PRIVATE LIMITED	MUMBAI - MAHARASHTRA (INDIA)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	RUPIA	500.000	Autostrade per l'Italia S.p.A. SPEA Ingegneria Europea S.p.A.	99,99% 0,01%	100%	
AUTOSTRAD MERIDIONALI S.p.A.	NAPOLI	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRAD	EURO	9.056.250	Autostrade per l'Italia S.p.A.	58,98%	58,98%	(2)
AUTOSTRAD PORTUGAL - CONCESSÕES DE INFRAESTRUTURAS S.A.	SINTRA (PORTOGALLO)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	EURO	30.000.000	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	100%	100%	
AUTOSTRAD TECH S.p.A.	ROMA	VENDITA IMPIANTI E SISTEMI INFORMATICI PER IL CONTROLLO E L'AUTOMAZIONE DEI TRASPORTI E PER LA SICUREZZA STRADALE	EURO	1.120.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
CONCESSIONARIA DA RODOVIA MG 050 S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRAD	REAL	53.976.022	Atlantia Bertin Concessões S.A.	100%	50,00%	(1)
DANNH HOLDING GMBH	VIENNA (AUSTRIA)	ACQUISIZIONE E GESTIONE DI PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ	EURO	10.000	Autostrade Tech S.p.A.	100%	100%	

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013	% DI INTERESSENZA COMPLESSIVA DEL GRUPPO	NOTE
ECOMOUV D&B S.A.S.	PARIGI (FRANCIA)	PROGETTAZIONE/REALIZZAZIONE/DISTRIBUZIONE DEI DISPOSITIVI NECESSARI ALLA MESSA IN OPERA DELL'ECO - TAXE	EURO	500.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	75,00%	75,00%	
ECOMOUV S.A.S.	PARIGI (FRANCIA)	FINANZIAMENTO/PROGETTAZIONE/REALIZZAZIONE/FUNZIONAMENTO DEI DISPOSITIVI NECESSARI ALLA MESSA IN OPERA DELL'ECO - TAXE	EURO	30.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	70,00%	70,00%	
ELECTRONIC TRANSACTIONS CONSULTANTS Co.	RICHARDSON (TEXAS - USA)	GESTIONE SERVIZI DI PAGAMENTO AUTOMATIZZATO	DOLLARO	20.000	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	61,41%	61,41%	
ESSEDIESSE SOCIETÀ DI SERVIZI S.p.A.	ROMA	PRESTAZIONE DI SERVIZI AMMINISTRATIVI E GENERALI	EURO	500.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
GIOVE CLEAR S.r.l.	ROMA	SERVIZI DI PULIZIA	EURO	10.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
GRUPO COSTANERA S.p.A.	SANTIAGO (CILE)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	PESO	465.298.430.418	Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	50,01%	50,01%	
INFOBLU S.p.A.	ROMA	INFOMOBILITÀ	EURO	5.160.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	75,00%	75,00%	
INFRA BERTIN PARTICIPAÇÕES S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	REAL	738.652.989	Autostrade Concessões e Participações Brasil limitada	50,00%	50,00%	(1)
MAXIMUM ZAO	SAN PIETROBURGO	ACQUISIZIONE E GESTIONE DI PARTECIPAZIONI IN ALTRE SOCIETÀ	RUBLO	10.000	Dannii Holding GMBH	99,00%	99,00%	
NEWPASS S.p.A.	VERONA	IMPIANTI E SISTEMI INFORMATICI PER IL CONTROLLO E L'AUTOMAZIONE DEI TRASPORTI	EURO	1.747.084	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
PAVIMENTAL POLSKA SP.ZO.O.	VARSAVIA (POLONIA)	COSTRUZIONE E MANUTENZIONE STRADE/AUTOSTRADE E AEROPORTI	ZLOTY	3.000.000	Pavimental S.p.A.	100%	99,40%	
PAVIMENTAL S.p.A.	ROMA	COSTRUZIONE E MANUTENZIONE AUTOSTRADE E AEROPORTI	EURO	10.116.452	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,40%	99,40%	
RACCORDO AUTOSTRADALE VALLE D'AOSTA S.p.A.	ROMA	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	EURO	343.805.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	47,97%	24,46%	(3)
RODOVIA DAS COLINAS S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	REAL	226.145.401	Atlantia Bertin Concessões S.A.	100%	50,00%	(1)
SOCIEDAD CONCESIONARIA AAMB S.A.	SANTIAGO (CILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	PESO	5.875.178.700	Grupo Costanera S.p.A. Sociedad Gestion Vial S.A.	99,98% 0,02%	50,01%	
SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA NORORIENTE S.A.	SANTIAGO (CILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	PESO	22.738.904.654	Grupo Costanera S.p.A. Sociedad Gestion Vial S.A.	99,90% 0,10%	50,01%	

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013	% DI INTERESSENZA COMPLESSIVA DEL GRUPPO	NOTE
SOCIETAD CONCESIONARIA AUTOPISTA NUEVA VESPUCIO SUR S.A.	SANTIAGO (CILE)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	PESO	166.967.672.229	Grupo Costanera S.p.A. Sociedad Gestion Vial S.A.	99,99996% 0,00004%	100% 50,01%	
SOCIETAD CONCESIONARIA COSTANERA NORTE S.A.	SANTIAGO (CILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRAD	PESO	58.859.765.519	Grupo Costanera S.p.A. Sociedad Gestion Vial S.A.	99,99804% 0,001961%	100% 50,01%	
SOCIETAD CONCESIONARIA DE LOS LAGOS S.A.	SANTIAGO (CILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRAD	PESO	53.602.284.061	Autostrade Holding Do Sur S.A. Autostrade dell'Atlantico S.r.l.	99,95238% 0,04762%	100% 100%	
SOCIETAD CONCESIONARIA LITORAL CENTRAL S.A.	SANTIAGO (CILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRAD	PESO	18.368.224.675	Grupo Costanera S.p.A. Sociedad Gestion Vial S.A.	99,99% 0,01%	100% 50,01%	
SOCIETAD CONCESIONARIA VESPUCIO SUR S.A.	SANTIAGO (CILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRAD	PESO	52.967.792.704	Sociedad Concesionaria Autopista Nueva Vespucio Sur S.A. Sociedad Gestion Vial S.A.	99,99750% 0,00250%	100% 50,01%	
SOCIETAD GESTION VIAL S.A.	SANTIAGO (CILE)	COSTRUZIONE E MANUTENZIONE OPERE E SERVIZI PER LA VIABILITÀ	PESO	397.237.788	Grupo Costanera S.p.A. Sociedad Operacion y Logistica de Infraestructuras S.A.	99,99% 0,01%	100% 50,01%	
SOCIETAD OPERACION Y LOGISTICA DE INFRAESTRUCTURAS S.A.	SANTIAGO (CILE)	OPERE E SERVIZI PER LA CONCESSIONI	PESO	11.736.819	Grupo Costanera S.p.A. Sociedad Gestion Vial S.A.	99,99% 0,01%	100% 50,01%	
SOCIETÀ ITALIANA PER AZIONI PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	PRE' SAINT DIDIER	CONCESSIONI E COSTRUZIONI DEL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	EURO	109.084.800	Autostrade per l'Italia S.p.A.		51,00% 51,00%	

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013	% DI INTERESSENZA COMPLESSIVA DEL GRUPPO	NOTE
SPEA DO BRASIL PROJETOS E INFRA ESTRUTURA LIMITADA	SAN PAOLO (BRASILE)	SERVIZI TECNICI INGEGNERIA INTEGRATI	REAL	1.000.000	SPEA Engenharia europea Autostrade Concessões e Participações Brasil Itida	99,99%	100%	
SPEA INGEGNERIA EUROPEA S.p.A.	MILANO	SERVIZI TECNICI INGEGNERIA INTEGRATI	EURO	5.160.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
STALEXPORT AUTOROUTE S.A.R.L.	LUSSEMBURGO (LUSSEMBURGO)	SERVIZI AUTOSTRADALI	EURO	56.149.500	Stalexport Autostrady S.A.	100%	61,20%	
STALEXPORT AUTOSTRADA DOLNOŚLAŃSKA S.A.	KATOWICE (POLONIA)	SERVIZI AUTOSTRADALI	ZLOTY	10.000.000	Stalexport Autostrady S.A.	100%	61,20%	
STALEXPORT AUTOSTRADA MALOPOLSKA S.A.	MYSLOWICE (POLONIA)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	ZLOTY	66.753.000	Stalexport Autoroute S.a.r.l.	100%	61,20%	
STALEXPORT AUTOSTRADA TANGENZIALE DI NAPOLI S.p.A.	KATOWICE (POLONIA)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	ZLOTY	185.446.517	Autostrade per l'Italia S.p.A.	61,20%	61,20%	(4)
TECH SOLUTIONS INTEGRATORS S.A.S.	NAPOLI	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	EURO	108.077.490	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
TELEPASS FRANCE S.A.S.	PARIGI (FRANCIA)	REALIZZAZIONE, INSTALLAZIONE EMANUTENZIONE DI SISTEMI DI TELEPEDAGGIO	EURO	2.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
TELEPASS S.p.A.	PARIGI (FRANCIA)	SERVIZI DI PAGAMENTO PEDAGGIO ED ECO TASSA FRANCESE	EURO	1.000.000	Telepass S.p.A.	100%	100%	
TRIANGULO DO SOL AUTO-ESTRADAS S.A.	ROMA	GESTIONE SERVIZI DI PAGAMENTO AUTOMATIZZATO	EURO	26.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	96,15%	100%	
TRIANGULO DO SOL PARTICIPAÇÕES S.A.	MATAO (BRASILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI STRADE	REAL	71.000.000	Autostrade Tech S.p.A. Atlantia Bertin Concessões S.A.	3,85%	50,00%	(1)
VIA4 S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	REAL	1.122.539.010	Infra Bertin Participações S.A.	100%	50,00%	(1)
	MYSLOWICE (POLONIA)	SERVIZI AUTOSTRADALI	ZLOTY	500.000	Stalexport Autoroute S.a.r.l.	55,00%	33,66%	

(1) Il Gruppo Autostrade per l'Italia detiene una quota del 50% più un'azione delle società e ne esercita il controllo sulla base degli accordi di partnership e di governance.

(2) La società è quotata presso il mercato Expandi gestito dalla Borsa Italiana S.p.A.

(3) Il capitale sociale è composto per 284.350.000 euro da azioni ordinarie e da 59.455.000 euro di azioni privilegiate. La percentuale di partecipazione al capitale sociale è riferita al totale delle azioni in circolazione, mentre la percentuale di voto, pari al 58,00%, è riferita alle sole azioni con diritto di voto in assemblea ordinaria.

(4) La società è quotata presso la Borsa di Varsavia. Il capitale sociale è quello deliberato dall'Assemblea dei Soci e non quello sottoscritto alla data di approvazione del presente bilancio consolidato.

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013	NOTE
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO							
Imprese collegate e a controllo congiunto							
ARCEA LAZIO S.p.A.	ROMA	CONCESSIONI E COSTRUZIONI STRADE E AUTOSTRADE DEL LAZIO	EURO	1.983.469	Autostrade per l'Italia S.p.A.	34,00%	
A&T Road Construction Management and Operation Private Limited	PUNE MAHARASHTRA (INDIA)	GESTIONE E MANUTENZIONE DI PROGETTAZIONE E DIREZIONI LAVORI	RUPIA	100.000	Autostrade Indian Infrastructure Development Private Limited	50,00%	
AUTOSTRADA MAZOWSZE S.A. (IN LIQUIDAZIONE)	KATOWICE (POLONIA)	SERVIZI AUTOSTRADALI	ZLOTY	20.000.000	Stalexport Autostrady S.A.	30,00%	
AUTOSTRADE FOR RUSSIA GMBH	VIENNA (AUSTRIA)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	EURO	60.000	Autostrade Tech S.p.A.	25,50%	
BOLOGNA & FIERA PARKING S.p.A.	BOLOGNA	PROGETTAZIONE, COSTRUZIONE E GESTIONE DEL PARCHEGGIO PUBBLICO MULTIPIANO	EURO	9.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	32,50%	
BIURO CENTRUM SP. Z O.O.	KATOWICE (POLONIA)	PRESTAZIONE DI SERVIZI AMMINISTRATIVI	ZLOTY	80.000	Stalexport Autostrady S.A.	40,63%	
CONCESSIONÁRIA RODOVIAS DO TIETÉ S.A.	SAN PAOLO (BRASILE)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	REAL	223.578.476	Atlantia Bertin Concessões S.A.	50,00%	
GEIE DEL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	COURMAYEUR	MANUTENZIONE E GESTIONE DEL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	EURO	2.000.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	50,00%	
PEDEMONTANA VENETA S.p.A. (IN LIQUIDAZIONE)	VERONA	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE PEDEMONTANA VENETA	EURO	6.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	29,77%	
SOCIETÀ AUTOSTRADA TIRRENICA p.a.	ROMA	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	EURO	24.460.800	Autostrade per l'Italia S.p.A.	24,98%	
SOCIETÀ INFRASTRUTTURE TOSCANE S.p.A.	FIRENZE	PROGETTAZIONE, COSTRUZIONE E GESTIONE DELLA "BRETELLA LASTRA A SIGNA-PRATO"	EURO	30.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A. SPEA Ingegneria Europea S.p.A.	46,00% 0,60%	

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013
PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE AL COSTO O AL FAIR VALUE						
Imprese controllate non consolidate						
PAVIMENTAL EST AO	MOSCA (FEDERAZIONE RUSSA)	COSTRUZIONE E MANUTENZIONE AUTOSTRADALE	RUBLO	4.200.000	Pavimental S.p.A.	100%
PETROSTAL S.A. (IN LIQUIDAZIONE)	VARSAVIA (POLONIA)	SERVIZI IMMOBILIARI	ZLOTY	2.050.500	Stalexport Autostrady S.A.	100%
STALEXPORT WIELKOPOLSKA SP. Z O. W UPADSOLCI	KOMORNIKI (POLONIA)	COMMERCIALIZZAZIONE ACCIAIO	ZLOTY	8.080.475	Stalexport Autostrady S.A.	97,96%
Altre partecipazioni						
HUTA JEDNOSC S.A.	SIEMIANOWICE (POLONIA)	COMMERCIALIZZAZIONE ACCIAIO	ZLOTY	27.200.000	Stalexport Autostrady S.A.	2,40%
INWEST STAR S.A. (IN LIQUIDAZIONE)	STARACHOWICE (POLONIA)	COMMERCIALIZZAZIONE ACCIAIO	ZLOTY	11.700.000	Stalexport Autostrady S.A.	0,26%
ITALMEX S.P.A. (IN LIQUIDAZIONE)	MILANO	AGENZIA DI COMMERCIO	EURO	1.464.000	Stalexport Autostrady S.A.	4,24%
KONSORCIUM AUTOSTRADA SŁASK S.A.	KATOWICE (POLONIA)	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	ZLOTY	1.987.300	Stalexport Autostrady S.A.	5,43%
SOCIETÀ DI PROGETTO BREBEMI S.p.A.	BRESCIA	CONCESSIONE COSTRUZIONE E GESTIONE COLLEGAMENTO BS-MI	EURO	180.000.000	SPEA Ingegneria Europea S.p.A.	0,10%
TANGENZIALE ESTERNA S.p.A.	MILANO	PROGETTAZIONE REALIZZAZIONE E GESTIONE DELLA NUOVA TANGENZIALE ESTERNA DI MILANO	EURO	464.945.000	Autostrade per l'Italia S.p.A. Pavimental S.p.A.	0,25% 1,00%
TANGENZIALI ESTERNE DI MILANO S.p.A.	MILANO	COSTRUZIONE E GESTIONE TANGENZIALI DI MILANO	EURO	220.344.608	Autostrade per l'Italia S.p.A.	13,67%
UIRNET S.p.A.	ROMA	GESTIONE RETE LOGISTICA NAZIONALE	EURO	1.001	Autostrade per l'Italia S.p.A.	1,60%
VENETO STRADE S.p.A.	VENEZIA	COSTRUZIONE E MANUTENZIONE OPERE E SERVIZI PER LA VIABILITÀ	EURO	5.163.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	5,00%
WALCOWNIA RUR JEDNOSC SP. Z O. O.	SIEMIANOWICE (POLONIA)	COMMERCIALIZZAZIONE ACCIAIO	ZLOTY	220.590.000	Stalexport Autostrady S.A.	0,01%
ZAKLADY METALOWE DEZAMET S.A.	NOWA DĘBA (POLONIA)	COMMERCIALIZZAZIONE ACCIAIO	ZLOTY	18.789.410	Stalexport Autostrady S.A.	0,27%

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013	PARTECIPAZIONE DE/TENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE AL 31/12/2013	NOTE
CONSORZI							
CONSORCIO ANHANGUERA NORTE	RIBERAO PRETO (BRASILE)	CONSORZIO DI COSTRUZIONE	REAL	-	Autostrade Concessoes e Participacoes Brasil	13,13%	
						36,90%	
CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA	ROMA	APPROVVIGIONAMENTO SUL MERCATO ELETTRICO	EURO	107.112	Autostrade per l'Italia S.p.A. Autostrada Torino-Savona S.p.A. Tangenziale di Napoli S.p.A. Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A. Autostrade Meridionali S.p.A.	29,00% 2,00% 2,00% 1,90% 1,10% 0,90%	
CONSORZIO COSTRUTTORI TEEM	MILANO	ESECUZIONE OPERE E ATTIVITÀ AUTOSTRADALI	EURO	10.000	Pavimental S.p.A.	1,00%	
CONSORZIO FASTIGI	CIVITAVECCHIA	STUDIE RICERCHE IN TEMA DI SICUREZZA IN GALLERIA	EURO	40.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	12,50%	
CONSORZIO GALILEO SCARL (IN LIQUIDAZIONE)	TODI	REALIZZAZIONE PIAZZALI AEROPORTI	EURO	10.000	Pavimental S.p.A.	40,00%	
CONSORZIO ITALTECNASUD (IN LIQUIDAZIONE)	ROMA	CONTROLLO FONDI TERREMOTO IRPINIA	EURO	51.646	SPEA Ingegneria Europea S.p.A.	20,00%	
CONSORZIO MIDRA	FIRENZE	RICERCA SCIENTIFICA PER LA TECNOLOGIA DI BASE DEI DISPOSITIVI	EURO	73.989	Autostrade Tech S.p.A.	33,33%	
CONSORZIO MITECO	PESCHIERA BORROMEO	ESECUZIONE DI ATTIVITÀ E LAVORI AFFIDATI DA TANGENZIALE ESTERNA S.P.A.	EURO	10.000	Pavimental S.p.A.	1,30%	
CONSORZIO NUOVA ROMEA ENGINEERING	MONSELICE	PROGETTAZIONE AUTOSTRADALE	EURO	60.000	SPEA Ingegneria Europea S.p.A.	16,67%	
CONSORZIO PEDEMONTANA ENGINEERING	VERONA	PROGETTAZIONE AUTOSTRADA PEDEMONTANA VENETA	EURO	20.000	SPEA Ingegneria Europea S.p.A.	23,30%	
CONSORZIO RAMONTI S.C.A.R.L.	TORTONA	COSTRUZIONE AUTOSTRADALE	EURO	10.000	Pavimental S.p.A.	49,00%	
CONSORZIO R.F.C. (IN LIQUIDAZIONE)	TORTONA	COSTRUZIONE RETE STRADALE IN MAROCCO	EURO	510.000	Pavimental S.p.A.	30,00%	
CONSORZIO TANGENZIALE ENGINEERING	MILANO	SERVIZI TECNICI INGEGNERIA INTEGRATI - TANGENZIALE ESTERNA DI MILANO	EURO	20.000	SPEA Ingegneria Europea S.p.A.	30,00%	
CONSORZIO TRINACRIA S.C.A.R.L.	LIMENA	REALIZZAZIONE PIAZZALI AEROMOBILI	EURO	10.000	Pavimental S.p.A.	47,73%	
CONSORZIO 2050	ROMA	PROGETTAZIONE AUTOSTRADALE	EURO	50.000	SPEA Ingegneria Europea S.p.A.	0,50%	
COSTRUZIONI IMPIANTI AUTOSTRADALI SCARL	ROMA	REALIZZAZIONE DI OPERE PUBBLICHE E INFRASTRUTTURE	EURO	10.000	Pavimental S.p.A. Autostrade Tech S.p.A. Pavimental Polska Sp. z o.o.	75,00% 20,00% 5,00%	
ELMAS S.C.A.R.L. (IN LIQUIDAZIONE)	ROMA	REALIZZAZIONE/MANUTENZIONE PISTE E PIAZZALI AEROPORTI	EURO	10.000	Pavimental S.p.A.	60,00%	
IDROELETTRICA S.C.R.L.	CHATILLON	AUTOPRODUZIONE ENERGIA ELETTRICA	EURO	50.000	Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	0,10%	
LAMBRO S.C.A.R.L.	MILANO	ESECUZIONI DI ATTIVITÀ E LAVORI AFFIDATI DAL CONSORZIO COSTRUTTORI TEEM	EURO	200.000	Pavimental S.p.A.	2,78%	
PARTECIPAZIONI ISCRITTE NELLE ATTIVITÀ CORRENTI							
DOM MAKLEPSKI BDM S.A.	BIELSKO-BIALA (POLONIA)	HOLDING DI PARTECIPAZIONI	PLN	19.796.924	Stalexport Autostrady S.A.	2,71%	
IDFON S.A.	KATOWICE (POLONIA)	COMMERCIALIZZAZIONE ACCIAIO	PLN	343.490.781	Stalexport Autostrady S.A. Biuro Centrum Sp. z o.o.	2,78% 0,15%	
LUSOPONTE - CONCESSIONARIA PARA A TRAVESSIA DO TEJO S.A.	MONTEJO (PORTOGALLO)	CONCESSIONARIA AUTOSTRADALE	EURO	25.000.000	Autostrade Portugal - S.A. Concessoes de Infrastructuras S.A.	17,21%	
STRADA DEI PARCHI S.P.A.	ROMA	CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE	EURO	48.114.240	Autostrade per l'Italia S.p.A.	2,00%	

13.2 Revisione delle informazioni finanziarie annuali relative agli esercizi passati

13.2.1 Relazioni della Società di Revisione per gli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e 31 dicembre 2013

I bilanci consolidati dell'Emittente relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2013 e al 31 dicembre 2014 sono stati assoggettati a revisione contabile da parte della Società di Revisione, che ha emesso le proprie relazioni rispettivamente in data 22 ottobre 2014 e in data 27 marzo 2015, senza rilievi.

Si riporta di seguito il testo delle suddette relazioni di revisione legale.

Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.
Via della Camilluccia, 589/A
00135 Roma
Italia
Tel: +39 06 367491
Fax: +39 06 36749282
www.deloitte.it

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

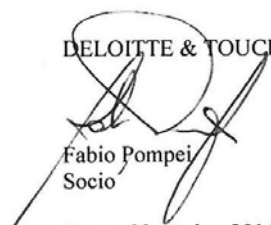
Al Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia S.p.A.

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico, del conto economico complessivo e delle variazioni di patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative di Autostrade per l'Italia S.p.A. e sue controllate ("Gruppo Autostrade per l'Italia") chiuso al 31 dicembre 2013. Tale bilancio consolidato è stato redatto nell'ambito del processo di ammissione alla negoziazione di un *Euro Medium Term Note Programme* di Autostrade per l'Italia S.p.A. presso l'*Irish Stock Exchange*. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli Amministratori di Autostrade per l'Italia S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio consolidato e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio consolidato, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Il bilancio consolidato presenta ai fini comparativi i dati dell'esercizio precedente e la situazione patrimoniale-finanziaria consolidata al 1 gennaio 2012. Tali dati sono stati da noi esaminati limitatamente a quanto necessario per esprimere il nostro giudizio sul bilancio consolidato al 31 dicembre 2013.

3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2013 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa del Gruppo Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso a tale data.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.


Fabio Pompei
Socio

Roma, 22 ottobre 2014

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova
Palermo Parma Roma Torino Treviso Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano - Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 1720239
Partita IVA: IT 03049560166

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

Deloitte.

Deloitte & Touche S.p.A.
Via della Camilluccia, 589/A
00135 Roma
Italia
Tel: +39 06 367491
Fax: +39 06 36749282
www.deloitte.it

**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE
AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D. LGS. 27.1.2010, N. 39
E DELL'ART. 165 DEL D. LGS. 24.2.1998, N. 58**

**All'Azionista della
Autostrade per l'Italia S.p.A.**

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria, del conto economico, del conto economico complessivo e delle variazioni di patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note esplicative, della Autostrade per l'Italia S.p.A. e sue controllate ("Gruppo Autostrade per l'Italia") chiuso al 31 dicembre 2014. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea compete agli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio consolidato e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio consolidato, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Il bilancio consolidato presenta ai fini comparativi i dati dell'esercizio precedente. Come illustrato nelle note esplicative, gli amministratori hanno riesposto alcuni dati comparativi relativi all'esercizio precedente, rispetto ai dati precedentemente presentati e da noi assoggettati a revisione contabile, sui quali avevamo emesso la relazione di revisione in data 22 ottobre 2014. Le modalità di rideterminazione dei dati comparativi e la relativa informativa presentata nelle note esplicative, sono state da noi esaminate ai fini dell'espressione del giudizio sul bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2014.

3. A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia al 31 dicembre 2014 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa del Gruppo Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso a tale data.

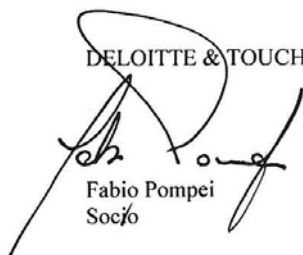
Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova
Palermo Parma Roma Torino Treviso Verona

Sede Legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano - Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.
Codice Fiscale/Registro delle Imprese Milano n. 03049560166 - R.E.A. Milano n. 1720239
Partita IVA: IT 03049560166

Member of Deloitte Touche Tohmatsu Limited

4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2014.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.



Fabio Pompei
Socio

Roma, 27 marzo 2015

13.2.2 Altre informazioni contenute nel Prospetto sottoposte a revisione contabile

Ad eccezione delle informazioni derivanti dai bilanci consolidati dell'Emittente relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013, il Prospetto non include altre informazioni che siano state assoggettate a revisione contabile, completa o limitata, da parte della Società di Revisione.

13.2.3 Informazioni finanziarie contenute nel Prospetto non estratte dai bilanci assoggettati a revisione contabile

Le informazioni finanziarie incluse nel Prospetto assoggettate a revisione contabile sono unicamente quelle estratte dai bilanci consolidati dell'Emittente relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013.

13.3 Data delle ultime informazioni finanziarie

I dati economico-finanziari più recenti presentati nel Prospetto e sottoposti a revisione contabile completa si riferiscono al bilancio consolidato del Gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

13.4 Procedimenti giudiziari e arbitrati

Alla Data del Prospetto, il Gruppo Autostrade è parte in procedimenti civili e amministrativi e in azioni legali, anche di natura penale, collegati al normale svolgimento delle sue attività. Al 31 dicembre 2014, nel bilancio del Gruppo è stanziato un fondo per contenziosi, rischi e oneri diversi pari a Euro 88,9 milioni, che include, per Euro 64,3 milioni, gli oneri che si stima potrebbero emergere dalla definizione dei contenziosi e delle vertenze in corso a tale data. Nella costituzione del fondo, che l'Emittente ritiene di importo adeguato, sono stati tenuti in considerazione: (i) i rischi connessi alla singola controversia; e (ii) i principi contabili di riferimento, che prescrivono l'accantonamento di passività per rischi probabili e quantificabili.

Si segnala, inoltre, che con riferimento ai contenziosi di valore indeterminabile, ovvero giudicati con rischio di soccombenza possibile o remoto, conformemente ai principi contabili di riferimento, non è stato effettuato alcun accantonamento al fondo rischi. Tuttavia, non si possono ad oggi escludere esiti sfavorevoli per l'Emittente. Cionondimeno, sulla base delle informazioni a disposizione e tenuto conto dei fondi rischi esistenti, l'Emittente ritiene che tali procedimenti e azioni non determineranno effetti negativi rilevanti sul proprio bilancio, in misura superiore a quanto già stanziato nel bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, nei relativi fondi per accantonamenti.

Si riporta di seguito una descrizione sintetica dei procedimenti in essere alla Data del Prospetto che, per l'importo o l'oggetto delle pretese avanzate, l'Emittente considera rilevanti o comunque meritevoli di segnalazione.

(A) Procedimenti penali

Richiesta di risarcimento da parte del Ministero dell'Ambiente

Nel 2007 - per fatti risalenti al 2005 - è stato avviato un procedimento penale, tuttora pendente, avanti al Tribunale di Firenze, sezione distaccata di Pontassieve, a carico di due dirigenti dell'Emittente e di altre

diciotto persone appartenenti a società di costruzione affidatarie, per presunte violazioni della normativa ambientale in occasione dei lavori di realizzazione della c.d. “Variante di Valico”.

In data 5 novembre 2012, su richiesta del Pubblico Ministero, il Giudice per le indagini preliminari ha disposto, a norma dell'art. 429 del Codice Penale, il rinvio a giudizio degli imputati, per rispondere:

- (a) del delitto di “attività organizzata per il traffico illecito di rifiuti” con riferimento alla gestione di terre e rocce da scavo originate dai lavori della “Variante di Valico” (Lotti 11,12,13) e della tratta fiorentina della terza corsia dell'A1 (Lotti 4, 5, 6, 7); e
- (b) di altre ipotesi contravvenzionali di gestione abusiva di rifiuti ai sensi degli artt. 260, 256, comma 1 e 253, comma 6, del Testo Unico Ambientale.

La contestazione della Procura è incentrata sulla qualificazione dei materiali provenienti dagli scavi delle gallerie come “rifiuto” - costituito da terreno asportato durante l'avanzamento dello scavo della galleria, miscelato ad altri rifiuti dell'attività di costruzione e demolizione contenenti sostanze pericolose - deducendosi, per l'effetto, l'illegittimità della condotta dei dirigenti dell'Emittente e degli appaltatori cui era stata affidata l'opera, che avrebbero invece utilizzato tali materiali per la costruzione dei rilevati autostradali e la realizzazione dei rimodellamenti ambientali previsti dai progetti e approvati nelle sedi competenti.

Nell'ambito di tale procedimento, il Ministero dell'Ambiente, con atto depositato in data 26 marzo 2013 e notificato all'Emittente in data 10 aprile 2013, si è costituito parte civile, chiedendo per i reati ascritti a tutti gli imputati, e dunque anche ai dirigenti di Autostrade per l'Italia, la condanna al risarcimento, in solido, del danno ambientale, oltre che degli ulteriori danni patrimoniali e non patrimoniali, in misura non inferiore ad Euro 810 milioni o nella diversa misura di giustizia.

All'udienza del 25 giugno 2013, Autostrade per l'Italia si è costituita in giudizio quale responsabile civile. L'udienza è stata dapprima rinviata al 27 settembre 2013, anche per la definizione delle eccezioni sollevate dalle difese e, successivamente – stante l'avvenuta soppressione della sezione distaccata di Pontassieve ai sensi del D.Lgs. 155/2012 e il conseguente accentramento di tutti i processi presso gli uffici del Tribunale di Firenze – prima al 4 ottobre 2013 e poi al 9 dicembre 2013. A tale ultima udienza, il Giudice, con ordinanza di pari data, ha, tra l'altro, (i) espunto la relazione tecnica che supportava la costituzione di parte civile e la richiesta economica da parte del Ministero in quanto priva di sottoscrizione, (ii) confermato che la qualifica di Polizia Giudiziaria non riguarda l'attività dei tecnici ARPAT nell'espletamento delle funzioni inerenti la legislazione a tutela della corretta gestione dei rifiuti e (iii) stabilito che i verbali di campionamento eseguiti da personale ARPAT privi dell'avviso alla persona indagata sono nulli e inutilizzabili.

Sulla scorta anche dei pareri resi da consulenti dell'Emittente si rileva quanto segue:

- (a) Autostrade per l'Italia, nella supervisione dell'esecuzione dei lavori e, in particolare, nel trattamento dei materiali di risulta degli scavi, ha sempre agito attraverso un costante confronto con le istituzioni e con gli enti territoriali preposti al controllo, secondo quanto previsto dal Disciplinare Unico dell'8 agosto 2008 per la gestione delle terre e rocce da scavo, contenente specifiche modalità per la formazione e la gestione di questi materiali;

- (b) la metodologia utilizzata per i lavori in questione risulta confermata dal Decreto Ministeriale n. 161/2012, che chiarisce le condizioni perché le terre e rocce da scavo possano essere riutilizzate come sottoprodotti, confermando quanto condiviso in data 8 agosto 2008 con il Ministero dell'Ambiente mediante il Disciplinare di cui sopra. Tale Decreto definisce anche i limiti di materiali inquinanti contenuti ai fini del riutilizzo per infrastrutture autostradali, limiti che sono rispettati dai materiali in questione, come asseverato da una perizia tecnica fornita dal Dipartimento di Ingegneria dell'Università degli Studi - Roma 3;
- (c) occorre inoltre evidenziare che la domanda risarcitoria "per equivalente patrimoniale", presentata nel corso del procedimento penale (in luogo della preventiva attivazione di tutte le necessarie misure di recupero ambientale eventuale), non appare conforme alla normativa italiana e alla Direttiva Europea 2004/35/CE. A tale proposito, la Commissione Europea ha infatti avviato una procedura di infrazione contro l'Italia fin dal 2007 (n. 2007/4679), che ha portato all'inserimento nella Legge 6 agosto 2013 (c.d. "Legge Europea 2013") di alcune modifiche al Testo Unico Ambientale, tra le quali (nell'art. 25 della citata Legge Europea 2013) l'eliminazione della previsione di risarcimento "per equivalente patrimoniale" di cui all'art. 311 del Testo Unico Ambientale, ferma restando la risarcibilità del danno ambientale in forma specifica attraverso specifiche misure di riparazione;
- (d) in ogni caso, nella remota ipotesi in cui fosse affermata qualche responsabilità dei due dirigenti della Società, si ritiene che l'onere degli eventuali interventi di recupero sarebbe contenuto.

Pertanto l'Emittente, anche sulla base di concordi pareri rilasciati dai propri consulenti, ritiene infondata la richiesta risarcitoria e di conseguenza, in considerazione del rischio remoto, non è stato effettuato alcun accantonamento nel bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

Nel periodo intercorrente tra i mesi di settembre e dicembre 2014 si sono tenute complessivamente sette udienze, ai fini dell'audizione di alcuni dei testi e dei consulenti la cui ammissione è stata richiesta dalle parti coinvolte. Tra gennaio e maggio 2015 risultano programmate sedici udienze.

In particolare, all'udienza del 12 gennaio 2015, il giudice, a seguito di corrispondenti eccezioni sollevate dai legali degli imputati e dei responsabili civili, ha reso un'articolata ordinanza con la quale ha stabilito che:

- (i) *“sono nulli i verbali di attività ispettiva compiuti dalla Polizia Giudiziaria in base alla delega del 31 maggio 2007 del Pubblico Ministero, in quanto l'omissione dell'avviso preventivo agli indagati non è stata adeguatamente motivata, e se ne ordina la restituzione al Pubblico Ministero;*
- (ii) *sono nulli i verbali di prelievo dei campioni, raccolti dalla Polizia Giudiziaria in esecuzione della delega citata, e delle successive analisi laboratoristiche sui reperti, in quanto non preceduti da congruo preavviso agli indagati, e ne ordina la restituzione al Pubblico Ministero;*
- (iii) *sono inutilizzabili [...] gli atti di analisi laboraristica condotta sui reperti raccolti da personale ARPAT nell'esercizio del potere di vigilanza e controllo amministrativo, in quanto carenti della dimostrazione documentale del preventivo avviso dell'esame alla persona interessata, ovvero perché concernenti campioni per i quali non è dimostrata l'impossibilità, a quel tempo, di ripetere l'accertamento analitico. Anche di tali atti si ordina la restituzione al Pubblico Ministero.”*

Il Pubblico Ministero, all'esito di tale ordinanza, ha presentato istanza di ricusazione del giudice, che alla data del Prospetto è all'esame della Corte d'Appello.

Con ordinanza del 9 febbraio 2015, il Collegio di Ricusazione Penale della Corte di Appello di Firenze, chiamato a pronunciarsi sull'istanza di ricusazione sopra menzionata, ha dichiarato l'istanza inammissibile per manifesta infondatezza dei motivi nella stessa addotti.

Alla luce di tutto quanto sopra riportato, si ritiene che la valutazione di rischio remoto in precedenza effettuata trovi ancor maggiore conforto e fondamento.

Per completezza, si segnala che il procedimento sopra descritto non assume rilevanza ai fini di un'eventuale responsabilità dell'Emittente ai sensi del D.Lgs. 8 giugno 2001, n. 231, come successivamente integrato e modificato.

Incidente del 28 luglio 2013 sul viadotto Acqualonga - Autostrada A16 Napoli - Canosa

In conseguenza del sinistro occorso, in data 28 luglio 2013, ad un autobus adibito a trasporto di persone intento a percorrere la A 16 Napoli-Canosa in direzione Napoli, all'altezza del chilometro 32+700 lungo il viadotto Acqualonga, ove hanno perso la vita quaranta persone, è pendente presso la Procura della Repubblica di Avellino un procedimento penale inizialmente iscritto a carico, tra gli altri, di tre dirigenti e due dipendenti dell'Emittente per i reati di omicidio colposo plurimo ed omissione di atti d'ufficio.

Nel corso del mese di maggio 2014, i consulenti nominati dalla Procura di Avellino hanno depositato il loro elaborato, ove è evidenziato un asserito carente stato di manutenzione delle barriere di sicurezza. Nel successivo mese di giugno 2014, sono stati iscritti nel registro degli indagati della Procura di Avellino altri tre dirigenti dell'Emittente, tra i quali colui che all'epoca dei fatti ricopriva la carica di Condirettore Generale "Operations & Maintenance" (che ha successivamente lasciato il Gruppo a far data dal 1° gennaio 2015).

All'esito delle indagini preliminari, concluse nei primi giorni del mese di gennaio 2015, è stato notificato a tutti gli indagati, tra cui figurano anche l'Amministratore Delegato, altri due dirigenti e un dipendente dell'Emittente (in totale, quindi, tra dirigenti e dipendenti, gli indagati dell'Emittente risultano essere complessivamente dodici), l'avviso di conclusione delle indagini preliminari che contiene una prima formale contestazione degli addebiti. In particolare, a tutti gli indagati dell'Emittente viene contestata la cooperazione colposa in omicidio colposo plurimo e disastro colposo. Nello specifico, a carico dell'Amministratore Delegato e delle altre figure della Direzione Generale dell'Emittente sono ipotizzati profili di responsabilità in ordine alla mancata riqualifica delle barriere di sicurezza sul viadotto, mentre nei confronti degli altri indagati dell'Emittente diversi da quelli sopra menzionati l'addebito riguarderebbe l'omessa manutenzione delle barriere medesime.

In aggiunta al giudizio penale, sono state promosse due distinte azioni civili, recentemente oggetto di riunione da parte del locale Tribunale civile.

Nel contesto della prima azione, promossa da Reale Mutua Assicurazioni, società assicuratrice dell'autobus, sono stati citati in giudizio più di duecento convenuti (tra cui l'Emittente), nella loro veste di soggetti danneggiati dal sinistro, in favore dei quali è stata messa a disposizione la somma dell'intero massimale prevista nella polizza assicurativa del mezzo (Euro 6 milioni). L'azione è stata promossa al fine di accertare la

misura del risarcimento del danno spettante a ciascuno degli aventi diritto e di procedere alla proporzionale ripartizione tra gli stessi dei relativi massimali. All'interno del suddetto giudizio, alcuni convenuti, nelle relative comparse di costituzione, hanno spiegato domanda risarcitoria anche nei confronti dell'Emittente. Quest'ultimo, nella relativa comparsa di costituzione, ha richiesto la chiamata in causa della propria compagnia assicurativa (Swiss Re International SE), con la quale ha in essere una polizza per responsabilità civile verso terzi.

Nel contesto della seconda azione, gli eredi di una passeggera deceduta nell'ambito del sinistro hanno promosso un'azione risarcitoria diretta nei confronti anche dell'Emittente, oltre che della società assicuratrice del mezzo, della società proprietaria dello stesso, nonché del suo utilizzatore. Con ordinanza del Tribunale di Avellino del 19 febbraio 2015, tale giudizio è stato oggetto di riunione con il citato giudizio promosso da Reale Mutua Assicurazioni, nell'ambito della quale l'Emittente è stato formalmente autorizzato a citare in giudizio, per l'udienza del 2 luglio 2015, la compagnia assicurativa Swiss Re International SE.

In conseguenza del sinistro lungo il viadotto Acqualonga, l'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici (odierna Autorità Nazionale Anticorruzione) ha avviato nei confronti dell'Emittente un'istruttoria - di natura amministrativa - in merito ai lavori di manutenzione svolti negli anni sulla tratta autostradale A16 Napoli-Canosa, nella quale è compreso il citato viadotto Acqualonga. All'esito dell'istruttoria, l'Autorità Nazionale Anticorruzione, con delibera n. 30 del 22 dicembre 2014, depositata in data 22 gennaio 2015 e disponibile sul sito *internet* dell'Autorità all'indirizzo www.anac.it, ha ravvisato asserite non conformità nelle attività di riqualifica delle barriere di sicurezza svolte nel 2012 sulla tratta Napoli - Canosa, che avrebbero dovuto comprendere, secondo la ricostruzione dell'Autorità, anche il viadotto Acqualonga e ha disposto l'invio della delibera all'Emittente, al MIT, ad ANAS, nonché alla Procura della Repubblica di Avellino. Si precisa che la suddetta delibera non ha effetti vincolanti quanto all'adozione, da parte dell'Emittente, di azioni volte a risolvere le asserite non conformità rilevate dall'Autorità stessa; in ogni caso, in data 24 febbraio 2015, l'Emittente, sulla base delle considerazioni svolte dalle proprie strutture tecniche, ha fornito riscontro alla suddetta Autorità, contestando le conclusioni di cui alla citata delibera.

Alla Data del Prospetto, sono in corso valutazioni in ordine ad eventuali ulteriori iniziative da intraprendere.

Per completezza, si segnala che il procedimento sopra descritto non assume rilevanza ai fini di un'eventuale responsabilità dell'Emittente ai sensi del D.Lgs. 8 giugno 2001, n. 231, come successivamente integrato e modificato.

Indagini della Procura di Firenze sullo stato delle barriere “New Jersey” installate nel tratto autostradale tra Barberino e Roncobilaccio

In data 23 maggio 2014, la Procura di Firenze ha emesso un decreto di esibizione ed acquisizione atti nei confronti dell'Emittente a seguito della nota ricevuta il precedente 14 maggio dalla Squadra di Polizia Giudiziaria della Polstrada di Firenze, corredata di materiale fotografico, dalla quale emergerebbero condizioni di degrado in cui versano le barriere “New Jersey” installate nel tratto autostradale tra Barberino e Roncobilaccio, ipotizzando a carico di ignoti il reato di cui all'art. 355, comma 2, n. 3, del Codice Penale (inadempimento di contratti di pubbliche forniture concernenti “*cose od opere destinate ad ovviare a un comune pericolo o ad un pubblico infortunio*”).

Contestualmente, la stessa Procura ha disposto il sequestro, eseguito il successivo 28 maggio 2014, delle barriere “*New Jersey*” poste sul margine destro delle carreggiate, comprese fra Barberino e Roncobilaccio, su dieci viadotti ivi presenti, disponendo a carico dell’Emittente l’adozione di misure atte a mantenere la sicurezza sui tratti interessati dai sequestri.

Nel mese di giugno 2014, l’Emittente ha consegnato alla Polizia Giudiziaria la documentazione richiesta concernente gli interventi di manutenzione, eseguiti negli anni, sulle barriere di sicurezza installate nella tratta di competenza. Nel successivo mese di ottobre, è stato redatto verbale di elezione di domicilio nei confronti dell’allora Direttore Generale (che ha poi lasciato il Gruppo a far data dal 1° gennaio 2015) e di un Dirigente dell’Emittente, entrambi formalmente indagati per il reato di cui all’art. 355 del Codice Penale. Infine, nel novembre 2014, i consulenti tecnici della Procura, con la partecipazione dei consulenti nominati dall’Emittente, hanno eseguito una serie di prove “a campione” sulle barriere ivi installate, al fine di verificarne le condizioni.

Nel contempo, a conclusione degli esperiti accertamenti, è stato disposto il dissequestro delle barriere.

Alla Data del Prospetto, le indagini preliminari sono ancora in corso, non avendo il Pubblico Ministero assunto alcuna determinazione in merito.

Per completezza, si segnala che il procedimento sopra descritto non assume rilevanza ai fini di un’eventuale responsabilità dell’Emittente ai sensi del D.Lgs. 8 giugno 2001, n. 231, come successivamente integrato e modificato.

Indagine della Procura di Prato sull’infortunio mortale di un operaio di Pavimental

A seguito dell’infortunio mortale occorso, in data 27 agosto 2014, ad un operaio di Pavimental (società cui erano stati affidati, in appalto, dall’Emittente i lavori per l’ampliamento della terza corsia dell’autostrada A1) durante lo svolgimento di alcuni lavori all’interno del cantiere, è stato incardinato presso la Procura di Prato un procedimento penale inizialmente iscritto a carico di personale di Pavimental per l’ipotesi di omicidio colposo aggravato dalla violazione delle norme in materia di salute e sicurezza del lavoro.

Nel mese di dicembre 2014, è stata notificata all’Amministratore Delegato dell’Emittente una richiesta di acquisizione di dati relativi alla società, con contestuale richiesta di nomina di un difensore di fiducia della stessa ed elezione di domicilio, in quanto persona giuridica indagata ai sensi del D.Lgs. 8 giugno 2001, n. 231. Analoga richiesta è pervenuta anche alla stessa Pavimental.

L’Emittente ritiene che il reato ipotizzato a carico della società possa essere quello di cui all’art. 25-*septies* del citato D.Lgs. 231/2001, in relazione all’art. 589, comma 3, del Codice Penale (“*Omicidio colposo aggravato commesso con violazione delle norme sulla sicurezza e salute del lavoro*”).

Tra gli indagati figura anche il R.U.P. (Responsabile Unico del Procedimento) dell’Emittente.

Alla Data del Prospetto, le indagini preliminari sono in corso ed è previsto un incidente probatorio, come richiesto dalla difesa di uno degli indagati di Pavimental, finalizzato alla predisposizione di una perizia che ricostruisca l’esatta dinamica dell’infortunio occorso.

Indagine della Procura di Vasto conseguente ad un sinistro mortale plurimo verificatosi al chilometro 450 della A14

Un procedimento è stato avviato dalla Procura della Repubblica di Vasto in conseguenza di un sinistro autostradale plurimortale verificatosi in data 21 settembre 2013 al chilometro 450 dell'A14. In detto procedimento, a seguito della notifica del relativo avviso conclusione indagini, figurano indagati l'Amministratore Delegato e due dirigenti della Società per l'ipotesi di reato di cooperazione colposa in omicidio colposo aggravato.

Nel mese di aprile 2015, le difese hanno prodotto una memoria difensiva. Allo stato, il Pubblico Ministero non ha assunto alcuna determinazione in proposito.

Per completezza, si segnala che i reati ipotizzati dalla Procura di Vasto non rientrano nel novero dei reati presupposto della responsabilità amministrativa di cui al D.Lgs. 8 giugno 2001, n. 231, come successivamente integrato e modificato.

(B) Contenzioso civile e amministrativo**Ricorso al T.A.R. della Liguria per l'annullamento del "Protocollo d'Intesa" per la realizzazione del "Nodo Stradale e Autostradale di Genova"**

In data 21 marzo 2011 è stato notificato all'Emittente, nonché alla Provincia di Genova, al Comune di Genova, al MIT, all'Autorità Portuale di Genova e all'ANAS, un ricorso al T.A.R. della Liguria promosso da alcune centinaia di cittadini per l'annullamento del "Protocollo di Intesa" sottoscritto in data 8 febbraio 2010, avente ad oggetto la realizzazione del "Nodo Stradale e Autostradale di Genova", c.d. Gronda di Ponente.

Successivamente, i ricorrenti hanno presentato alcuni motivi aggiunti, impugnando delibere e determinazioni regionali, nonché atti ministeriali inerenti e/o comunque connessi al Protocollo di Intesa intervenuti successivamente alla presentazione del ricorso.

Alla Data del Prospetto, l'udienza di discussione del ricorso non è stata ancora fissata. Un'eventuale soccombenza dell'Emittente potrebbe avere effetti sull'*iter* progettuale del "Nodo Stradale e Autostradale di Genova".

Società Infrastrutture Toscane

Società Infrastrutture Toscane S.p.A. (ai soli fini del presente Paragrafo, "SIT") ha sottoscritto nel 2006 con la Regione Toscana una concessione per la costruzione e gestione in *project financing* della bretella autostradale Prato - Signa. L'Emittente è azionista di SIT con una partecipazione pari al 46% del capitale sociale.

La Giunta Regionale della Regione Toscana a fine 2011 ha decretato la decadenza per eccessiva onerosità della concessione e, a seguito dell'avvio del procedimento arbitrale previsto in convenzione, il 19 febbraio 2014 è stato depositato il lodo. Il Collegio ha ritenuto legittima la decadenza disposta dalla Regione per eccessiva onerosità e ha condannato la Regione a corrispondere a SIT, in conseguenza della decadenza, circa complessivi Euro 30,6 milioni (di cui Euro 9,8 milioni quale corrispettivo per il valore della progettazione), mentre SIT è stata condannata a restituire il contributo pubblico di circa Euro 32,2 milioni, con compensazione delle

rispettive voci di debito e di credito. Il Collegio ha dichiarato l'obbligo di SIT di versare la differenza del dovuto, solo all'esito dell'eventuale infruttuosa escussione della garanzia prestata da Generali Italia per l'iniziativa.

Anche al fine di consentire l'anticipata esecuzione del lodo, la stessa Generali Italia, Regione Toscana e SIT hanno sottoscritto in data 1 ottobre 2014 un accordo transattivo per definire la vicenda che presentava un insieme di rilevanti contenziosi. Pertanto, dallo stesso 1 ottobre 2014 la concessione si intende dunque definitivamente risolta.

In particolare, nell'ambito della escussione da parte della Regione Toscana della garanzia prestata da Assicurazioni Generali, antecedentemente alla sottoscrizione del summenzionato accordo transattivo era stato da quest'ultima instaurato avanti il Tribunale di Firenze un giudizio di opposizione a decreto ingiuntivo per la sospensione della provvisoria esecutorietà dello stesso, ottenuto dalla Regione per il pagamento di una somma pari al contributo pubblico all'epoca concesso. A seguito della avvenuta sospensione del decreto ingiuntivo, con vari atti di citazione per chiamata in causa del terzo, notificati nel mese di febbraio 2013, i soci costruttori di SIT e la Regione Toscana hanno chiamato in causa SIT, mentre la stessa Regione Toscana ha chiamato in causa anche tutti i rimanenti soci di SIT, inclusa Autostrade per l'Italia. Con riferimento al giudizio di opposizione a decreto ingiuntivo, anche se molte delle parti in causa hanno ritenuto definita la controversia tra loro intercorsa in relazione alla vicenda in oggetto - depositando rinuncia alle domande proposte e facendosi carico delle spese legali sostenute o da sostenere nel giudizio medesimo, non richiedendo la condanna alle spese di alcuna delle altre parti costituite - si è in attesa che il Giudice sciolga la riserva.

Per mera completezza, si segnala che in data 25 marzo 2015, l'assemblea degli azionisti di SIT ha deliberato, *inter alia*, di mettere in liquidazione la società ed ha provveduto alla nomina del liquidatore.

Ricorso promosso dalla Provincia di Varese

La Provincia di Varese, in data 6 marzo 2014, ha promosso ricorso innanzi al T.A.R. Lazio contro il MIT, il MEF, l'ANAS e l'Emittente per l'annullamento, previa sospensiva: (i) del decreto del MIT (di concerto con il MEF) del 31 dicembre 2013 con cui è stato disposto l'incremento tariffario per l'anno 2014, relativamente, in particolare, al pedaggiamento delle autostrade A8 e A9; nonché (ii) della convenzione con cui Autostrade per l'Italia è stata ammessa a mantenere le stazioni di esazione lungo le predette autostrade, percependo un pedaggio non basato sulla distanza effettivamente percorsa dagli utenti. L'istanza cautelare promossa dalla Provincia di Varese è stata respinta dal T.A.R. con ordinanza del 17 aprile 2014. Alla Data del Prospetto, l'udienza di discussione del ricorso non è stata ancora fissata. Un'eventuale soccombenza dell'Emittente potrebbe comportare il mancato aggiornamento tariffario riconosciuto per l'anno 2014 con riferimento alle autostrade A8 e A9, ovvero un diverso sistema di pedaggiamento per le medesime autostrade.

Citazione Autostrade per l'Italia - Autostrade Tech contro Alessandro Patanè e altri

Per tutelare la posizione del Gruppo a fronte di reiterate richieste economiche avanzate dal Sig. Alessandro Patanè e dalle società a esso collegate, afferenti sostanzialmente alla titolarità del *software* del sistema denominato "SICVe" (*Safety Tutor*), l'Emittente e Autostrade Tech hanno notificato nei confronti del Sig. Patanè, in data 14 agosto 2013, un atto di citazione avanti al Tribunale di Roma, per veder accertata e dichiarata l'infondatezza delle pretese economiche dallo stesso vantate.

Il convenuto, all'atto della costituzione in giudizio, di cui si è avuta evidenza a inizio 2014, ha presentato (si ritiene oltre i termini di legge) una domanda riconvenzionale con cui ha richiesto, fra l'altro, l'accertamento della contraffazione del sistema "SICVe" e il riconoscimento del diritto di proprietà industriale del medesimo sistema, avanzando richiesta di risarcimento dei danni quantificati in circa Euro 7,5 miliardi, nonché la dichiarazione di fallimento delle società Autostrade per l'Italia, Autostrade Tech e Atlantia.

Detto procedimento, originariamente assegnato ad altra sezione, è stato definitivamente trasferito alla sezione specializzata in materia di imprese (Sez. IX, R.G. 62181/2013), con la sostituzione del Giudice assegnatario.

La prima udienza di trattazione, che si sarebbe dovuta tenere il 23 aprile 2014, è stata rinviata d'ufficio al 3 dicembre 2014 e, successivamente, al 20 maggio 2015, a causa dell'assenza del giudice assegnatario.

In relazione alla richiesta di dichiarazione di fallimento di Autostrade per l'Italia, Autostrade Tech e Atlantia, si segnala che il Pubblico Ministero degli affari civili, a cui era stata trasmessa l'istanza di fallimento dal giudice civile assegnatario, ha dichiarato il non luogo a provvedere, disponendo la ritrasmissione del fascicolo a quest'ultimo.

A giudizio dell'Emittente e di Autostrade Tech, in ciò supportati dai pareri dei consulenti legali che assistono le società, le domande riconvenzionali non meriterebbero di essere accolte, essendosi i convenuti costituiti tardivamente. In aggiunta, l'Emittente e Autostrade Tech ritengono che le richieste di parte convenuta siano da ritenersi, oltre che inammissibili, anche infondate nel merito.

Contenziosi promossi da affidatari del servizio ristoro

Due affidatari del servizio ristoro, My Chef e Chef Express, hanno contestato ad Autostrade per l'Italia asseriti inadempimenti agli obblighi contrattuali, relativamente ad alcune Aree di Servizio, chiedendo il risarcimento dei danni conseguenti. In estrema sintesi, si tratta di otto atti di citazione davanti il Tribunale civile di Roma relativi ad altrettante Aree di Servizio, nelle quali sono contenute richieste di risarcimenti dei danni e di riduzione delle *royalty* e, in taluni casi, di risoluzione del rapporto convenzionale.

L'affidatario Chef Express ha richiesto il risarcimento dei danni per complessivi Euro 47.178.756,16, oltre ad ogni ulteriore danno che sarebbe stato liquidato dal giudice. L'affidatario My Chef ha richiesto un risarcimento dei danni per complessivi Euro 10.800.000,00, oltre ad ogni ulteriore danno che sarebbe stato liquidato dal giudice.

In relazione ad entrambi i suddetti contenziosi, l'Emittente ha effettuato un accantonamento all'interno del proprio fondo per contenziosi, rischi e oneri diversi.

L'Emittente ha ricevuto rispettivamente da Chef Express e da My Chef, a seguito di negoziazioni intercorse, una proposta transattiva irrevocabile al fine di definire i rispettivi contenziosi pendenti, con la precisazione che gli importi previsti nelle due proposte transattive risultano inferiori rispetto alle richieste avanzate, rispettivamente, dai due affidatari in sede contenziosa. Alla Data del Prospetto, solo la proposta di Chef Express è stata oggetto di formale accettazione da parte della Società.

Contenzioso Autogrill

Nel mese di novembre 2013, Autogrill ha presentato tre ricorsi avanti il T.A.R. Lazio, il T.A.R. Emilia Romagna e il T.A.R. Lombardia per l'annullamento, previa sospensione, delle sollecitazioni a manifestare interesse e delle lettere di invito dell'*advisor* Roland Berger per l'affidamento dei servizi ristoro in alcune Aree di Servizio. In sintesi, Autogrill ha contestato la gravosità delle condizioni poste a base delle gare. Due istanze di sospensione di Autogrill sono state respinte dai T.A.R. e una è stata rinunciata dalla ricorrente. Inoltre, con riferimento alle procedure nel frattempo espletate dall'*advisor*, in relazione alle quali Autogrill è risultata prima in graduatoria, quest'ultima ha presentato, nel gennaio 2014, tre ricorsi avanti il T.A.R. Toscana, il T.A.R. Piemonte e il T.A.R. Liguria, per l'annullamento di alcune clausole convenzionali relative alla disciplina economica del rapporto di subconcessione. Sempre con riferimento alle suddette procedure espletate dall'*advisor*, nelle quali Autogrill è risultata prima in graduatoria, la stessa ha notificato motivi aggiunti ai sopra citati ricorsi promossi nel novembre 2013, contenenti analoga richiesta di annullamento di clausole convenzionali relative alla disciplina economica del rapporto di subconcessione.

Autogrill ha poi sottoscritto, senza riserve, tutte le convenzioni relative alle procedure per le quali è risultata prima in graduatoria.

Nei ricorsi pendenti innanzi al T.A.R. Lombardia e al T.A.R. Piemonte, per i quali era stata fissata l'udienza di merito, Autogrill ha comunicato la sopravvenuta carenza di interesse alla decisione dei ricorsi e il giudice amministrativo, con sentenza, ha dichiarato l'improcedibilità dei suddetti ricorsi per sopravvenuta carenza di interesse. Gli altri quattro contenziosi amministrativi risultano, invece, ancora formalmente pendenti.

Ricorsi in materia di esclusione dalle gare di appalto ex art. 38 del Codice dei Contratti Pubblici

L'Emittente, in qualità di committente, è stato destinatario, a far data dall'emanazione del Codice dei Contratti Pubblici, di una serie di ricorsi per esclusione dalle gare di appalto ai sensi dell'art. 38 del decreto medesimo. Negli ultimi due anni, il numero di tali ricorsi è sensibilmente diminuito, anche in virtù della consolidata giurisprudenza che si è formata sul punto e che conferma la correttezza dell'operato dell'Emittente.

Per quanto concerne i ricorsi tuttora pendenti in materia, si rileva che gli stessi hanno principalmente lo scopo di evitare, a danno del ricorrente, la segnalazione dell'esclusione presso l'Autorità Nazionale Anticorruzione (già Autorità per la Vigilanza sui Lavori Pubblici). Solamente un numero residuale di tali ricorsi potrebbe comportare, per importi comunque esigui, l'accoglimento di domande di risarcimento dei danni a carico dell'Emittente.

Pretese economiche aggiuntive degli appaltatori

L'Emittente, in qualità di committente, è destinatario di numerose pretese economiche aggiuntive da parte di appaltatori ai quali ha affidato lavori di costruzione e manutenzione della Rete di Autostrade per l'Italia. Sebbene a livello aggregato tali pretese possano rappresentare un valore significativo, nell'esperienza dell'Emittente il riconoscimento delle stesse è stato, per lo più, pari ad un valore sensibilmente inferiore rispetto a quello inizialmente richiesto.

Si evidenzia inoltre che, qualora fossero riconosciuti, gli oneri inerenti pretese relative ad attività di investimento sono rilevati patrimonialmente a incremento dei diritti concessori e successivamente ammortizzati.

Con riferimento agli oneri connessi alle pretese relative a manutenzioni, questi sono coperti dal fondo contenziosi stanziato in bilancio dall'Emittente, ritenuto congruo ai fini della copertura di ogni rischio connesso a tali pretese.

Giudizio instaurato dinanzi al Tribunale di Roma da Astaldi S.p.A.

Negli anni '90, Astaldi S.p.A. aveva instaurato un giudizio dinanzi al Tribunale Civile di Roma convenendo l'Emittente e Atlantia per sentirle condannare al pagamento di importi di denaro a titolo di riserve iscritte negli atti della contabilità della concessione di costruzione del collegamento tra lo svincolo di Genova Aeroporto e la SS Aurelia, l'aeroporto "C. Colombo", la sopraelevata SS 35 e la viabilità lungo il Torrente Polcevera. In tale giudizio, Autostrade per l'Italia e Atlantia hanno presentato richiesta di manleva nei confronti dell'ANAS.

In data 25 febbraio 2005, il Tribunale di Roma ha accolto le domande di Astaldi S.p.A., condannando l'Emittente al pagamento di circa Euro 57 milioni, oltre interessi.

L'Emittente e Atlantia hanno proposto appello dinanzi alla Corte d'Appello di Roma, chiedendo la riforma e la sospensione dell'efficacia della sentenza impugnata. La Corte d'Appello ha accolto la domanda cautelare limitatamente alle somme eccedenti l'importo di Euro 30 milioni. Conseguentemente, l'Emittente ha provveduto al pagamento di detto importo (Euro 30 milioni) in favore di Astaldi S.p.A..

Con sentenza del 26 maggio 2011 - in parziale accoglimento dell'appello principale proposto da l'Emittente e da Atlantia - la Corte d'Appello di Roma ha dichiarato l'inammissibilità di alcune domande di Astaldi S.p.A. relative alle predette riserve. In particolare, la Corte d'Appello ha fissato l'importo dovuto dall'Emittente a titolo di riserve in Euro 44 milioni circa, oltre interessi. L'Emittente, avendo già versato una somma pari a Euro 30 milioni a seguito del giudizio cautelare d'appello, ha provveduto al versamento di Euro 17 milioni circa, comprensivi degli interessi maturati. La Corte, inoltre, ha rigettato la domanda di manleva proposta da Autostrade per l'Italia e da Atlantia anche in sede di appello.

Avverso la suddetta sentenza, l'Emittente e Atlantia hanno promosso ricorso avanti la Corte di Cassazione. Astaldi S.p.A. ha proposto invece ricorso incidentale al fine di vedersi riconosciuta una riserva respinta dalla Corte d'Appello, di importo pari a circa Euro 9 milioni.

Alla Data del Prospetto, l'udienza di discussione del ricorso non è stata ancora fissata.

In relazione al contenzioso sopra descritto, l'Emittente ha effettuato un accantonamento all'interno del proprio fondo per contenziosi, rischi e oneri diversi.

Autostrada A5 - Contenzioso con le imprese appaltatrici

Tre procedimenti sono pendenti con riferimento a Raccordo Valle d'Aosta, relativamente alla costruzione dell'Autostrada A5 Aosta - Monte Bianco. L'Emittente ritiene che, in base all'esperienza relativa a pretese di questa natura, solo una parte di esse sarà effettivamente pagata.

Il primo procedimento riguarda l'ATI Torno-Fioroni che ha avanzato una pretesa per riserve di circa Euro 37 milioni. Raccordo Valle d'Aosta ha proposto una transazione pari a Euro 12 milioni, ma la stessa non è stata approvata da ANAS, per cui la materia è ancora oggetto di contenzioso. Il Tribunale di Roma ha nominato un consulente tecnico d'ufficio, il quale ha riconosciuto una pretesa del valore di Euro 19 milioni. All'udienza del 13 dicembre 2011, il Giudice ha disposto la riconvocazione della consulenza tecnica d'ufficio per l'udienza del 17 aprile 2012, a seguito della quale è stato disposto di presentare una relazione di chiarimenti alle note critiche di Raccordo Valle d'Aosta. All'udienza del 18 aprile 2014, le parti hanno precisato le rispettive conclusioni. Con sentenza del 23 gennaio 2015, Raccordo Valle d'Aosta è stata condannata al pagamento di Euro 3,6 milioni, oltre rivalutazione interessi.

Il secondo procedimento riguarda il giudizio proposto da Raccordo Valle d'Aosta in opposizione ad un decreto ingiuntivo emesso dal Tribunale civile di Roma in favore di Torno-Fioroni per il pagamento di danni subiti, pari a circa Euro 9,6 milioni. All'udienza del 4 luglio 2013 il consulente tecnico d'ufficio ha presentato la propria relazione. Il Giudice ha quindi disposto la convocazione del consulente all'udienza del 29 novembre 2013 per chiarificazioni. In seguito al decesso del consulente tecnico nominato da Raccordo Valle d'Aosta, si è proceduto alla nomina di un nuovo consulente. Il Giudice ha concesso un supplemento di istruttoria al consulente tecnico d'ufficio fino al 30 settembre 2014, fissando una nuova udienza al 21 novembre 2014. In tale data, la causa è stata assunta in decisione e si è in attesa della pubblicazione della sentenza.

Il terzo procedimento riguarda l'impresa Pizzarotti che ha riassunto il giudizio presso il T.A.R. del Lazio per il riconoscimento di circa Euro 3,345 milioni a titolo di revisione dei prezzi, a seguito della sentenza del T.A.R. Valle d'Aosta del 14 marzo 2012 che ha declinato la propria competenza territoriale. Raccordo Valle d'Aosta si è costituita in giudizio e, alla Data del Prospetto, l'udienza non risulta ancora fissata.

Eventi nevosi del dicembre 2010

Nel mese di dicembre 2010, l'Italia e diverse zone dell'Europa occidentale sono state coinvolte da rilevanti eventi nevosi accompagnati da temperature inferiori a zero gradi, che hanno causato, tra l'altro, ritardi e disagi in vari punti della Rete di Autostrade per l'Italia.

In data 21 aprile 2011, ANAS ha trasmesso all'Emittente quattro note di contestazione relative alla gestione degli eventi nevosi verificatisi in tale periodo lungo la A1 Milano-Napoli nell'area fiorentina, la A11 Firenze-Pisa Nord, la A14 nelle tratte Pescara-Vasto e Loreto-Senigallia. In data 10 giugno 2011, l'Emittente ha presentato le proprie controdeduzioni. A conclusione delle relative istruttorie, ANAS ha adottato:

- in data 11 novembre 2011, due provvedimenti di archiviazione dei relativi procedimenti ispettivi per gli eventi nevosi che hanno riguardato la A14, tratta Loreto-Senigallia, e la A11 Firenze-Pisa Nord;
- in data 22 novembre 2011, due provvedimenti di applicazione delle penali contrattuali previste nella Convenzione Unica, per gli eventi nevosi sull'A1 e sull'A14 Pescara-Vasto, di importo, rispettivamente, pari a Euro 483.871,32 e a Euro 96.032,00.

In luogo del pagamento della penale, su richiesta di ANAS, l'Emittente ha provveduto ad accantonare il relativo importo in un fondo oneri e rischi.

In relazione agli eventi nevosi del 17 dicembre 2010 sulla A1 Milano-Napoli, l'AGCM ha avviato un procedimento per verificare la correttezza sia delle modalità di comunicazione, da parte dell'Emittente, delle informazioni agli utenti in ordine alla effettiva situazione di viabilità sulle autostrade in concessione, sia delle modalità con le quali la stessa gestisce gli eventi idonei ad alterare significativamente le condizioni di circolazione.

Al termine dell'istruttoria, l'AGCM, con provvedimento notificato in data 25 luglio 2011, ha comunicato di non accogliere gli impegni presentati nel corso del procedimento da Autostrade per l'Italia. In particolare, l'AGCM ha deliberato che la condotta posta in essere dalla Società, in occasione dello specifico evento, costituisce una pratica commerciale scorretta ai sensi del Codice del Consumo, vietandone quindi l'ulteriore diffusione e irrogando una sanzione amministrativa pecuniaria di Euro 350.000. In data 7 novembre 2011, l'Emittente ha presentato ricorso presso il T.A.R. del Lazio chiedendo l'annullamento del provvedimento.

A seguito dei predetti eventi nevosi, la Società è stata, altresì, convenuta in contenziosi promossi da singoli o gruppi di utenti che per la maggior parte sono stati definiti.

Tra i contenziosi tuttora pendenti, si segnala l'azione di classe, ai sensi dell'art. 140-*bis* del Codice del Consumo, promossa da alcune associazioni di consumatori (Associazioni Codici, Centro per i diritti del cittadino, l'Unione Consumatori, Movimento Difesa del Cittadino e Associazione per la Difesa dei Consumatori e Utenti) dinanzi al Tribunale civile di Roma per il risarcimento dei presunti danni subiti in occasione del predetto evento nevoso. Ad esito dell'udienza del 5 novembre 2012, il Tribunale civile ha deciso, con ordinanza del 20 dicembre 2012, di sospendere la causa fino al passaggio in giudicato della sentenza che definisce la controversia innanzi il T.A.R. Lazio avente ad oggetto l'annullamento del provvedimento n. 22616/2011 dell'AGCM. Il Tribunale ha dunque ritenuto di non prendere in considerazione l'eccezione di inammissibilità avanzata dalla Società sulla base della mancanza di omogeneità dei diritti individuali tutelabili attraverso l'azione di classe, valutando invece l'esigenza di prevenire contrasti di valutazione fra organi decidenti e di consentire al giudice di avvalersi dei risultati dell'attività istruttoria di altre autorità (vale a dire l'AGCM).

Alla Data del Prospetto, non è possibile quantificare l'ipotetica incidenza economica dell'azione, che è stata formalmente presentata per soli quattro utenti, per un valore ipotetico di Euro 8.000,00. Alla ripresa del procedimento, per il quale non è stata fissata alcuna udienza, data la perdurante pendenza del giudizio davanti al T.A.R. Lazio, potrebbero aderire all'azione di classe altri potenziali consumatori, nonostante l'Emittente ritenga tale eventualità remota, sulla base del numero delle procedure di conciliazione e di transazioni già concluse per il riconoscimento di una liberalità, quale segno di attenzione per il disagio patito dagli utenti (poco meno di 8.000 pratiche liquidate per un valore di poco inferiore a Euro 2,2 milioni).

Citazione ESA Euro Service Assistance S.r.l. nei confronti di Autostrade per l'Italia, Tangenziale Napoli, Autostrade Meridionali, ANAS, Aci Global S.p.A., Europe Assistance Vai S.p.A.

In data 7 maggio 2014, la società ESA Euro Service Assistance S.r.l. ha notificato all'Emittente e ad altri soggetti una citazione davanti al Tribunale di Napoli, con cui chiede la declaratoria di nullità del regolamento predisposto dalle concessionarie autostradali per la prestazione del servizio di soccorso meccanico in autostrada ("SSM") nella parte relativa all'assegnazione delle chiamate di tipo "nominativo", per intesa restrittiva della concorrenza e violazione dell'art. 2, comma 2, della L. n. 287/90.

L'ammontare richiesto in atti è pari a Euro 417,6 migliaia. In data 10 novembre 2014 si è tenuta la prima udienza, all'esito della quale la causa è stata rinviata al 22 settembre 2015 per la precisazione delle conclusioni.

Inquinamento acustico

Sono pendenti diversi procedimenti nei confronti del Gruppo Autostrade, instaurati da autorità locali o da privati in merito ai livelli sonori generati dalle tratte autostradali della Rete Italiana del Gruppo. Con particolare riguardo ad Autostrade per l'Italia, la stessa ha intentato azioni opponendosi alle decisioni delle autorità locali che richiedevano l'adozione di misure immediate per ridurre i livelli sonori. In talune circostanze, la Società ha dovuto invece adottare tali misure quali, a titolo esemplificativo, piantare file di alberi oltre la rete autostradale o erigere barriere sonore.

In relazione a un solo contenzioso in materia di inquinamento acustico (il cui *petitum* è pari a Euro 500.000,00), l'Emittente ha effettuato un accantonamento all'interno del proprio fondo per contenziosi, rischi e oneri diversi.

Danni subiti da utenti

Annualmente, l'Emittente riceve circa 5.000 richieste di risarcimento per asseriti danni subiti dagli utenti, di cui una parte consistente non viene accolta (in quanto i danni ivi dedotti non sono ritenuti riconducibili a cause imputabili all'Emittente), una parte viene liquidata direttamente dalla Società e solo un limitato numero viene trasferito alla compagnia di assicurazione, ai fini del risarcimento al netto della franchigia contrattuale a carico dell'Emittente, pari, alla Data del Prospetto, a Euro 500.000,00.

A fronte del mancato riconoscimento del risarcimento diretto, alcuni utenti attivano procedimenti giudiziari. In particolare, nel corso del 2014 sono stati notificati all'Emittente n. 721 atti di citazione riferiti alla gestione nell'ambito della c.d. "*self retention*" (intesa come gestione diretta e liquidazione, se dovuta, del sinistro, da parte della Società, assumendone direttamente il costo di riferimento) e n. 9 atti di citazione trasferiti alla gestione assicurativa. Il valore complessivo dei *petitum* dei procedimenti instaurati nel 2014 al di sotto della franchigia assicurativa è pari a circa Euro 4,7 milioni, di cui circa il 75% ha un *petitum* che non supera individualmente la somma di Euro 5.000,00.

(C) Contenzioso relativo a incrementi tariffari

Ricorsi di Autostrade Meridionali e Raccordo Valle d'Aosta avverso i mancati incrementi tariffari

Autostrade Meridionali

1. Nel corso del 2014, Autostrade Meridionali ha promosso ricorso avanti il T.A.R. Campania avverso il decreto del 31 dicembre 2013 del MIT di concerto con il MEF, con il quale non è stato riconosciuto alcun adeguamento tariffario per l'anno 2014. Il T.A.R. Campania, con ordinanza del 28 maggio 2014, ha accolto l'istanza cautelare presentata da Autostrade Meridionali, ai fini del riesame del provvedimento da parte del Concedente. Quest'ultimo, in data 18 luglio 2014, ha emesso un provvedimento di riesame, con il quale ha confermato la propria posizione. Autostrade Meridionali, nell'ambito dello stesso giudizio, ha quindi impugnato, con motivi aggiunti, anche tale provvedimento. Con sentenza depositata in data 22 gennaio 2015, il T.A.R. ha accolto il ricorso di Autostrade Meridionali, annullando il decreto di diniego dell'incremento tariffario per il 2014.

2. Con decreto del 31 dicembre 2014, il MIT, di concerto con il MEF, non ha riconosciuto alcun incremento tariffario in favore di Autostrade Meridionali per l'anno 2015. Analogamente a quanto avvenuto avverso il provvedimento di diniego del 2014, è stato promosso ricorso avanti al T.A.R. avverso il suddetto decreto.

Raccordo Valle d'Aosta

Nel corso del 2014, Raccordo Valle d'Aosta ha promosso ricorso avanti il T.A.R. avverso il decreto del 31 dicembre 2013 del MIT di concerto con il MEF, con il quale è stato riconosciuto alla società l'adeguamento tariffario per l'anno 2014, determinato in via provvisoria nella misura del 5%, rinviando in sede di aggiornamento quinquennale del piano finanziario il recupero della differenza tra l'effettivo aggiornamento tariffario dovuto (13,96%) e quello autorizzato. A fini di completezza, si segnala che in conformità a quanto stabilito dalla Delibera CIPE n. 27/2013, la società Raccordo Valle d'Aosta ha trasmesso al Concedente, nel corso del mese di giugno 2014, una proposta di aggiornamento quinquennale del piano economico finanziario che prevede anche il recupero dell'incremento tariffario dal 1° gennaio 2014, oggetto di mancato riconoscimento. Tale piano è stato nuovamente ripresentato nel mese di novembre 2014 al Concedente, al fine di recepire alcune richieste formulate da quest'ultimo.

Alla Data del Prospetto, l'*iter* per la definizione dell'aggiornamento dei piani suddetti è ancora in corso e sarà formalizzato con atti aggiuntivi alle convenzioni vigenti.

* * *

Con riferimento ai ricorsi sopra descritti avverso i mancati incrementi tariffari, l'eventuale rigetto del ricorso comporterebbe il mancato ristoro dei minori ricavi conseguiti dalle società interessate nel periodo di riferimento.

(D) Contenzioso relativo alle controllate estere

Contenzioso in capo a ETC

Alla Data del Prospetto, ETC è coinvolta in due distinte controversie, la prima con l'Autorità dei Trasporti della Contea di Miami-Dade (ai soli fini del presente Paragrafo, "MDX"), la seconda con la Port Authority of New York and New Jersey (ai soli fini del presente Paragrafo, "PANY").

A seguito del mancato pagamento da parte della MDX di servizi di gestione e manutenzione del sistema di campo e del sistema centrale resi da ETC, e dopo aver fatto ricorso, senza successo, a una procedura di mediazione prevista dal contratto di servizio, in data 28 novembre 2012 ETC ha avviato, innanzi al Tribunale della Contea di Miami Dade dello Stato della Florida, un'azione giudiziale nei confronti della stessa MDX, richiedendo il versamento dei corrispettivi non pagati (per un ammontare superiore a 30 milioni di dollari americani) e il riconoscimento dei danni per altre inadempienze contrattuali.

Nel mese di dicembre 2012, la MDX ha a sua volta notificato a ETC la risoluzione del contratto di servizio e richiesto giudizialmente un risarcimento danni per un ammontare di 26 milioni di dollari americani, per presunte inadempienze contrattuali da parte di ETC. Nell'agosto 2013, ETC e la MDX hanno concordato il compenso per i servizi resi da ETC durante la fase di migrazione delle attività (cosiddetto "disentanglement")

da ETC alla stessa MDX, fase terminata il 22 novembre 2013, per la quale la MDX ha provveduto a corrispondere i relativi pagamenti a ETC.

La fase probatoria del procedimento si è conclusa nel corso del primo semestre 2014. La decisione, inizialmente attesa entro il 2014, era stata in un primo momento rinviata dall'organo giudicante al febbraio 2015 ed è ora attesa entro la fine dell'esercizio in corso.

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

Alla Data del Prospetto, le discussioni con la PANY per risolvere i motivi di divergenza non hanno ancora portato a risultati. ETC ritiene di avere fondati motivi di contestazione.

Contenziosi relativi ad attività in Brasile

Istruttorie ARTESP

In data 13 luglio 2013, l'Agenzia Regolatoria dei Servizi Pubblici di Trasporto dello Stato di San Paolo (ai soli fini del presente Paragrafo, "ARTESP"), attraverso pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, ha deciso di avviare un'istruttoria nei confronti di tutte le dodici concessionarie dello Stato di San Paolo (di cui due appartenenti al Gruppo Autostrade, vale a dire Triangulo do Sol e Colinas), che concordarono con l'ARTESP stessa gli atti aggiuntivi e modificativi (ai soli fini del presente Paragrafo, "TAM"), approvati e firmati nel 2006, che prorogarono la durata delle concessioni per compensarne, tra l'altro, gli oneri legati a imposizioni fiscali introdotte successivamente al rilascio delle concessioni.

A seguito dei TAM del 2006, Triangulo do Sol e Colinas hanno ottenuto una estensione della durata delle concessioni rispettivamente pari a circa 3 anni e 8 anni.

I TAM del 2006 furono negoziati e sottoscritti dall'ARTESP sulla base di conformi pareri favorevoli da parte delle proprie strutture tecniche, giuridiche ed economiche. Successivamente gli stessi sono stati verificati dagli appositi organismi di vigilanza del Ministero dei Trasporti e della Corte dei Conti dello Stato di San Paolo che ne hanno confermato la piena validità.

Tuttavia, l'ARTESP ha successivamente contestato il fatto che le compensazioni sarebbero state calcolate sulla base delle previsioni di piano finanziario, come peraltro previsto nel contratto di concessione, e non sulla base dei dati consuntivi.

La fase amministrativa del procedimento intrapreso dall'ARTESP per la revisione dei TAM del 2006 è terminata per tutte le concessionarie coinvolte e l'ARTESP ha avviato l'*iter* giudiziario, richiedendo l'annullamento dei TAM del 2006 per consentirne il successivo ricalcolo secondo la metodologia proposta dall'ARTESP stessa.

Alla Data del Prospetto, delle dodici società concessionarie coinvolte, le dieci che hanno ricevuto una estensione della concessione con i TAM del 2006 hanno ricevuto una notifica circa l'avvio del procedimento giudiziale. Tra queste, Colinas ha ricevuto la notifica in data 29 settembre 2014 e Triangulo do Sol in data 26 novembre 2014. Le concessionarie interessate, tra cui le stesse Triangulo do Sol e Colinas e gli operatori del settore, inclusi quelli del credito, ritengono remoto il rischio di soccombenza nel procedimento giudiziario. Tale posizione è supportata, a giudizio dell'Emittente, da diversi e inequivoci pareri legali, resi da autorevoli professionisti esperti di diritto amministrativo e regolatorio.

Decisione del Segretario dei Trasporti dello Stato di San Paolo

Nel mese di maggio 1998, una decisione unilaterale del Segretario dei Trasporti dello Stato di San Paolo ha vietato il pedaggiamento degli assi sospesi dei veicoli pesanti, introducendo una limitazione non prevista dai contratti di concessione. Le concessionarie interessate, tra cui Triangulo do Sol, hanno quindi avviato un'azione giudiziale, chiedendo la ricomposizione dell'equilibrio economico-finanziario originario del contratto. Dopo due sentenze sfavorevoli nei primi due gradi di giudizio di competenza dei tribunali statali di San Paolo, rispettivamente nel 2004 e nel 2010, il 3 dicembre 2013 è stata pubblicata la decisione del Tribunale Superiore di Giustizia (Superior Tribunal de Justiça o "STJ") di Brasilia, che si è espresso a favore delle concessionarie.

A seguito del ricorso dell'ARTESP, che richiedeva una revisione della sentenza, in data 20 febbraio 2014 il giudice ha ritirato la propria precedente decisione. Le concessionarie, in data 24 febbraio 2014, hanno quindi richiesto al giudice che la decisione finale venisse rimessa all'organo collegiale del STJ di Brasilia. In data 2 dicembre 2014, il Tribunale ha negato la richiesta delle concessionarie, dichiarandosi non competente a decidere sul tipo di materia. A seguito della pubblicazione, in data 3 febbraio 2015, delle motivazioni del pronunciamento del Tribunale, il 9 febbraio 2015 le concessionarie hanno presentato ricorso richiedendo, tra l'altro, che la causa venga riassunta innanzi al Tribunale dello Stato di San Paolo. In data 24 febbraio 2015, l'ARTESP ha presentato opposizione allo stesso STJ di Brasilia contro il ricorso delle concessionarie. In data 24 marzo 2015, il STJ ha respinto il ricorso delle concessionarie dichiarandolo non ammissibile nel caso in oggetto. Per effetto di tale decisione, il pedaggiamento degli assi sospesi dei veicoli pesanti non è riconosciuto ai sensi della concessione. Fermo restando quanto precede, si segnala che alla Data del Prospetto la concessionaria Triangulo do Sol (analogamente a Colinas, che non era parte del contenzioso oggetto di descrizione) applica comunque il suddetto pedaggio, non in quanto riconosciuto a livello giudiziale ma come misura compensativa per il mancato adeguamento tariffario risalente al mese di luglio del 2013, in virtù di una delibera dell'ARTESP assunta nel medesimo periodo.

Risoluzione del Contratto di Partenariato di Ecomouv

Alla Data del Prospetto, le attività del Gruppo Autostrade in Francia sono cessate a seguito della risoluzione del Contratto di Partenariato, comunicata alla società di progetto Ecomouv da parte dei Ministri francesi competenti in data 30 ottobre 2014 e preceduta da una serie di avvenimenti descritti di seguito. A seguito del pagamento, in data 2 marzo 2015, dell'indennità convenuta in favore del Gruppo (come meglio precisato nel seguito), il contenzioso relativo a Ecomouv può essere considerato, per quanto a conoscenza dell'Emittente, concluso.

Il 20 ottobre 2011, l'Emittente, attraverso la società di progetto Ecomouv (di cui, alla Data del Prospetto, detiene il 70% del capitale), ha sottoscritto con il Ministero francese dell'Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile,

dei Trasporti e dell'Edilizia Popolare (MEDDTL) il Contratto di Partenariato relativo alla realizzazione e la gestione dell'Eco Taxe, un sistema di pedaggiamento satellitare obbligatorio per i mezzi pesanti superiori alle 3,5 tonnellate in transito su circa 15.000 chilometri della rete stradale nazionale (c.d. progetto *Eco Taxe Poids Lourds*). Il contratto prevedeva una prima fase di progettazione e allestimento del servizio della durata di 21 mesi dalla firma del contratto e quindi una seconda fase di gestione e manutenzione del servizio di esazione della tassa della durata di 11 anni e mezzo. Le attività di verifica del dispositivo da parte dello Stato francese – Vérification d'Aptitude au Bon Fonctionnement (ai soli fini del presente Paragrafo, "VABF") – si sono concluse l'8 novembre 2013 e il 22 novembre 2013 lo Stato ha riconosciuto il dispositivo conforme alle prescrizioni tecniche e alle disposizioni legali e regolamentari applicabili, salvo che per l'omologazione delle catene di esazione e controllo. Tali omologazioni, non necessarie ad avviso di Ecomouv ai fini della VABF, sono tuttavia intervenute nel corso del mese di dicembre 2013.

Il 29 ottobre 2013 il Primo Ministro francese annunciava la sospensione dell'entrata in vigore dell'Eco Taxe, a seguito di un violento movimento di protesta in Bretagna, per poter prendere in conto misure di aggiustamento del perimetro di applicazione richieste con forza dalle organizzazioni professionali dei trasportatori, agricoltori e politici della regione bretone. La sospensione dell'entrata in vigore dell'Eco Taxe ha determinato gravi perturbazioni sull'esecuzione del Contratto di Partenariato. Due Commissioni parlamentari sono state insediate nel corso di dicembre 2013, una delle quali, la *Mission d'Information* presso l'Assemblea Nazionale, con lo scopo precipuo di verificare le condizioni di riavvio per la messa in esercizio della tassa.

Il 16 gennaio 2014, il Ministero dei Trasporti francese ha convocato una riunione trilaterale con Ecomouv e le banche finanziatrici, nel corso della quale ha annunciato la pronuncia della VABF, nonché l'intenzione di avviare una negoziazione con Ecomouv per definire le condizioni di sospensione del Contratto di Partenariato per il periodo necessario ai lavori delle Commissioni parlamentari, preservare i diritti dello Stato e garantire a Ecomouv una giusta presa in conto delle sue responsabilità e dei suoi diritti in vista del mantenimento del progetto Eco Taxe e del Contratto. Il 17 gennaio 2014, ottenuta la pronuncia della VABF, avvenuta peraltro a seguito di una specifica messa in mora da parte di Ecomouv, la stessa Ecomouv ha inviato allo Stato il rapporto di fine verifica del dispositivo in condizioni regolari (cosiddetto "rapporto di fine VSR"), passaggio contrattuale propedeutico all'accettazione formale del dispositivo.

L'11 marzo 2014, in occasione di un'apposita audizione convocata dalla Commissione senatoriale d'inchiesta, i rappresentanti di CAP Gemini – *advisor* tecnico dello Stato che ha eseguito le operazioni di verifica sul dispositivo – hanno dichiarato, sotto giuramento, che il dispositivo era operativo e che dall'analisi del rapporto di fine VSR non era emerso "alcun difetto maggiore". Difatti, lo Stato, pur avendo utilizzato due mesi per analizzare il rapporto di fine VSR, non aveva formulato alcuna osservazione in merito all'eventuale presenza di difetti maggiori suscettibili di poter impedire l'accettazione del sistema. Tuttavia, con lettera del 20 marzo 2014, data che lo Stato aveva considerato come termine ultimo per pronunciarsi sul rapporto di fine VSR, pur essendo il dispositivo innegabilmente completato e conforme alle specifiche contrattuali e legali applicabili, il Ministro dei Trasporti francese ha comunicato a Ecomouv che sussistevano, ad avviso del Governo francese, gli estremi per la risoluzione contrattuale per effetto di ritardi superiori a sei mesi, rispetto alla data inizialmente prevista di consegna del dispositivo (20 luglio 2013). Contestualmente però, nella stessa lettera, il Ministro auspicava la ripresa delle negoziazioni con Ecomouv, riavviate effettivamente il successivo 22 marzo 2014.

Ecomouv, pur aderendo all'invito a negoziare, ha fermamente e formalmente contestato, confortata da autorevoli pareri legali, con lettere del 21 marzo e del 4 aprile 2014, la fondatezza dei presupposti invocati dal Ministero dei Trasporti e in particolare: (i) la sussistenza di un ritardo imputabile a Ecomouv di oltre sei mesi, (ii) l'applicabilità della risoluzione contrattuale per inadempimento nella fattispecie, stante l'assenza di ogni pregiudizio per lo Stato del supposto ritardo, e (iii) la strumentalità della prospettata sanzione, in connessione con il contestuale invito a Ecomouv a negoziare un accordo, al fine di ottenere condizioni di negoziazione inique per quest'ultima, riservandosi ogni azione legale a tutela dei propri diritti.

Contestualmente, Ecomouv ha anche avviato la procedura obbligatoria di conciliazione prevista dal Contratto di Partenariato per risolvere amichevolmente ogni disputa tra le parti, propedeutica a un eventuale contenzioso giudiziario. La commissione di conciliazione, composta da tre presidenti emeriti di sezione del Consiglio di Stato francese, è stata formalmente costituita il 5 maggio 2014. Le negoziazioni condotte da Ecomouv con la Direzione Generale dei Trasporti (DGTIM), cui è stato affidato il mandato a negoziare da parte del Comitato Interministeriale, hanno consentito di pervenire alla sottoscrizione, in data 20 giugno 2014, di un Protocollo d'Accordo avente a oggetto la gestione del Contratto di Partenariato durante il periodo di sospensione della tassa, sino al 31 dicembre 2014. Con il Protocollo Ecomouv del 20 giugno 2014, il Governo francese ha riconosciuto la conformità al Contratto di Partenariato del dispositivo sviluppato da Ecomouv, dichiarando la cosiddetta "messa a disposizione" e la presa in carico degli obblighi di pagamento, e si è impegnato a tenere Ecomouv indenne dai costi operativi e finanziari derivanti dalla sospensione dell'Eco Taxe disposta dallo Stato.

A seguito dell'approvazione di alcuni emendamenti legislativi finalizzati alla messa in esercizio del dispositivo, indicativamente a partire dal 1° gennaio 2015, con alcune modifiche per favorirne l'accettabilità sociale, tra le quali il mutamento della natura della tassa, trasformata in un "pedaggio di transito", e la riduzione (da circa 15.000 a 4.000 chilometri) del perimetro della rete stradale nazionale assoggettata all'Eco Taxe, il 26 settembre 2014 il Governo francese aveva annunciato la partenza di una fase di sperimentazione del dispositivo, a partire dal 1° ottobre 2014, affinché i trasportatori potessero familiarizzare con i meccanismi di riconoscimento dell'Eco Taxe, nonché la messa in servizio dello stesso nel corso delle prime settimane del 2015. Tuttavia, in data 9 ottobre 2014, a seguito dei minacciati scioperi con blocchi alla circolazione stradale da parte di tutte le organizzazioni professionali dei trasportatori, il Governo aveva dichiarato la "sospensione *sine die*" della nuova tassa.

In data 30 ottobre 2014, i Ministri competenti hanno formalmente comunicato a Ecomouv la decisione di risolvere il Contratto di Partenariato "a causa di difficoltà insormontabili nella messa in opera dell'Eco Taxe", rappresentando anche dei dubbi in merito alla validità del Contratto di Partenariato rispetto alle esigenze costituzionali che si impongono allo Stato nell'affidamento a privati della gestione di determinate attività. A tale lettera, Ecomouv ha reagito in data 7 novembre 2014 precisando (i) di intendere la risoluzione del Contratto di Partenariato come risoluzione per motivi di interesse generale formulata in osservanza all'art. 15 del Protocollo Ecomouv; (ii) che lo Stato avrebbe finalizzato, d'intesa con Ecomouv, il calcolo delle indennità spettanti conformemente al protocollo d'Accordo, entro il 30 dicembre 2014 e (iii) ha invitato lo Stato francese ad un incontro urgente per finalizzare detto calcolo.

Successivamente, all'esito di tre riunioni tra Ecomouv, lo Stato e le banche finanziatrici, in data 30 dicembre 2014, lo Stato francese ha comunicato a Ecomouv la presa in carico dell'indennità di risoluzione del Contratto di Partenariato, conformemente ai criteri di calcolo previsti dal Protocollo Ecomouv. L'indennità - il cui importo netto, pari a Euro 403 milioni, è stato versato il 2 marzo 2015 - consente il ristoro degli investimenti,

incluso il rimborso della quota di debito che non ha già formato oggetto di accollo da parte dello Stato, la remunerazione del capitale investito e la gestione della liquidazione volontaria della società Ecomouv, inclusi i costi del piano sociale di salvaguardia degli impieghi. Lo Stato francese, inoltre, si è accollato l'onere del riacquisto degli apparati prodotti da Ecomouv e distribuiti agli operatori, nonché il debito afferente al progetto. Tale indennità include anche un importo forfettario pari a Euro 35 milioni, che saranno utilizzati da Ecomouv a copertura dei costi di cessazione dei contratti di fornitura, nonché del piano sociale di salvaguardia degli impieghi.

Si evidenzia, inoltre, che l'obbligazione di rimborso del debito di progetto nei confronti delle banche finanziatrici, per un importo originario pari a circa Euro 440 milioni, è stata assunta direttamente dallo Stato francese per effetto dell'avvenuta accettazione del dispositivo ("*mise à disposition*"), sulla base del citato Protocollo Ecomouv, attraverso il quale lo Stato francese ha preso in carico anche i costi di interruzione anticipata di alcuni contratti di *swap* sottoscritti da Ecomouv.

Si veda anche la Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.2 (B) del Prospetto.

Procedimento *antitrust* relativo a Stalexport

A partire dal 20 giugno 2012, è inoltre in corso una procedura di verifica ("*explanatory proceeding*") intrapresa dall'autorità *antitrust* polacca nei confronti di Stalexport. Detta procedura mira a verificare l'eventuale "abuso di posizione dominante" della società in relazione alle tariffe applicate agli utenti dell'infrastruttura in concomitanza di lavori di costruzione e manutenzione straordinaria, essendo ritenuta la stessa in regime di "monopolio".

In caso di riscontrata sussistenza di un "abuso di posizione dominante", la procedura potrebbe dare origine a sanzioni pecuniarie. All'esito di una verifica similare, nel corso del 2008, l'ufficio locale *antitrust* aveva comminato a Stalexport una sanzione pecuniaria pari a circa Euro 300.000,00, non avendo la stessa posto in essere una procedura per eventualmente applicare una riduzione di tariffe durante tali lavori. Tale sanzione fu confermata nei vari gradi di giudizio, fino alla Corte Suprema.

Pur confidando nella piena legittimità e trasparenza del proprio operato, Stalexport ha comunque predisposto una procedura di servizio volta a individuare criteri temporali e quantitativi applicabili a una eventuale riduzione di tariffa da riconoscere agli utenti durante il periodo dei lavori.

13.5 Cambiamenti significativi nella situazione finanziaria o commerciale dell'Emittente

La Società non è a conoscenza di cambiamenti significativi della situazione finanziaria o commerciale del Gruppo, che siano intervenuti dal 31 dicembre 2014, data di chiusura dell'ultimo esercizio, sino alla Data del Prospetto.

CAPITOLO XIV - INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

14.1 Capitale azionario

Alla Data del Prospetto, il capitale sociale dell'Emittente, interamente versato, è pari a Euro 622.027.000,00, suddiviso in n. 622.027.000 azioni ordinarie del valore nominale di Euro 1,00 ciascuna.

14.2 Atto costitutivo e Statuto

L'Emittente è iscritto presso il Registro delle Imprese di Roma al n. 07516911000.

L'oggetto sociale dell'Emittente è definito nell'art. 2 dello Statuto, che dispone come segue:

“La Società svolge attività di costruzione e gestione di: autostrade; infrastrutture di trasporto limitrofe alla rete autostradale; infrastrutture di sosta ed intermodali nonché delle relative adduzioni. Nello svolgimento di tale attività, la Società pertanto, esemplificativamente e non tassativamente, ne cura:

a) le manutenzione, le riparazioni straordinarie, le innovazioni, gli ammodernamenti ed i complementi; e si avvale

b) dei diritti di passaggio e di sosta e di quelli comunque connessi al godimento della rete autostradale e di tali infrastrutture e ciò sotto forma di abbonamenti o altri corrispettivi.

La Società, inoltre, promuove, esercita e sviluppa, anche in quanto connessi o, comunque, pertinenti alla costruzione e gestione di autostrade, di infrastrutture di trasporto, di sosta ed intermodali e relative adduzioni:

1) attività di studio, di consulenza, di assistenza tecnica e di progettazione;

2) attività dirette all'acquisizione, qualunque ne sia la modalità, ed alla commercializzazione di brevetti, know-how, impianti, tecnologie, servizi informatici, telematici, a valore aggiunto;

3) attività di commercializzazione di beni e servizi;

4) attività di prestazione di servizi, anche informativi ed editoriali, a beneficio dell'utenza;

5) attività dirette all'utilizzazione economica delle pertinenze autostradali, ivi compresa la rete di telecomunicazioni.

Le attività di cui al presente articolo possono essere svolte, in Italia ed all'estero, direttamente ovvero con l'acquisizione, anche in sede di costituzione, di partecipazioni in società, consorzi ed associazioni anche temporanee.

Per la più efficace realizzazione dell'oggetto sociale, la Società può compiere ogni altra attività direttamente o indirettamente connessa o utile per tal fine, nonché qualsiasi operazione commerciale, finanziaria, attiva o passiva, mobiliare e immobiliare e rilasciare garanzie anche reali nell'interesse delle imprese, consorzi ed associazioni partecipate direttamente o indirettamente o da cui è partecipata”.

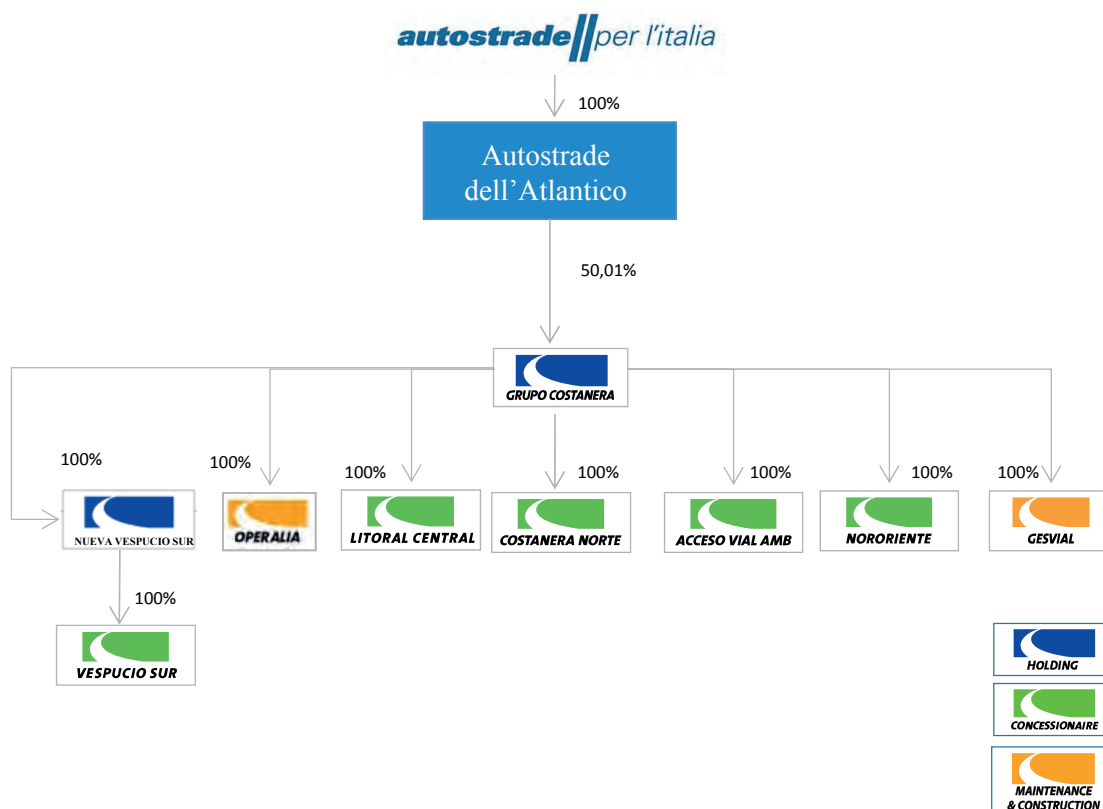
CAPITOLO XV - CONTRATTI RILEVANTI

15.1 Pattuizioni parasociali relative a Grupo Costanera

Il Gruppo Autostrade è uno dei principali operatori autostradali in Cile, dove opera, *inter alia*, attraverso alcune società concessionarie controllate da Grupo Costanera, una *holding* il cui capitale sociale è detenuto (i) per il 50,01% da Autostrade dell'Atlantico (interamente partecipata dall'Emittente) e (ii) per il rimanente 49,99% da Canada Pension Plan.

In particolare, al 31 dicembre 2014, Grupo Costanera gestiva circa 178 chilometri di rete, attraverso la partecipazione totalitaria nelle società concessionarie Costanera Norte, AMB, Nororiente, Vespucio Sur e Litoral Central, e nelle società Operalia e Gesvial, dedicate alla costruzione e manutenzione delle tratte autostradali (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.2(A) del Prospetto).

L'organigramma che segue illustra le partecipazioni detenute tramite Grupo Costanera dal Gruppo Autostrade, per il tramite di Autostrade dell'Atlantico, alla Data del Prospetto.



Nel 2012, nel contesto dell'operazione che ha portato all'ingresso di Canada Pension Plan nel capitale sociale di Grupo Costanera, è stato sottoscritto un patto parasociale tra Autostrade Sud America S.r.l. (società che nel giugno 2013 è stata fusa per incorporazione in Autostrade dell'Atlantico) e Canada Pension Plan, in qualità di azionisti di Grupo Costanera, nonché da Grupo Costanera medesima e dalle sue partecipate, con lo scopo di stabilire alcune regole condivise relative alla gestione di Grupo Costanera e delle sue partecipate, nonché di concordare i termini dello statuto di Grupo Costanera.

In particolare, il patto parasociale prevede la rappresentanza paritetica di Autostrade dell'Atlantico e Canada Pension Plan nel consiglio di amministrazione di Grupo Costanera. Autostrade dell'Atlantico ha il diritto di nominare il *chief executive officer* (con l'approvazione di Canada Pension Plan), mentre spetta a Canada Pension Plan il diritto di nominare il *chief financial officer* (con l'approvazione di Autostrade dell'Atlantico). È previsto che il presidente del consiglio di amministrazione sia, invece, indipendente.

Per l'adozione delle decisioni consiliari è prevista la maggioranza semplice, salvo per alcune materie per le quali è richiesto il voto favorevole di un numero di amministratori, nominati dagli azionisti, il cui potere di voto rappresenti almeno il 60% del capitale sociale, tra le quali figurano: (i) l'approvazione del business plan, (ii) l'ingresso di nuovi soci in Grupo Costanera o nelle sue partecipate, (iii) vendite, cessioni e atti dispositivi di azioni delle partecipate di Grupo Costanera o riorganizzazioni societarie di Grupo Costanera o delle partecipate, (iv) emissione di azioni, (v) modifiche statutarie, (vi) modifiche dell'ammontare del capitale sociale di Grupo Costanera o delle partecipate. Per alcune decisioni consiliari quali, tra l'altro, le modifiche statutarie di Grupo Costanera o delle partecipate che incidano sul diritto di prelazione, sui diritti economici degli azionisti e atti relativi alla liquidazione, scioglimento o estinzione di Costanera Norte e/o di Vespucio Sur è richiesto il voto favorevole di un numero di amministratori, nominati dagli azionisti, il cui potere di voto rappresenti almeno il 95% del capitale sociale. Le delibere riguardanti le materie sopracitate richiedono anche il voto favorevole di azionisti che rappresentino almeno il 60% ovvero il 95% del capitale sociale, a seconda dei casi.

In caso di mancata approvazione, da parte del consiglio di amministrazione o dell'assemblea degli azionisti di Grupo Costanera, di decisioni per le quali il patto parasociale richiede maggioranze qualificate, ciascun azionista che detenga almeno il 40% del capitale avente diritto di voto potrà avviare un confronto tra l'alta dirigenza di Autostrade per l'Italia e di Canada Pension Plan, volto a individuare una soluzione amichevole secondo buona fede. Nel caso in cui non venisse raggiunto un accordo, la decisione sarà considerata come definitivamente rigettata. Nel caso, invece, di disaccordo in relazione a decisioni rientranti nella definizione di gestione ordinaria, così come definita dal patto stesso, o in merito alla circostanza che una decisione rientri o meno tra le materie oggetto di maggioranze qualificate, la relativa decisione sarà sottoposta all'alta dirigenza di Autostrade per l'Italia e Canada Pension Plan. Nel caso in cui il disaccordo persista, le parti potranno tentare una risoluzione della divergenza sottoponendo la decisione ai presidenti o agli amministratori delegati di ciascuna parte. In caso di ulteriore mancata composizione, le parti potranno infine fare ricorso alla procedura di arbitrato prevista dal patto parasociale, secondo le regole della Camera di Commercio Internazionale (ICC).

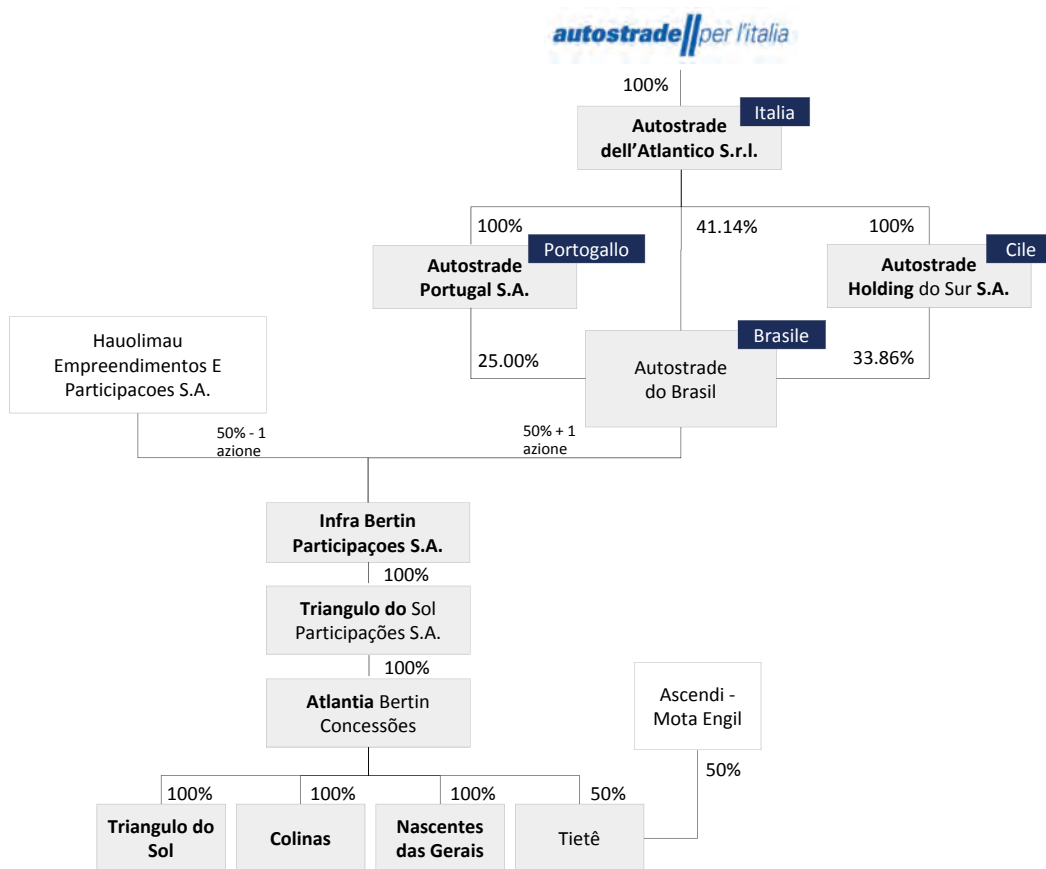
Sono, altresì, previsti limiti al trasferimento delle partecipazioni, quali diritti di prelazione (*right of first refusal*) in favore degli azionisti, diritti di covendita (*tag along right*) al verificarsi di talune circostanze, nonché, in caso di cambio di controllo (*change of control*) di uno degli azionisti, la possibilità per l'altro azionista di acquistare le azioni detenute dal socio soggetto al *change of control*.

15.2 Pattuizioni relative alla *joint venture* con il gruppo Bertin (Brasile)

15.2.1 L'operazione del 2012 con il Gruppo Bertin

Il Gruppo Autostrade è uno dei principali operatori autostradali in Brasile, dove opera attraverso la *joint venture* Atlantia Bertin Concessões, costituita dal Gruppo medesimo e dal gruppo facente capo alla famiglia Bertin, che gestisce una rete autostradale di complessivi 1.538 chilometri (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.2(A) del Prospetto).

L'organigramma che segue illustra le partecipazioni detenute in Brasile dal Gruppo (tramite Autostrade do Brasil) e dal gruppo Bertin (tramite il veicolo Haulimau Empreendimentos e Participações S.A.) alla Data del Prospetto.



La costituzione della *joint venture* con il gruppo Bertin risale al 2012. In particolare, il 30 giugno 2012 è stata data esecuzione a un accordo stipulato nel gennaio dello stesso anno tra Autostrade do Brasil (società interamente partecipata dal Gruppo Autostrade) e Haulimau Empreendimentos e Participações S.A. (società controllata dal gruppo brasiliano facente capo alla famiglia Bertin e partecipata dalla famiglia Tarallo), avente ad oggetto la creazione di una *joint venture* destinata a divenire conferitaria delle partecipazioni dalle stesse detenute in alcune società concessionarie autostradali brasiliane. Per effetto di tale operazione, alla Data del Prospetto Autostrade do Brasil detiene indirettamente una partecipazione pari al 50% più una azione del capitale sociale di Atlantia Bertin Concessões, mentre il rimanente 50% meno una azione è detenuto, sempre indirettamente, da Haulimau Empreendimentos e Participações S.A. ⁽⁷³⁾.

Sempre in data 30 giugno 2012, le medesime parti hanno dato esecuzione a un separato accordo avente ad oggetto la creazione di una seconda *joint venture* - denominata Atlantia Bertin Participações S.A. - nella quale sono stati del pari rispettivamente conferiti, da Autostrade do Brasil e da CIBE Investimentos, partecipazioni e debito finanziario. Ad esito dei rispettivi conferimenti, Autostrade do Brasil era venuta a detenere una

⁽⁷³⁾ Nel contesto dell'operazione, sono state costituite tre distinte *subholding* di partecipazioni: (i) Infra Bertin Participações S.A., il cui capitale sociale è detenuto da Autostrade do Brasil (50% più una azione) e da Haulimau Empreendimentos e Participações S.A. (50% meno una azione); (ii) Triangulo do Sol Participações S.A., partecipata al 100% da Infra Bertin Participações S.A. e (iii) Atlantia Bertin Concessões, partecipata al 100% da Triangulo do Sol Participações S.A..

partecipazione pari al 50% meno una azione del capitale sociale di Atlantia Bertin Participações S.A., mentre il rimanente 50% più una azione era detenuto indirettamente da Hauolimau Empreendimentos e Participações S.A..

Con efficacia a far data dal 1° luglio 2013, Atlantia Bertin Participações S.A. è stata fusa per incorporazione in Atlantia Bertin Concessões, che ha pertanto acquisito il 50% del capitale sociale della società brasiliana Tietê, titolare della concessione, con scadenza nel 2039, avente a oggetto 417 chilometri nell'area tra Bauru e Campinas, nello stato di San Paolo. Il restante 50% del capitale sociale di Tietê è detenuto da Ascendi International Holding B.V., facente capo al gruppo Mota Engil (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.1.1.2(A) del Prospetto).

15.2.2 Pattuizioni parasociali relative ad Atlantia Bertin Concessões

Ai sensi degli accordi contrattuali, Hauolimau Empreendimentos e Participações S.A. e Autostrade do Brasil hanno rappresentanza paritetica negli organi sociali di Atlantia Bertin Concessões. Ad Autostrade do Brasil è attribuito il diritto di nominare l'amministratore delegato della società. Gli accordi contrattuali prevedono, inoltre, vincoli ai trasferimenti delle partecipazioni detenute in Atlantia Bertin Concessões a terzi e, in particolare, prevedono diritti di prelazione in favore dei soci ed un diritto di co-vendita (*tag along*) che sorge al ricorrere di determinate circostanze.

Con particolare riferimento all'assunzione di delibere da parte degli organi sociali, gli accordi prevedono:

- (A) con riguardo a determinate materie oggetto di deliberazione assembleare e/o consiliare, si considera prevalente il voto espresso da uno dei consiglieri designati da Autostrade do Brasil (c.d. *casting vote*), circostanza che ha l'effetto di prevenire situazioni di stallo. Tali materie includono: (i) approvazione del bilancio e del budget annuale, (ii) aumenti di capitale finalizzati a ripristinare il capitale sociale minimo di legge ovvero ad adempiere obblighi assunti ai sensi di contratti di finanziamento ovvero a consentire alla società ed alle concessionarie di effettuare gli investimenti richiesti ai sensi dei relativi accordi di concessione, ove non finanziabili mediante ricorso all'indebitamento, (iii) acquisizioni finanziate con cassa o mediante indebitamento non eccedente determinate soglie, (iv) approvazione di atti modificativi delle concessioni che richiedano nuovi investimenti da finanziare mediante indebitamento in misura non eccedente determinate soglie);
- (B) con riguardo a un limitato numero di deliberazioni di natura straordinaria, il raggiungimento di maggioranze qualificate, in difetto delle quali la decisione straordinaria non può essere assunta. Tali materie includono, a titolo meramente esemplificativo, (a) fusioni, scissioni, messa in liquidazione, o cessioni significative di *asset*, (b) modifiche al business plan che comportino un aumento di costi tale da rendere necessario il ricorso all'indebitamento in misura eccedente determinate soglie, (c) ricorso all'indebitamento in misura eccedente determinate soglie);
- (C) a partire dal quarto anno successivo alla data di sottoscrizione degli accordi parasociali (quindi a partire da giugno 2016), alcune pattuizioni contrattuali che trovano applicazione in caso di mancata approvazione delle deliberazioni straordinarie di cui al punto (B) che precede.

15.2.3 Pattuizioni relative a SPMAR e Debentures

In aggiunta alle partecipazioni conferite alla data di esecuzione, gli accordi del gennaio 2012 prevedono, altresì, che Atlantia Bertin Concessões possa acquistare la partecipazione totalitaria detenuta da Doreta Empreendimentos e Participacoes S.A., controllata dalla famiglia Bertin, nella società Infra Bertin Empreendimentos S.A., a sua volta proprietaria del 95% del capitale sociale di Concessionária SPMAR S.A.. Quest'ultima società è titolare della concessione, per complessivi circa 105 chilometri, delle tratte sud ed est del raccordo anulare a pedaggio di San Paolo (*Rodoanel*), di cui circa 61 chilometri (tratta sud) sono già in esercizio e, dei restanti 44 chilometri della tratta est, circa 38 chilometri sono aperti al traffico, ma non ancora pedaggiati, e circa 6 chilometri sono in fase di completamento.

In particolare, nel contesto della descritta operazione, Atlantia Bertin Concessões ha acquistato strumenti di debito convertibili in azioni (*Debentures*) emessi da Infra Bertin Empreendimentos S.A. per un valore complessivo di 1.120 milioni di *reais* brasiliani, a valori del dicembre 2011 (espressi in valore reale, pari a circa Euro 434 milioni alla data del 29 giugno 2012).

A questo riguardo, gli accordi contrattuali prevedono che - al completamento dei lavori di realizzazione del *Rodoanel* e al conseguente avvio del completo pedaggiamento della tratta (che SPMAR prevede possa avvenire nel quarto trimestre del 2015) e ad esito di verifiche di natura tecnico/legale - Atlantia Bertin Concessões possa richiedere la conversione dei *Debentures* in azioni e, per l'effetto, acquistare l'intero capitale sociale di Infra Bertin Empreendimentos S.A. e, dunque, indirettamente, il 95% del capitale sociale di Concessionária SPMAR S.A.. Qualora, peraltro, Atlantia Bertin Concessões non richiedesse la conversione dei *Debentures* in azioni, ovvero il valore complessivo delle azioni rivenienti dalla conversione fosse inferiore all'ammontare del debito residuo, il gruppo Bertin sarebbe tenuto a rimborsare i *Debentures* - o la residua quota degli stessi - mediante pagamento in contanti ovvero mediante compensazione con la quota di dividendi in capo ai Bertin distribuiti da Atlantia Bertin Concessões su cui è stato, tra l'altro, costituito un pegno a garanzia del rimborso dei *Debentures*.

I *Debentures* dovranno essere integralmente rimborsati entro il 31 luglio 2028. Fino a tale data, qualora Atlantia Bertin Concessões non esercitasse il diritto di richiedere la conversione dei *Debentures* in azioni (come sopra descritto) e Infra Bertin Empreendimentos S.A. intendesse cedere la propria partecipazione in Concessionária SPMAR S.A., Atlantia Bertin Concessões avrebbe un diritto di prima offerta (*right of first offer*) per l'acquisto di Concessionária SPMAR S.A.. In tal caso, Infra Bertin Empreendimentos S.A. avrebbe diritto di cedere la partecipazione in Concessionária SPMAR S.A. a terzi solo ad un prezzo più elevato di quello proposto da Atlantia Bertin Concessões. Ai sensi degli accordi contrattuali, i proventi di tale cessione a terzi dovrebbero, in ogni caso, essere destinati al rimborso dei *Debentures* (se ed in quanto ancora dovuto).

15.3 Acquisto di una partecipazione di controllo in SAT

SAT è la società concessionaria dell'autostrada A12 Livorno - Civitavecchia, di cui è in esercizio il tratto Livorno-Rosignano, che alla Data del Prospetto si estende per circa 40 chilometri. Ai sensi della convenzione unica sottoscritta in data 11 marzo 2009 tra SAT e il Concedente (approvata con Legge 23 dicembre 2009, n. 191), è previsto che la concessione in favore di SAT scada il 31 dicembre 2046, nonostante alla Data del Prospetto la Commissione Europea stia valutando i contenuti di uno schema di atto aggiuntivo alla suddetta convenzione unica elaborato e trasmesso dal MIT (in qualità di Concedente), in cui si contempla, tra l'altro,

una riduzione del periodo di concessione fino al 31 dicembre 2043 (sulla base di alcuni rilievi sulla durata della concessione anzitempo formulati dalla stessa Commissione Europea).

L'Emittente detiene una partecipazione pari a circa il 24,982% del capitale sociale di SAT, mentre la restante parte del capitale è ripartita come segue: le società Holcoa S.p.A. e Vianco S.p.A. detengono ciascuna, rispettivamente, circa il 24,982%; Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A. detiene circa il 14,989%; Società Autostrada Ligure Toscana p.A. detiene circa il 9,993%; il restante 0,072% circa è ripartito tra altri azionisti. Tra l'Emittente e gli azionisti Holcoa S.p.A., Vianco S.p.A., Banca Monte dei Paschi di Siena S.p.A. e Società Autostrada Ligure Toscana p.A. (ai soli fini del presente Paragrafo, i “**Paciscenti SAT**”) è in vigore un patto parasociale, sottoscritto nel 2011, avente a oggetto la rispettiva partecipazione in SAT.

Alla Data del Prospetto, l'Emittente ha raggiunto accordi con ciascuno degli altri Paciscenti SAT per l'acquisto della loro rispettiva partecipazione, rappresentativa complessivamente del 74,95% del capitale sociale della società. Ad esito della prospettata operazione, il cui controvalore ammonta complessivamente a circa Euro 84 milioni, la partecipazione di Autostrade per l'Italia in SAT raggiungerebbe il 99,93%.

L'esecuzione dell'operazione è subordinata al verificarsi di alcune condizioni sospensive, tra le quali si menzionano l'autorizzazione del MIT (in qualità di Concedente) ai sensi della convenzione unica di SAT e l'autorizzazione delle competenti autorità *antitrust*. Il termine ultimo per l'avveramento delle condizioni sospensive è fissato al 31 dicembre 2016.

15.4 Contratti di finanziamento in pool del 1° giugno 2004 (come successivamente modificati e integrati)

In data 1° giugno 2004, Atlantia - in qualità di beneficiario - e Autostrade per l'Italia - in qualità di garante - hanno concluso i seguenti contratti di finanziamento, successivamente modificati e integrati:

- (a) un contratto denominato “*senior long term facility agreement*”, concluso con un *pool* di banche composto da Mediobanca - Banca di Credito Finanziario S.p.A., Credit Agricole Corporate and Investment Bank S.A. - Milan Branch, Bayerische Landesbank - Milan Branch, Credito Valtellinese S.c., Large Corporate One S.r.l. e UniCredit S.p.A., avente ad oggetto la concessione di un finanziamento per un importo massimo di Euro 800.000.000, il cui debito residuo complessivo in termini nominali, al 31 dicembre 2014 era pari a Euro 160 milioni;
- (b) un contratto denominato “*senior long term revolving facility agreement*”, concluso con un *pool* di banche attualmente composto da Mediobanca - Banca di Credito Finanziario S.p.A., Credit Agricole Corporate and Investment Bank S.A. - Milan Branch, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria S.A. - Milan Branch, The Bank of Tokyo - Mitsubishi UFJ Ltd. - Milan Branch, BNP Paribas - Succursale Italia, Intesa Sanpaolo S.p.A. e UniCredit S.p.A., avente ad oggetto la concessione di un finanziamento per un importo massimo di Euro 1.200.000.000, successivamente ridotto ad un importo massimo di Euro 1.000.000.000; al 31 dicembre 2014, il finanziamento *revolving* era ancora interamente disponibile per l'ammontare massimo di Euro 1.000.000.000.

Con atti in data 18 dicembre 2008, Autostrade per l'Italia ha assunto, per mezzo di un accollo cumulativo, tutte le obbligazioni e gli impegni di Atlantia ai sensi dei suddetti contratti di finanziamento e Atlantia è rimasta responsabile in solido, per l'intero, con Autostrade per l'Italia verso le banche finanziatrici per le obbligazioni

derivanti dai medesimi contratti. Il finanziamento *revolving* è inoltre garantito da una garanzia autonoma a prima richiesta emessa da Atlantia.

I suddetti finanziamenti dovranno essere rimborsati con le seguenti modalità: (i) il finanziamento *long term*, in 11 rate semestrali di importo crescente, con scadenza ultima 30 giugno 2015; e (ii) il finanziamento *revolving*, su base rotativa, alla fine di ciascun periodo di interesse e, comunque, integralmente entro il 30 giugno 2015.

Si riportano di seguito le principali clausole e impegni previsti nei contratti di finanziamento sopra descritti:

- (i) clausole di rimborso anticipato obbligatorio in caso di cambio di controllo (c.d. *change of control*) relativo alla controllante Atlantia, che includono il caso in cui Sintonia cessi di detenere (direttamente o indirettamente) una partecipazione del capitale con diritto di voto di Atlantia pari ad almeno il 25%, ovvero il caso in cui la partecipazione con diritto di voto detenuta da Sintonia cessi di essere la partecipazione maggioritaria detenuta da un azionista di Atlantia, a determinate condizioni indicate nei contratti di finanziamento;
- (ii) *pari passu* in relazione ai diritti di tutti gli altri creditori chirografari e non subordinati dell'Emittente e di Atlantia, salvo i diritti che godono di priorità per legge;
- (iii) *negative pledge* sui beni di Atlantia, dell'Emittente e delle controllate rilevanti ai sensi del contratto;
- (iv) restrizioni alle cessioni di cespiti e all'assunzione di indebitamento finanziario di Atlantia, dell'Emittente e delle controllate rilevanti e ad acquisizioni ed investimenti, nella misura in cui eccedano soglie predeterminate, da parte di Atlantia, dell'Emittente e delle controllate rilevanti;
- (v) *covenant* finanziari relativi a: (A) rapporto tra (x) *funds from operations* più *net interest expenses* meno interessi capitalizzati e oneri finanziari consolidati (a livello di Gruppo Atlantia), come numeratore, e (y) *net interest expenses* per ogni periodo composto da quattro trimestri contabili consecutivi consolidati (a livello di Gruppo Atlantia), come denominatore, non inferiore a 2; (B) valore dei *funds from operations* consolidati (a livello di Gruppo Atlantia) non inferiore al 7% del *total net debt* consolidato alla scadenza di ogni anno fiscale; e (C) patrimonio netto di Atlantia non inferiore a Euro 500.000.000;
- (vi) *events of default*, nei casi, tra l'altro, di (A) mancato pagamento a seguito di provvedimento esecutivo emesso nei confronti di Atlantia e/o dell'Emittente, per importi superiori a determinate soglie; (B) *cross-default* e *cross-acceleration* con riferimento ad Atlantia, all'Emittente e ad alcune controllate, per importi eccedenti determinate soglie⁽⁷⁴⁾; (C) eventi negativi relativi alle concessioni in essere tra l'Emittente (e/o le relative controllate) e il soggetto concedente; e (D) mancato rispetto di impegni

⁽⁷⁴⁾ In particolare, i contratti di finanziamento in *pool* prevedono che il *cross-default* si realizzi principalmente qualora (a) vi sia un inadempimento rispetto a indebitamento finanziario o a talune garanzie ovvero (b) sorga un obbligo di rimborso anticipato conseguente a eventi di default ovvero (c) impegni di erogazione da parte di terzi vengano meno in conseguenza di eventi di *default*, a livello di Atlantia, di Autostrade per l'Italia e/o delle loro controllate (ad eccezione delle società di progetto e delle controllate di diritto straniero non definite come "rilevanti" ai sensi dei medesimi contratti), per importi complessivi pari o superiori a Euro 50 milioni (o equivalente valore espresso in altre valute).

previsti da specifiche clausole contrattuali, ivi incluse le clausole di cui ai precedenti punti (ii), (iii) e (iv).

Il rispetto dei suddetti impegni e *covenant* è oggetto di procedure di verifica su base periodica. In particolare, il rispetto dei *covenant* finanziari è oggetto di una procedura di verifica su base annuale, successivamente all'approvazione del bilancio consolidato e dei bilanci civilistici da parte degli organi competenti di Autostrade per l'Italia e di Atlantia, e in virtù delle relative pattuizioni è oggetto di certificazione entro 180 giorni dalla data di chiusura di ciascun esercizio. Fermo restando quanto precede, al 31 dicembre 2014 (che, come precisato, rappresenta la data di verifica più recente, avuto riguardo agli impegni contrattualmente assunti), i suddetti *covenant* finanziari risultavano rispettati, come indicato nella relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (cfr. la Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto)⁽⁷⁵⁾ e nella relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, approvata dal consiglio di amministrazione della società in data 6 marzo 2015 e disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it⁽⁷⁶⁾.

Per completezza, si segnala che in data 27 aprile 2015, la Società di Revisione ha emesso la propria certificazione relativa al rispetto dei suddetti *covenant* finanziari riferita alla data del 31 dicembre 2014. Il grado di rispetto dei suddetti *covenant* finanziari al 31 dicembre 2014 è stato superiore al doppio della soglia minima contrattualmente prevista.

Per ulteriori informazioni, si veda anche la Sezione Prima, Capitolo III, Paragrafi 3.3 e 3.4, e Capitolo VII, Paragrafo 7.2 del Prospetto.

15.5 Contratti di finanziamento con CDP

L'Emittente, in qualità di beneficiario, ha in essere con CDP, in qualità di finanziatore, i seguenti quattro contratti di finanziamento:

- (a) un contratto concluso in data 19 dicembre 2008 e successivamente modificato ed integrato, per un importo massimo complessivo di Euro 500.000.000, destinato a finanziare il 50% delle spese per la realizzazione della c.d. "variante di valico" e del c.d. "nodo di Firenze" relativi alla tratta autostradale "Bologna Casalecchio - Incisa" ("A1 Milano - Napoli"), nell'ambito del c.d. "Programma CAPEX" per il periodo 2008/2012;

⁽⁷⁵⁾ A pag. 170 della relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (resa disponibile con le modalità di cui alla Sezione Prima, Capitolo XVII del Prospetto) si riporta quanto segue: "Si evidenzia che la voce "Finanziamenti a medio-lungo termine" include contratti di finanziamento che richiedono il rispetto di specifici parametri finanziari (covenants). I criteri di determinazione delle grandezze economico-finanziarie utilizzate nel calcolo dei suddetti parametri sono definiti nei relativi contratti di finanziamento. Tra questi si segnala il "Term Loan Facility" di Autostrade per l'Italia (complessivamente pari a 159.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) che richiede il rispetto di alcuni parametri finanziari fino alla scadenza del contratto e che risultano essere stati sempre rispettati fino al 31 dicembre 2014. In particolare, è richiesto il rispetto di determinate soglie con riferimento a: (a) i dati consolidati di Atlantia per il rapporto "FFO + Net Interest Expenses - Capitalised Interests and Financing Charges", come numeratore, e "Net interest expenses", come denominatore, nonché per il rapporto "FFO/Total Net Debt"; (b) il "Net Worth" di Atlantia". Cfr. anche pag. 273 della richiamata relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

⁽⁷⁶⁾ A pag. 195 della relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it) si riporta quanto segue: "[...] il contratto "Term Loan Facility" (complessivamente pari a 159.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) e la "Revolving Credit Facility", [...] richiedono il rispetto di alcuni parametri finanziari fino alla scadenza del contratto [...] che risultano essere stati sempre rispettati fino al 31 dicembre 2014".

- (b) due contratti conclusi in data 23 dicembre 2009 e successivamente modificati ed integrati, aventi ad oggetto la concessione di: (i) un finanziamento per un importo massimo di Euro 500.000.000, assistito da una garanzia autonoma a prima richiesta concessa da SACE S.p.A. per l'intero importo; e (ii) un finanziamento non garantito per un importo massimo di Euro 500.000.000, entrambi destinati a finanziare il 50% delle spese per la realizzazione della terza corsia della "A14 Bologna-Taranto", tra le località Rimini Nord e Porto S. Elpidio, nell'ambito del c.d. "Programma CAPEX" per il periodo 2009/2015;
- (c) un contratto concluso in data 21 dicembre 2012, per un importo massimo complessivo di Euro 500.000.000, destinato a finanziare i lavori di ammodernamento e potenziamento della tratta autostradale A1 (Milano - Napoli) compresa tra Barberino - Firenze Nord (17,5 chilometri) nell'ambito di un diverso "Programma CAPEX".

Il contratto di finanziamento di cui alla lettera (a) è stato erogato mediante provvista fornita da BEI e prevede il rimborso delle somme erogate secondo un piano di ammortamento con scadenza 19 dicembre 2034. I contratti di finanziamento di cui alla lettera (b) prevedono un rimborso in quattro rate semestrali di importo costante, da corrispondersi tra il 20 giugno 2023 e il 23 dicembre 2024. Il contratto di finanziamento di cui alla lettera (c) prevede, infine, un rimborso in sei rate semestrali di importo non costante, da corrispondersi tra il 20 giugno 2025 e il 20 dicembre 2027.

Al 31 dicembre 2014, il debito residuo complessivo in termini nominali dei suddetti contratti di finanziamento risultava pari a Euro 676,74 milioni.

Si riportano di seguito le principali clausole e impegni previsti nei contratti di finanziamento sopra descritti:

- (i) clausole di rimborso anticipato obbligatorio in caso, tra l'altro, di: (A) declassamento del *rating* dell'Emittente (salvo sia prestata idonea garanzia) al di sotto delle seguenti soglie: (x) BBB- da parte Fitch o Standard & Poor's; ovvero (y) Baa3 da parte di Moody's; ovvero (z) qualsiasi livello equivalente da parte di altre agenzie di *rating*⁽⁷⁷⁾; (B) cambio di controllo (c.d. *change of control*) relativo all'Emittente, con riferimento alle ipotesi in cui Atlantia cessi di detenere la piena proprietà sulla percentuale rappresentativa delle azioni dell'Emittente aventi diritti di voto più alta tra (a) il 50% più uno delle azioni con diritto di voto nell'assemblea (sia ordinaria sia straordinaria, in prima convocazione o nelle convocazioni successive), e (b) nel caso in cui per consentire ad Atlantia di deliberare autonomamente nell'assemblea ordinaria dell'Emittente venga richiesta una percentuale più alta rispetto a quella indicata alla lettera (a) che precede (ai sensi di statuto o di un patto parasociale o altrimenti), tale percentuale più alta;

⁽⁷⁷⁾ Qualora si verifichi un declassamento al di sotto delle soglie specificate (da parte (i) anche di una sola agenzia di *rating*, qualora il *rating* dell'Emittente sia monitorato da una o due agenzie; ovvero (b) di almeno due agenzie di *rating*, qualora il *rating* dell'Emittente sia monitorato da tutte e tre le agenzie), le conseguenze di tale declassamento sugli impegni finanziari dell'Emittente saranno oggetto di valutazione da parte della relativa banca finanziatrice. All'esito di tali valutazioni, il finanziatore potrà chiedere all'Emittente di rilasciare ulteriori idonee garanzie e, qualora tali garanzie non siano prestate, il finanziatore potrà richiedere all'Emittente il rimborso immediato del finanziamento. Inoltre, in tutti i contratti di finanziamento con CDP, il declassamento del *rating* dell'Emittente al di sotto di certe soglie determina un incremento del margine applicabile ai fini del calcolo del tasso di interesse.

- (ii) *covenant* finanziari relativi al rapporto tra flussi di cassa e servizio del debito (c.d. DSCR) ⁽⁷⁸⁾ non inferiore a 1.2;
- (iii) *negative pledge* sui beni dell'Emittente e delle controllate rilevanti ai sensi del contratto;
- (iv) restrizioni alle cessioni di cespiti dell'Emittente e delle controllate rilevanti e all'assunzione di indebitamento finanziario delle controllate dell'Emittente;
- (v) *events of default* nei casi, tra l'altro, di: (A) mancato pagamento a seguito di provvedimento esecutivo emesso nei confronti dell'Emittente, per importi sopra determinate soglie; (B) *cross-default* e *cross-acceleration* con riferimento ad obbligazioni dell'Emittente, per importi eccedenti determinate soglie; e (C) eventi negativi relativi alla Convenzione Unica;
- (vi) *ranking pari passu*, qualora la Società, nell'ambito di operazioni di finanziamento concluse con terzi, conceda garanzie inerenti i proventi derivanti dalla Convenzione Unica (ivi inclusi gli indennizzi ivi previsti), ovvero assuma *covenant* finanziari diversi ovvero più stringenti rispetto a quelli previsti nei contratti di finanziamento in essere, la Società si impegna a riconoscere garanzie e impegni equivalenti in favore di CDP.

Il rispetto dei suddetti impegni e *covenant* è oggetto di procedure di verifica su base periodica. Fermo restando quanto precede, sulla base delle verifiche svolte dall'Emittente fino alla Data del Prospetto, alla chiusura dell'esercizio al 31 dicembre 2014 tutte le clausole e gli impegni previsti nei contratti di finanziamento sopra descritti, inclusi i *covenant* finanziari, risultavano rispettati.

Per completezza, si segnala che in data 27 aprile 2015, la Società di Revisione ha emesso la propria certificazione relativa al rispetto dei suddetti *covenant* finanziari riferita alla data del 31 dicembre 2014. Il grado di rispetto dei suddetti *covenant* finanziari al 31 dicembre 2014 è stato superiore al doppio della soglia minima contrattualmente prevista.

15.6 Contratti di finanziamento con BEI

(A) Contratti di finanziamento del 20-23 dicembre 2004 e del 30 settembre 2005

Rispettivamente in data 20-23 dicembre 2004 e 30 settembre 2005, Atlantia, in qualità di debitore, e la BEI, in qualità di finanziatore, hanno concluso due contratti di finanziamento, come successivamente modificati e integrati, aventi ad oggetto la concessione di: (i) un finanziamento denominato "Tranche B" per un importo massimo di Euro 200.000.000; e (ii) un finanziamento denominato "Tranche C" per un importo massimo di Euro 250.000.000, entrambi destinati a finanziare parte degli oneri di realizzazione delle opere di potenziamento della tratta autostradale Firenze-Bologna. Il finanziamento era assistito da garanzia autonoma prestata da Autostrade per l'Italia.

Con atti in data 27 marzo 2009, Atlantia ha ceduto la propria posizione contrattuale ad Autostrade per l'Italia, la quale ha pertanto assunto tutti i diritti e gli obblighi di Atlantia ai sensi dei suddetti contratti di finanziamento.

⁽⁷⁸⁾ Per "servizio del debito" si intende la rata annua costante, determinata sulla durata residua della concessione di Autostrade per l'Italia (che scade nel 2038), relativa al debito finanziario netto di fine esercizio risultante dall'ultimo bilancio approvato dell'Emittente, scontato al tasso di mercato alla data del calcolo.

La garanzia originariamente prestata da Autostrade per l'Italia è stata sostituita da una garanzia autonoma e a prima richiesta prestata da Atlantia.

I contratti di finanziamento prevedono il rimborso delle varie erogazioni secondo un piano di ammortamento la cui ultima rata non potrà essere successiva: (i) al 15 marzo 2021, per il finanziamento denominato “Tranche B”; e (ii) al 15 settembre 2022, per il finanziamento “Tranche C”.

(B) Contratti di finanziamento del 24 novembre 2008 e del 16 dicembre 2010

In data 24 novembre 2008 e 16 dicembre 2010, Autostrade per l'Italia, in qualità di beneficiario, e la BEI, in qualità di finanziatore, hanno concluso due contratti di finanziamento aventi ad oggetto la concessione di: (i) un finanziamento per un importo massimo di Euro 1.000.000.000; e (ii) un finanziamento per un importo massimo di Euro 300.000.000, entrambi destinati a finanziare parte degli oneri per la realizzazione della terza corsia dell'Autostrada A14 nonché per il miglioramento delle strutture d'emergenza tra le località di Rimini e Porto S. Elpidio e la costruzione di quattro nuovi raccordi e bretelle autostradali in direzione delle adiacenti strade nazionali. Ciascun finanziamento è assistito da una garanzia autonoma e a prima richiesta prestata da Atlantia.

I contratti di finanziamento prevedono il rimborso delle somme erogate secondo un piano di ammortamento con scadenza entro, rispettivamente, il 15 settembre 2036 e il 30 marzo 2036.

(C) Contratto di finanziamento del 24-26 luglio 2012

In data 26 luglio 2012, Autostrade per l'Italia, in qualità di beneficiario, e la BEI, in qualità di finanziatore, hanno concluso un contratto di finanziamento per un importo massimo complessivo di Euro 250.000.000, destinato a finanziare parte degli oneri per il potenziamento dell'Autostrada A1 nella tratta tra Barberino e Firenze Nord. Il finanziamento, che è stato interamente erogato, è assistito da una garanzia autonoma e a prima richiesta prestata da Atlantia.

Il contratto di finanziamento prevede il rimborso delle varie erogazioni in 34 rate semestrali di eguale ammontare a quota capitale costante, a partire dal 15 settembre 2017 e sino al 15 marzo 2034.

(D) Contratti di finanziamento del 20 settembre 2013

In data 20 settembre 2013, Autostrade per l'Italia ha sottoscritto due nuove linee di finanziamento con la BEI, e segnatamente: (i) Euro 250.000.000 per il potenziamento della tratta appenninica dell'autostrada A1 tra Barberino e Firenze Nord; (ii) Euro 200.000.000 per gli investimenti relativi ad ambiente e sicurezza previsti nella Convenzione Unica e da effettuarsi nel periodo 2011-2016. La prima linea di finanziamento prevede la garanzia autonoma e a prima richiesta da parte di Atlantia in favore della BEI, come nei precedenti contratti. La seconda linea è garantita per l'80% dell'importo disponibile e non erogato da SACE S.p.A. e per il 20% da Banco Santander S.A., Milan Branch.

I contratti di finanziamento prevedono il rimborso delle somme erogate secondo un piano di ammortamento con scadenza, rispettivamente, entro ventidue e venti anni dalla data di erogazione del finanziamento.

Al 31 dicembre 2014, il debito residuo complessivo in termini nominali dei suddetti contratti di finanziamento risultava pari a Euro 1.729,51 milioni.

* * *

Si riportano di seguito le principali clausole e impegni previsti nei suddetti contratti di finanziamento:

- (i) *ranking pari passu* in favore di BEI con riferimento a rapporti o parametri finanziari contenuti in altri contratti di finanziamento stipulati da Autostrade per l'Italia e/o da Atlantia, che siano più stringenti ovvero diversi dai *covenant* finanziari contenuti nei due contratti di finanziamento in *pool* di cui alla precedente lettera (A) (il cui contenuto è richiamato espressamente nei contratti con BEI);
- (ii) impegni ad estendere in favore di BEI eventuali garanzie costituite da Autostrade per l'Italia e/o da Atlantia in favore di terzi per operazioni a medio e lungo termine aventi caratteristiche analoghe a quelle dei contratti di finanziamento con BEI;
- (iii) *negative pledge* su beni di Autostrade per l'Italia e di Atlantia;
- (iv) *events of default* e/o clausole di rimborso anticipato obbligatorio nei casi, tra l'altro, di: (A) declassamento del *rating* di Autostrade per l'Italia e/o di Atlantia al di sotto delle seguenti soglie: (x) BBB+ da parte di Fitch o Standard & Poor's (ovvero, per il contratto di finanziamento di cui al punto (D)(i) che precede, BBB); ovvero (y) Baa1 da parte di Moody's (ovvero, per il contratto di finanziamento di cui al punto (D)(i) che precede, Baa2)⁽⁷⁹⁾; (B) *cross-acceleration* con riferimento ad Autostrade per l'Italia e/o ad Atlantia, per importi eccedenti determinate soglie⁽⁸⁰⁾; (C) eventi negativi (tra i quali revoca, sospensione, rinuncia, annullamento, invalidità) relativi alla Convenzione Unica; (D) riduzione rilevante del fabbisogno finanziario dei progetti finanziati (a fini di chiarezza, si segnala che l'evento risolutivo è legato esclusivamente alla riduzione del fabbisogno, al fine di mantenere la proporzione tra l'importo complessivo del singolo progetto e l'importo finanziato da BEI; in tal caso, la risoluzione contrattuale sarà limitata ad una quota del finanziamento proporzionale a tale riduzione); (E) estinzione anticipata volontaria di altri prestiti aventi caratteristiche simili ai finanziamenti (proporzionalmente alla frazione di indebitamento rimborsata); (F) cambio di controllo (c.d. *change of control*) relativamente ad Autostrade per l'Italia e/o ad Atlantia⁽⁸¹⁾; (G) cessione, a qualunque titolo, di cespiti di Autostrade per l'Italia e/o di Atlantia, per valori eccedenti determinate soglie; e (H)

⁽⁷⁹⁾ Qualora si verifichi un declassamento al di sotto delle soglie specificate (da parte (i) anche di una sola agenzia di *rating*, qualora il *rating* di Autostrade per l'Italia e/o di Atlantia sia monitorato da una o due agenzie; ovvero (b) di almeno due agenzie di *rating*, qualora il *rating* di Autostrade per l'Italia e/o di Atlantia sia monitorato da tutte e tre le agenzie), le conseguenze di tale declassamento sugli impegni finanziari di Autostrade per l'Italia saranno oggetto di valutazione da parte della relativa banca finanziatrice. All'esito di tali valutazioni, il finanziatore potrà chiedere all'Emittente di rilasciare ulteriori idonee garanzie e, qualora tali garanzie non siano prestate, il finanziatore potrà richiedere all'Emittente il rimborso immediato del finanziamento. Inoltre, nei contratti di finanziamento con BEI, il declassamento del *rating* dell'Emittente al di sotto di certe soglie determina un incremento del margine applicabile ai fini del calcolo del tasso di interesse.

⁽⁸⁰⁾ In virtù di tali clausole di *cross-acceleration*, BEI ha la facoltà di risolvere immediatamente i contratti qualora ad Autostrade per l'Italia e/o ad Atlantia sia richiesto di rimborsare anticipatamente un prestito, ovvero far fronte anticipatamente a qualsiasi altro impegno finanziario, ovvero nell'ipotesi in cui un qualsiasi impegno finanziario di un terzo nei confronti Autostrade per l'Italia e/o ad Atlantia sia cancellato o sospeso, qualora tali richieste di rimborso anticipato o impegni finanziari sospesi o cancellati siano di ammontare complessivo superiore a: (a) Euro 50 milioni, se riferiti a richieste di rimborso da o impegni finanziari nei confronti di terzi; ovvero (b) Euro 10 milioni, se riferiti a richieste di rimborso dalla o impegni finanziari nei confronti di BEI (ovvero, nei contratti di cui al paragrafo (A), in ogni caso di ammontare complessivo superiore a Euro 10 milioni). Il contratto di cui al paragrafo (B)(ii), prevede inoltre l'impegno ad estendere in favore di BEI eventuali soglie di rilevanza inferiori a quelle sopra indicate previste in altri contratti di finanziamento stipulati da Autostrade per l'Italia e/o da Atlantia.

⁽⁸¹⁾ La definizione di controllo rilevante ai fini di tali contratti è quella di cui all'art. 93 del TUF se riferito ad Atlantia e di cui all'art. 2359 del Codice Civile se riferito all'Emittente.

mancato rispetto di impegni previsti da specifiche clausole contrattuali, ivi incluse le clausole di cui ai precedenti punti (ii) e (iii);

- (v) impegni a non costituire alcun patrimonio destinato o stipulare alcun finanziamento destinato ad uno specifico affare senza avere il previo consenso scritto della BEI.

Il rispetto dei suddetti impegni e *covenant* è oggetto di procedure di verifica su base periodica. Fermo restando quanto precede, sulla base delle verifiche svolte dall'Emittente tenuto anche conto, ove richiesto, delle informazioni pubblicamente disponibili relative ai dati consolidati del Gruppo Atlantia al 31 dicembre 2014 (*cf.* la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, approvata dal consiglio di amministrazione della società in data 6 marzo 2015 e disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it), al 31 dicembre 2014 tutte le clausole e gli impegni sopra descritti risultavano rispettati.

Per completezza, si segnala che in data 27 aprile 2015, la Società di Revisione ha emesso la propria certificazione relativa al rispetto dei suddetti *covenant* finanziari riferita alla data del 31 dicembre 2014. Il grado di rispetto dei suddetti *covenant* finanziari al 31 dicembre 2014 è stato superiore al doppio della soglia minima contrattualmente prevista.

15.7 Garanzie prestate da Autostrade per l'Italia in favore di Atlantia

L'Emittente ha prestato una garanzia irrevocabile e incondizionata in relazione alle seguenti emissioni obbligazionarie a medio - lungo termine effettuate da Atlantia.

(A) Programma EMTN del 2004 da massimi Euro 10 miliardi

Nel contesto del programma denominato “€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme”, in essere da maggio 2004 e successivamente aggiornato, Atlantia ha effettuato le seguenti emissioni, ciascuna delle quali garantite dall'Emittente.

Denominazione prestito obbligazionario	Codice ISIN	Valuta	Valore nominale complessivo	Cedola
Atlantia 2004-2022	XS0193942124	GBP	500 milioni ⁽¹⁾	6,25%
Atlantia 2004-2024	XS0193945655	Euro	1.000 milioni	5,875%
Atlantia 2009-2016	XS0427290357	Euro	1.500 milioni ⁽²⁾	5,625%
Atlantia 2009-2038	XS0468468854	JPY	20.000 milioni ⁽³⁾	2,73%
Atlantia 2010-2017	XS0542522692	Euro	1.000 milioni ⁽⁴⁾	3,375%
Atlantia 2010-2025	XS0542534192	Euro	500 milioni	4,375%
Atlantia 2012-2019	XS0744125302	Euro	1.000 milioni ⁽⁵⁾	4,50%
Atlantia 2012-2032	XS0761524205	Euro	135 milioni	5,242%
Atlantia 2012-2032	XS0789521480	Euro	35 milioni	4,80%
Atlantia 2012-2020	XS0828749761	Euro	750 milioni	4,375%
Atlantia 2013-2033	XS0928529899	Euro	75 milioni	3,75%
Atlantia 2013-2021	XS0986174851	Euro	750 milioni	2,875%
Atlantia 2014 - 2038	XS1024746353	Euro	75 milioni	3,625%
Atlantia 2014 - 2034	XS1075052024	Euro	125 milioni	3,24%

⁽¹⁾ Il controvalore nominale, sulla base del tasso di cambio rilevato dalla Banca Centrale Europea (<https://www.ecb.europa.eu/stats/exchange/eurofxref/html/eurofxref-graph-gbp.en.html>), al 31 marzo 2015, era pari a circa Euro 687,5 milioni.

⁽²⁾ L'importo originario del valore nominale complessivo (Euro 1.500 milioni) è stato successivamente ridotto a Euro 880.472.000,00 a seguito dell'Operazione di Riacquisto, meglio descritta nel seguito del presente Paragrafo.

⁽³⁾ Il controvalore nominale, sulla base del tasso di cambio rilevato dalla Banca Centrale Europea (<https://www.ecb.europa.eu/stats/exchange/eurofxref/html/eurofxref-graph-jpy.en.html>), al 31 marzo 2015 era pari a circa Euro 155,1 milioni.

⁽⁴⁾ L'importo originario del valore nominale complessivo (Euro 1.000 milioni) è stato successivamente ridotto a Euro 699.398.000,00 a seguito dell'Operazione di Riacquisto, meglio descritta nel seguito del presente Paragrafo.

⁽⁵⁾ L'importo originario del valore nominale complessivo (Euro 1.000 milioni) è stato successivamente ridotto a Euro 900.000.000,00 a seguito dell'Operazione di Riacquisto, meglio descritta nel seguito del presente Paragrafo.

Al 31 dicembre 2014, in relazione alle suddette emissioni obbligazionarie, il debito complessivo residuo in termini nominali era pari a Euro 7.643,67 milioni. I prestiti obbligazionari in valuta diversa dall'Euro sono valutati al tasso di cambio rilevato al 31 dicembre 2014.

(B) Emissione obbligazionaria del 2012 da Euro 1 miliardo

Nel novembre 2012, Atlantia ha effettuato un'emissione obbligazionaria a tasso fisso denominata “*Atlantia TF 2012-2018 garantito da Autostrade per l'Italia S.p.A.*” (codice ISIN: IT0004869985), del valore complessivo di Euro 1 miliardo, integralmente ed esclusivamente destinata al pubblico indistinto in Italia (c.d. *retail*). Il prestito ha una durata di sei anni e le relative obbligazioni sono fruttifere di interessi, al tasso di interesse nominale annuo lordo del 3,625%.

* * *

Autostrade per l'Italia ha beneficiato dei proventi delle emissioni sopra menzionate attraverso il ricorso a contratti di finanziamento infragruppo.

I termini e le condizioni dei regolamenti delle emissioni obbligazionarie nell'ambito del programma denominato “*€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme*” comprendono, tra l'altro, clausole di *change of control* e *negative pledge* e fattispecie di *events of default*.

Si riportano di seguito le principali clausole e impegni:

- (i) clausole di *negative pledge* con riferimento ai beni di Atlantia, di Autostrade per l'Italia e delle loro “controllate rilevanti”, definite quali società del Gruppo Atlantia che contribuiscono per oltre il 10% sul totale dell'attivo consolidato o sul totale dei ricavi consolidati a livello di Gruppo Atlantia, come risultanti dall'ultimo bilancio consolidato di Atlantia pubblicato;
- (ii) clausole di cambio di controllo (c.d. *change of control*) relativamente ad Autostrade per l'Italia, in base alle quali la circostanza che Autostrade per l'Italia cessi di essere controllata direttamente o indirettamente da Atlantia (o dal diverso soggetto che dovesse succedere ad Atlantia ad esito di operazioni straordinarie consentite ai sensi dei regolamenti dei prestiti) costituirebbe un *event of default*;
- (iii) *events of default* nei casi, tra l'altro, di: (A) *cross-default* e *cross-acceleration* con riferimento all'indebitamento finanziario di Atlantia, di Autostrade per l'Italia e delle loro controllate rilevanti, qualora il relativo inadempimento superi determinate soglie ⁽⁸²⁾; (B) escussione di una qualsiasi garanzia, vincolo, privilegio o gravame concesso su beni di Atlantia, di Autostrade per l'Italia o di una loro controllata rilevante; (C) controllo esercitato dallo Stato italiano nei confronti di Atlantia, Autostrade per l'Italia e delle controllate rilevanti di quest'ultima (c.d. *nationalization event*);

⁽⁸²⁾ I regolamenti dei prestiti obbligazionari prevedono che il *cross-default* si realizzi principalmente qualora, rispetto a qualsiasi indebitamento presente o futuro (eccezion fatta, *inter alia*, per indebitamento afferente a finanza di progetto), sorga un obbligo di rimborso anticipato conseguente a eventi di *default* o si verifichi un inadempimento, a livello di Atlantia, di Autostrade per l'Italia e/o delle loro controllate definite “rilevanti” (tra le quali, alla Data del Prospetto, rientra esclusivamente ADR, tuttavia si segnala che il calcolo della rilevanza avviene annualmente con riferimento a soglie quantitative), a patto che l'indebitamento finanziario o gli impegni cui l'inadempimento e/o l'obbligo di rimborso anticipato afferiscono siano di ammontare pari o superiore a Euro 50 milioni (o equivalente valore espresso in altre valute).

- (iv) *change of business* relativamente ad Autostrade per l'Italia, inteso come impegno dell'Emittente a non cessare la propria attività sociale;
- (v) *redemption at the Option of Noteholders on the Occurrence of a Put Event*: eventi negativi relativi alla Convenzione Unica comportano un'obbligazione di rimborso anticipato su richiesta del portatore delle obbligazioni.

Una soltanto delle emissioni obbligazionarie sopra descritte, denominata “*Atlantia 2009-2038*” (codice ISIN “XS0468468854”, per un ammontare complessivo pari a JPY 20.000.000.000, Euro 155,1 milioni rilevato alla data del 31 marzo 2015), prevede all'interno del relativo regolamento anche specifici *covenants* finanziari e di obblighi di mantenimento del *rating*.

In particolare, i *covenant* finanziari sono relativi a: (A) rapporto tra (x) *funds from operations* più *net interest expenses* meno interessi capitalizzati e oneri finanziari consolidati (a livello di Gruppo Atlantia), come numeratore, e (y) *net interest expenses* per ogni periodo composto da quattro trimestri contabili consecutivi consolidati (a livello di Gruppo Atlantia), come denominatore, non inferiore a 2; (B) valore dei *funds from operations* consolidati (a livello di Gruppo Atlantia) non inferiore al 7% del *total net debt* consolidato alla scadenza di ogni anno fiscale; e (C) patrimonio netto di Atlantia non inferiore a Euro 500.000.000.

In aggiunta a quanto precede, le condizioni del prestito prevedono che Atlantia compirà ogni ragionevole sforzo (“*commercially reasonable best effort*”) affinché sia mantenuto almeno un giudizio di *rating* sulle obbligazioni emesse fino alla loro scadenza (fatto salvo il ricorrere di alcune ipotesi di esenzione), senza che sia peraltro previsto un livello minimo da associare ai suddetti giudizi di *rating*.

Il rispetto dei suddetti impegni e *covenant* è oggetto di procedure di verifica su base periodica. Fermo restando quanto precede, sulla base delle verifiche svolte dall'Emittente tenuto anche conto, ove richiesto, delle informazioni pubblicamente disponibili relative ai dati consolidati del Gruppo Atlantia al 31 dicembre 2014 (*cf.* la relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, approvata dal consiglio di amministrazione della società in data 6 marzo 2015 e disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it), al 31 dicembre 2014 tutte le clausole e gli impegni sopra descritti risultavano rispettati.

Con particolare riguardo ai *covenant* finanziari previsti nel contesto dell'emissione denominata “*Atlantia 2009-2038*”, il rispetto degli stessi è oggetto di una procedura di verifica su base annuale, successivamente all'approvazione del bilancio consolidato e dei bilanci civilistici da parte degli organi competenti di Autostrade per l'Italia e di Atlantia, e in virtù delle relative pattuizioni è oggetto di certificazione entro 180 giorni dalla data di chiusura di ciascun esercizio. Fermo restando quanto precede, al 31 dicembre 2014 (che, come precisato, rappresenta la data di verifica più recente, avuto riguardo agli impegni contrattualmente assunti), i suddetti *covenant* finanziari risultavano rispettati, come indicato nella relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (*cf.* la Sezione Prima, Capitolo XIII,

Paragrafo 13.1 del Prospetto)⁽⁸³⁾ e nella relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, approvata dal consiglio di amministrazione della società in data 6 marzo 2015 e disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it⁽⁸⁴⁾.

Per completezza, si segnala che in data 27 aprile 2015, la Società di Revisione ha emesso la propria certificazione relativa al rispetto dei suddetti *covenant* finanziari riferita alla data del 31 dicembre 2014. Il grado di rispetto dei suddetti *covenant* finanziari al 31 dicembre 2014 è stato superiore al doppio della soglia minima contrattualmente prevista.

A fini di completezza, si segnala che in data 13 febbraio 2015 Atlantia, in qualità di offerente, ha dato avvio a un programma di riacquisto di obbligazioni dalla stessa emesse nell'ambito del programma denominato "€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme", meglio descritto nella precedente lettera (A) del presente Paragrafo (ai soli fini del presente Paragrafo, l'"**Operazione di Riacquisto**"). In particolare, ad esito dell'Operazione di Riacquisto, che si è conclusa definitivamente il 24 febbraio 2015 ed è stata regolata, mediante pagamento del prezzo di acquisto, in data 27 febbraio 2015, Atlantia ha riacquistato:

- obbligazioni per un importo nominale complessivo di Euro 619.528.000,00 rivenienti dall'emissione denominata "Atlantia 2009-2016" (codice ISIN: XS0427290357), avente valore nominale complessivo pari a Euro 1.500 milioni; alla Data del Prospetto, ad esito dell'Operazione di Riacquisto, il valore nominale complessivo in circolazione di tali obbligazioni è pari a Euro 880.472.000,00;
- obbligazioni per un importo nominale complessivo di Euro 300.602.000,00 rivenienti dall'emissione denominata "Atlantia 2010-2017" (codice ISIN: XS0542522692), avente valore nominale complessivo pari a Euro 1.000 milioni; alla Data del Prospetto, ad esito dell'Operazione di Riacquisto, il valore nominale complessivo in circolazione di tali obbligazioni è pari a Euro 699.398.000,00;
- obbligazioni per un importo nominale complessivo di Euro 100.000.000,00 rivenienti dall'emissione denominata "Atlantia 2012-2019" (codice ISIN: XS0744125302), avente valore nominale complessivo pari a Euro 1.000 milioni; alla Data del Prospetto, ad esito dell'Operazione di Riacquisto, il valore nominale complessivo in circolazione di tali obbligazioni è pari a Euro 900.000.000,00.

Tenuto conto dell'Operazione di Riacquisto, al 31 marzo 2015, in relazione alle emissioni obbligazionarie di cui alla lettera (a) del presente Paragrafo, il debito complessivo residuo in termini nominali era pari a Euro

⁽⁸³⁾ A pag. 170 della relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (resa disponibile con le modalità di cui alla Sezione Prima, Capitolo XVII del Prospetto) si riporta quanto segue: "Si evidenzia che la voce "Finanziamenti a medio-lungo termine" include contratti di finanziamento che richiedono il rispetto di specifici parametri finanziari (*covenants*). I criteri di determinazione delle grandezze economico-finanziarie utilizzate nel calcolo dei suddetti parametri sono definiti nei relativi contratti di finanziamento. Tra questi si segnala il "Term Loan Facility" di Autostrade per l'Italia (complessivamente pari a 159.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) che richiede il rispetto di alcuni parametri finanziari fino alla scadenza del contratto e che risultano essere stati sempre rispettati fino al 31 dicembre 2014. In particolare, è richiesto il rispetto di determinate soglie con riferimento a: (a) i dati consolidati di Atlantia per il rapporto "FFO + Net Interest Expenses - Capitalised Interests and Financing Charges", come numeratore, e "Net interest expenses", come denominatore, nonché per il rapporto "FFO/Total Net Debt"; (b) il "Net Worth" di Atlantia". Cfr. anche pag. 273 della richiamata relazione finanziaria annuale consolidata di Autostrade per l'Italia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014.

⁽⁸⁴⁾ I *covenant* finanziari previsti nel contesto dell'emissione denominata "Atlantia 2009-2038" sono i medesimi previsti dai contratti di finanziamento in *pool* di cui alla Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.4 del Prospetto. A pag. 195 della relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 (disponibile sul sito *internet* www.atlantia.it) si riporta quanto segue: "[...] il contratto "Term Loan Facility" (complessivamente pari a 159.615 migliaia di euro al 31 dicembre 2014) e la "Revolving Credit Facility", [...] richiedono il rispetto di alcuni parametri finanziari fino alla scadenza del contratto [...] che risultano essere stati sempre rispettati fino al 31 dicembre 2014".

6.687,17 milioni. I prestiti obbligazionari in valuta diversa dall'Euro sono valutati al tasso di cambio rilevato alla suddetta data del 31 marzo 2015.

L'Operazione di Riacquisto si inserisce nel contesto di un programma di ottimizzazione della gestione finanziaria del Gruppo Atlantia a beneficio e nell'interesse anche di Autostrade per l'Italia (nella sua qualità di società operativa del Gruppo Atlantia medesimo), al fine, *inter alia*, di consentire all'Emittente l'accesso diretto e in maniera indipendente al mercato. In tale prospettiva, anche in vista dell'Offerta di cui al presente Prospetto e coerentemente con gli obiettivi strategici sopra indicati, l'Emittente ha provveduto a ridurre l'esposizione infragruppo nei confronti di Atlantia per un importo nominale pari a quello delle obbligazioni oggetto dell'Operazione di Riacquisto, facendo ricorso ai propri flussi di cassa. Tale rimborso anticipato è stato effettuato al fine di perseguire un'allocazione ottimale della liquidità disponibile della Società e di allungare la durata media del proprio debito.

Per effetto dell'Operazione di Riacquisto, le garanzie prestate da Autostrade per l'Italia relativamente ai prestiti oggetto della medesima Operazione di Riacquisto si sono proporzionalmente ridotte.

L'Operazione di Riacquisto è stata oggetto di comunicati stampa, da parte di Atlantia, rispettivamente in data 13 febbraio 2015, 23 febbraio 2015 e 25 febbraio 2015, disponibili sul sito *internet* www.atlantia.it.

Per informazioni sulle ragioni dell'Offerta e sull'impiego dei proventi da parte della Società, si veda la Sezione Seconda, Capitolo III, Paragrafo 3.2 del Prospetto.

15.8 Programma EMTN di Autostrade per l'Italia da massimi Euro 7 miliardi

In data 31 ottobre 2014, l'Emittente ha pubblicato un prospetto di base, approvato dalla Central Bank of Ireland (Irlanda), avente a oggetto l'emissione di prestiti obbligazionari nel contesto del programma denominato "€ 7,000,000,000 Euro Medium Term Note". Le obbligazioni sono destinate alla quotazione sul mercato regolamentato organizzato e gestito dalla borsa irlandese (Irish Stock Exchange).

Alla Data del Prospetto, Autostrade per l'Italia non ha strumenti finanziari ammessi alla negoziazione sul mercato regolamentato irlandese, non avendo ancora emesso alcun prestito obbligazionario ai sensi del suddetto programma.

I termini e condizioni dei prestiti riportati nel prospetto di base comprendono, tra l'altro, clausole di *negative pledge* e fattispecie di *events of default*. Si riportano di seguito le principali clausole e impegni:

- (i) clausole di *negative pledge* con riferimento ai beni di Autostrade per l'Italia e delle sue "controllate rilevanti", definite quali società del Gruppo Autostrade che contribuiscono per oltre il 10% sul totale dell'attivo consolidato o sul totale dei ricavi consolidati a livello di Gruppo Autostrade, come risultanti dall'ultimo bilancio consolidato pubblicato;
- (ii) *events of default* nei casi, tra l'altro, di: (A) *cross-default* e *cross-acceleration* con riferimento all'indebitamento finanziario di Autostrade per l'Italia e delle sue controllate rilevanti, qualora il relativo inadempimento superi determinate soglie; (B) escussione di una qualsiasi garanzia, vincolo, privilegio o gravame concesso su beni di Autostrade per l'Italia o di una sua controllata rilevante;

- (iii) *change of business* relativamente ad Autostrade per l'Italia, inteso come impegno dell'Emittente a non cessare la propria attività sociale;
- (iv) *redemption at the Option of Noteholders on the Occurrence of a Put Event*: eventi negativi relativi alla Convenzione Unica comportano un'obbligazione di rimborso anticipato su richiesta del portatore delle obbligazioni. Si segnala, peraltro, che la presente clausola non troverà applicazione a partire dalla data in cui non vi saranno più in circolazione obbligazioni emesse da Atlantia nell'ambito del programma denominato “€ 10,000,000,000 Euro Medium Term Note Programme”, e tale circostanza sia notificata con le modalità previste dal regolamento del prestito.

15.9 Garanzia prestata da Autostrade per l'Italia in favore di SAT

In data 26 febbraio 2011, l'Emittente ha assunto una garanzia solidale con SAT in favore del MIT per un ammontare pari a circa Euro 8.690 migliaia.

La garanzia di Autostrade per l'Italia ha a oggetto il corretto adempimento, da parte di SAT, della gestione operativa della concessione conformemente a quanto previsto dalla relativa convenzione unica.

La durata della garanzia è pari a sessanta mesi dalla data di sottoscrizione e scadrà, pertanto, il 26 febbraio 2016.

15.10 Finanziamento di Autostrade per l'Italia in favore di SAT

Con delibera CIPE n. 85 del 3 agosto 2012, è stato approvato il progetto definitivo di alcune opere da realizzare, a cura di SAT, sulla tratta autostradale dalla stessa gestita in concessione (A12 Livorno-Civitavecchia), e precisamente dei lotti 5A e 6B, nonché degli ulteriori lotti dell'opera con esclusione dei lotti 4 e 5B, da sottoporre ad una nuova verifica di tracciato.

La delibera sopra citata ha approvato la realizzazione dei soli lotti 5A e 6B (oltre al lotto 6A che era stato precedentemente approvato con delibera CIPE n. 7/2011), rinviando l'esecuzione del lotto 2 e del lotto 3 – pure approvati definitivamente – all'approvazione del progetto definitivo dei lotti 4 e 5B e ha previsto la predisposizione di un nuovo piano economico finanziario della concessione riferito ai soli lotti 1 (da Livorno a San Pietro in Palazzi), 5A (da Ansedonia a Pescia Romana), 6B (da Pescia Romana a Tarquinia) e 6A (da Tarquinia a Civitavecchia), disponendo inoltre che un nuovo piano economico finanziario della concessione, riferito all'intera opera, dovesse essere predisposto all'approvazione del progetto definitivo dei lotti 4 e 5B.

Alla Data del Prospetto, è stato realizzato e messo in esercizio il lotto 1 nel tratto da Cecina a San Pietro in Palazzi ed è in corso di realizzazione il lotto 6A da Tarquinia a Civitavecchia. I costi relativi a quanto precede sono sostenuti da SAT in parte ricorrendo a mezzi propri e in parte mediante fondi prestatati da terzi, inclusa Autostrade per l'Italia. In particolare, l'Emittente ha erogato in favore di SAT, mediante due distinti finanziamenti soci, fruttiferi di interessi al tasso attuale del 6,75%:

- (i) un importo di Euro 110 milioni, nel corso del 2010;
- (ii) un ulteriore importo di Euro 6,7 milioni, nel corso del 2014, nell'ambito di un più ampio finanziamento soci erogato nel 2014 per un importo complessivo di Euro 20 milioni.

Qualora l'operazione di acquisto di una partecipazione di controllo in SAT da parte dell'Emittente trovi esecuzione (cfr. il precedente Paragrafo 15.3), l'Emittente medesimo subentrerà nei residui complessivi Euro 13,3 milioni del finanziamento erogato nel 2014, di cui al punto (ii) che precede.

La scadenza di entrambi i suddetti finanziamenti è fissata al 30 giugno 2015.

Il termine dei lavori del lotto 6A, che si stima possano richiedere un apporto finanziario complessivo pari a circa ulteriori Euro 130 milioni, è previsto per la fine del 2015. A tal fine, in data 20 aprile 2015 SAT e l'Emittente hanno sottoscritto un accordo in virtù del quale il finanziamento di cui al punto (i) che precede è stato incrementato fino a complessivi Euro 240 milioni. Gli ulteriori Euro 130 milioni sono erogabili a richiesta di SAT. L'efficacia di detto accordo non è stata condizionata all'esecuzione dell'operazione di acquisto di una partecipazione di controllo in SAT, sopra menzionata.

15.11 Finanziamenti infragruppo concessi da Atlantia in favore di Autostrade per l'Italia

Autostrade per l'Italia svolge il ruolo di garante in favore degli obbligazionisti di Atlantia ed è in ultimo beneficiaria dei proventi delle relative emissioni attraverso finanziamenti a medio-lungo termine erogati dalla controllante Atlantia (cfr. il precedente Paragrafo 15.7).

La tabella che segue riporta l'indicazione dei finanziamenti erogati da Atlantia in relazione alle singole emissioni obbligazionarie, unitamente all'anno di scadenza, all'importo nominale, al tasso di interesse e alla cedola della rispettiva emissione obbligazionaria.

(Migliaia di euro)		31/12/2014		
	Scadenza	Nozionale	Tasso di interesse Autostrade per l'Italia S.p.A.	Cedola Emissione Atlantia (4) (1)
Finanziamento Atlantia emissione 2004	2014	-	-	-
Finanziamento Atlantia emissione 2004	2024	1.000.000	6,1530%	5,875%
Finanziamento Atlantia emissione 2009	2016	1.500.000	5,8530%	5,625%
Finanziamento Atlantia emissione 2009 (2)	2038	149.176	5,4700%	5,300%
Finanziamento Atlantia emissione 2010	2017	1.000.000	3,5940%	3,375%
Finanziamento Atlantia emissione 2010	2025	500.000	4,5730%	4,375%
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2019	1.000.000	4,9000%	4,500%
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2020	750.000	4,6680%	4,375%
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2032	35.000	4,9500%	4,800%
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2032	48.600	5,2420%	5,242%
Finanziamento Atlantia emissione 2012	2018	1.000.000	3,9320%	3,625%
Finanziamento Atlantia emissione 2013	2033	75.000	4,1370%	3,750%
Finanziamento Atlantia emissione 2013	2021	750.000	3,2130%	2,875%
Finanziamento Atlantia emissione 2014	2038	75.000	3,9970%	3,625%
Finanziamento Atlantia emissione 2014	2034	125.000	3,4540%	3,240%
Finanziamento Atlantia emissione 2004 (3)	2022	750.000	Euribor 6M + 1,1545%	5,9927%
Finanziamenti infragruppo		8.757.776		

(1) Tali valori sono espressi in euro post eventuali operazioni di copertura con strumenti derivati di tipo Cross Currency Swap.

(2) Tale finanziamento replica a livello infragruppo il Private Placement di Atlantia di importo pari a 20.000 milioni di Yen e cedola del 2,73%, trasformato in euro per un controvalore pari 149.176 migliaia di euro e tasso in euro del 5,3% alla data di emissione.

(3) Tale finanziamento replica a livello infragruppo il prestito obbligazionario di Atlantia di importo pari a 500.000 migliaia di Sterline e cedola del 6,25%, trasformato da Atlantia in euro per un controvalore pari 750.000 migliaia di euro e tasso in euro del 5,9927% alla data di emissione. Il costo

medio di Autostrade per l'Italia post operazioni di copertura mediante derivati di tipo Interest Rate Swap stipulati con Atlantia è pari a circa il 6,153%.

- (4) I finanziamenti a medio-lungo termine ricevuti da Atlantia replicano le operazioni che la controllante ha in essere nei confronti del mercato, maggiorate di un margine per tener conto degli oneri gestionali, incluse quelle di copertura con strumenti finanziari derivati effettuate per mitigare i rischi di variazione dei flussi di cassa attesi dagli strumenti sottostanti coperti, a seguito di oscillazioni della curva dei tassi di interesse e tassi di cambio.

I contratti di finanziamento infragruppo sopra descritti sono connessi al corrispondente indebitamento derivante dai prestiti obbligazionari emessi da Atlantia e garantiti irrevocabilmente e incondizionatamente dall'Emittente. Tali contratti prevedono clausole di rimborso anticipato obbligatorio e/o *events of default* connessi al rimborso anticipato obbligatorio e/o agli *events of default* ai sensi dei corrispondenti prestiti obbligazionari.

Rispetto alle condizioni applicate da Atlantia nei confronti del mercato, nei rapporti con l'Emittente è prevista una maggiorazione della cedola in misura pari a un margine che tiene conto degli oneri gestionali legati alle emissioni e alle operazioni di copertura con strumenti finanziari derivati effettuate da Atlantia per mitigare i rischi di variazione dei flussi di cassa attesi legati all'oscillazione della curva dei tassi di interesse e dei tassi di cambio.

Per ulteriori informazioni, si veda anche la Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafo 13.1 del Prospetto.

CAPITOLO XVI - INFORMAZIONI PROVENIENTI DA TERZI, PARERI DI ESPERTI E DICHIARAZIONI DI INTERESSI

16.1 Relazioni e pareri di esperti

Nel Prospetto non sono contenuti pareri o relazioni attribuiti a esperti, ad eccezione delle relazioni della Società di Revisione di cui alla Sezione Prima, Capitolo XIII, Paragrafi 13.1 e 13.2 del Prospetto.

16.2 Informazioni provenienti da terzi

Nel Prospetto e, in particolare, nella Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.2, sono riportate informazioni di varia natura provenienti da fonti terze. Tale circostanza è di volta in volta evidenziata attraverso apposite note inserite a piè di pagina o contenute direttamente nelle tabelle di riferimento. Per una indicazione delle fonti terze utilizzate con riferimento alla posizione concorrenziale dell'Emittente nei mercati in cui lo stesso opera, si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo VI, Paragrafo 6.2 del Prospetto.

Con riguardo ai dati consolidati relativi al Gruppo Atlantia riportati nella Sezione Prima, Capitolo III, Paragrafi 3.3 e 3.4, Capitolo IV, Paragrafo 4.1, Capitolo VII, Paragrafo 7.2 e Capitolo XV, Paragrafi 15.4 e 15.7 del Prospetto, gli stessi sono tratti da informazioni pubblicamente disponibili, in particolare dalla relazione finanziaria annuale consolidata di Atlantia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014, approvata dal consiglio di amministrazione della società in data 6 marzo 2015, nonché, limitatamente ad alcune informazioni inerenti il regime concessorio di ADR, dal documento informativo redatto ai fini della fusione tra Atlantia e Gemina S.p.A., ai sensi dell'art. 57, comma 1, lettera d) del Regolamento Emittenti, e pubblicato in data 28 novembre 2013 (entrambi i documenti sono a disposizione del pubblico sul sito *internet* www.atlantia.it).

La Società conferma che tutte le informazioni riconducibili a soggetti terzi utilizzate nel Prospetto, incluse le informazioni relative al Gruppo Atlantia sopra richiamate, sono state riprodotte fedelmente e che, per quanto a conoscenza della stessa Società o per quanto la stessa sia in grado di accertare, anche sulla base di informazioni pubblicate dai terzi in questione, non sono stati omessi fatti che potrebbero rendere le informazioni riprodotte inesatte o ingannevoli.

CAPITOLO XVII - DOCUMENTI ACCESSIBILI AL PUBBLICO

Copia dei seguenti documenti può essere consultata, per il periodo di validità del Prospetto, presso la sede legale di Autostrade per l'Italia in Roma, Via Alberto Bergamini, n. 50, in orari d'ufficio e durante i Giorni Lavorativi, nonché sul sito *internet* della Società (www.autostrade.it):

- Statuto e atto costitutivo di Autostrade per l'Italia;
- Prospetto;
- bilanci consolidati del Gruppo Autostrade relativi agli esercizi chiusi al 31 dicembre 2014 e al 31 dicembre 2013, corredati dagli allegati previsti dalla legge e dalle relazioni di revisione contabile; e
- Regolamento del Prestito.

SEZIONE SECONDA - NOTA INFORMATIVA

[PAGINA VOLUTAMENTE LASCIATA IN BIANCO]

CAPITOLO I - PERSONE RESPONSABILI

1.1 Responsabili del Prospetto

La responsabilità del Prospetto è assunta dalle persone indicate nella Sezione Prima, Capitolo I, Paragrafo 1.1 del Prospetto.

1.2 Dichiarazione di responsabilità

La dichiarazione di responsabilità è riportata nella Sezione Prima, Capitolo I, Paragrafo 1.2 del Prospetto.

CAPITOLO II - FATTORI DI RISCHIO

Per una descrizione dei fattori di rischio relativi alle Obbligazioni oggetto dell'Offerta si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo IV del Prospetto.

CAPITOLO III - INFORMAZIONI ESSENZIALI

3.1 Interessi di persone fisiche e giuridiche partecipanti all'Offerta

Banca IMI e UniCredit, in qualità di Coordinatori dell'Offerta e Responsabili del Collocamento, versano in una situazione di conflitto d'interessi poiché coordinano e dirigono il consorzio di collocamento e garanzia, che garantirà il collocamento delle Obbligazioni fino a Euro 750.000.000.

Banca IMI e UniCredit versano, inoltre, in una situazione di potenziale conflitto di interessi in quanto facenti parte, rispettivamente, del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e del Gruppo Bancario UniCredit, i quali intrattengono continui rapporti di *business* con l'Emittente e con le società del Gruppo e vantano nei confronti dell'Emittente e del suo Gruppo crediti finanziari di natura rilevante; i predetti gruppi bancari possono di tempo in tempo essere esposti al rischio di credito aggiuntivo sull'Emittente in relazione alle posizioni detenute in strumenti finanziari dell'Emittente o correlati a quest'ultimo.

Al 31 dicembre 2014:

- le linee di credito accordate dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo nei confronti dell'Emittente e delle società del Gruppo Autostrade erano complessivamente pari a circa Euro 221,0 milioni, mentre alla medesima data, le linee di credito utilizzate erano pari a circa Euro 45,6 milioni;
- le linee di credito accordate dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo nei confronti delle società del Gruppo Atlantia (inclusi, pertanto, l'Emittente e le società del Gruppo Autostrade) erano complessivamente pari a circa Euro 1.098,8 milioni, mentre, alla medesima data, le linee di credito utilizzate erano pari a circa Euro 707,9 milioni;
- le linee di credito accordate dal Gruppo Bancario UniCredit nei confronti dell'Emittente e delle società del Gruppo erano complessivamente pari a circa Euro 779,5 milioni, mentre, alla medesima data, le linee di credito utilizzate erano pari a circa Euro 190,7 milioni;
- le linee di credito accordate dal Gruppo Bancario UniCredit nei confronti delle società del Gruppo Atlantia (inclusi, pertanto, l'Emittente e le società del Gruppo Autostrade) erano complessivamente pari a circa Euro 1.148,9 milioni, mentre, alla medesima data, le linee di credito utilizzate erano pari a circa Euro 314,2 milioni.

Secondo fonti interne e rielaborazioni del Gruppo Autostrade, al 31 dicembre 2014, rispetto all'ammontare complessivo delle linee di credito accordate dal sistema creditizio, la percentuale delle linee di credito accordate all'Emittente dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e dal Gruppo Bancario UniCredit era pari, rispettivamente, a circa il 3,3% e a circa il 5,7%, mentre la percentuale di quelle accordate, alla stessa data, al Gruppo Autostrade dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e dal Gruppo Bancario UniCredit era pari, rispettivamente, a circa l'8,6% e a circa il 2,2%.

Il Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e il Gruppo Bancario UniCredit si trovano in una situazione di conflitto di interessi in quanto l'Emittente non esclude la possibilità di utilizzare almeno in parte i proventi dell'emissione delle Obbligazioni per il rimborso di finanziamenti e/o riduzione dell'esposizione creditizia nei confronti delle società del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e del Gruppo Bancario UniCredit, ciò in via autonoma e indipendente dal *pool* dei creditori.

Oltre al ruolo svolto da Banca IMI e UniCredit in qualità di Responsabili del Collocamento, alcune banche del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e del Gruppo Bancario UniCredit svolgeranno il ruolo di Collocatori su incarico dell'Emittente.

L'attività dei Responsabili del Collocamento e dei Collocatori, in quanto soggetti che agiscono istituzionalmente su incarico dell'Emittente e che percepiscono commissioni in relazione (i) al servizio di direzione del Consorzio, (ii) all'assunzione dell'impegno di garantire il collocamento delle Obbligazioni fino a Euro 750.000.000, congiuntamente al Garante Aggiuntivo, e (iii) al collocamento, comporta, in generale, l'esistenza di un potenziale conflitto di interessi.

Società facenti parte del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e del Gruppo Bancario UniCredit prestano o potrebbero prestare servizi di finanza aziendale, attività (inclusa l'attività di *market making* su mercati regolamentati e/o MTF) e servizi di investimento, di finanziamento e consulenza, in via continuativa, che possono avere ad oggetto gli strumenti finanziari emessi dall'Emittente e/o da società del Gruppo o altri strumenti collegati a questi ultimi. Infine, talune società facenti parte del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo si trovano in una situazione di conflitto in quanto emittenti di strumenti finanziari collegati ai titoli emessi da Atlantia, società che detiene l'intero capitale sociale dell'Emittente.

3.2 Ragioni dell'Offerta e impiego dei proventi

L'Offerta si inserisce nel contesto di un programma di ottimizzazione della gestione finanziaria del Gruppo Atlantia, a seguito della fusione con Gemina S.p.A. (avvenuta nel 2013) e dell'ingresso nel Gruppo Atlantia medesimo delle società del gruppo facente capo ad ADR. Detto programma, a beneficio e nell'interesse anche di Autostrade per l'Italia (nella sua qualità di *sub-holding* operativa), è finalizzato, *inter alia*, a consentire all'Emittente l'accesso diretto e in maniera indipendente al mercato.

I proventi dell'Offerta, al netto delle spese e delle commissioni di cui alla Sezione Seconda, Capitolo V, Paragrafo 5.7, saranno utilizzati dall'Emittente per finalità di gestione operativa generale del Gruppo Autostrade. Si precisa che l'Emittente non promuove l'Offerta per esigenze contingenti legate all'effettuazione di specifici investimenti o per esigenze di rientro da specifiche linee di credito o di rimborso di finanziamenti in essere.

Fermo restando quanto precede e la circostanza che i proventi dell'Offerta non saranno utilizzati per finanziare le attività di altre società del Gruppo Atlantia diverse dalle società del Gruppo Autostrade, l'Emittente non esclude di poter decidere: (i) in via autonoma e indipendente dal *pool* dei creditori, di utilizzare almeno in parte i proventi raccolti tramite l'Offerta per ripagare una parte del debito in essere; e/o (ii) di rimborsare anticipatamente i finanziamenti infragruppo con Atlantia, al fine di estendere la durata media del proprio debito; e/o (iii) di finanziare, in tutto o in parte, la realizzazione di investimenti, inclusi quelli previsti dalle concessioni del Gruppo Autostrade.

CAPITOLO IV - INFORMAZIONI RIGUARDANTI GLI STRUMENTI FINANZIARI DA OFFRIRE/DA AMMETTERE ALLA NEGOZIAZIONE

4.1 Ammontare delle Obbligazioni offerte

L'ammontare delle Obbligazioni emesse dall'Emittente sarà compreso tra un minimo di n. 150.000 e un massimo di n. 750.000 Obbligazioni del valore nominale di Euro 1.000 ciascuna, fermo restando che: (i) l'Emittente si riserva la facoltà, nel corso del Periodo di Offerta, di aumentare, d'intesa con i Responsabili del Collocamento, il valore nominale complessivo massimo dell'Offerta (come *infra* individuato) fino a un importo complessivo massimo pari a Euro 1.500.000.000. In tale ipotesi, saranno emesse fino a un numero massimo di 1.500.000 Obbligazioni del valore nominale di Euro 1.000 cadauna. Tale decisione verrà comunicata al pubblico con apposito avviso integrativo pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" (o su altro quotidiano a diffusione nazionale) nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, e contestualmente trasmesso a CONSOB; e (ii) in ipotesi di ritiro o revoca dell'Offerta, non si darà corso all'emissione del Prestito.

L'ammontare complessivo delle Obbligazioni sarà comunicato al pubblico con apposito avviso integrativo pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" (o su altro quotidiano a diffusione nazionale), nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta, come eventualmente modificato.

Il codice ISIN rilasciato da Banca d'Italia per le Obbligazioni è "IT0005108490".

4.2 Descrizione delle Obbligazioni

Le Obbligazioni saranno emesse e offerte in sottoscrizione ad un prezzo inferiore al 100% del loro valore nominale, e comunque a un prezzo superiore al 99% del loro valore nominale (da intendersi, rispettivamente, come valore massimo e valore minimo entro cui sarà determinato il Prezzo di Offerta). Tale prezzo sarà determinato come segue: (i) verrà stabilito un prezzo, tale da offrire, in funzione del tasso d'interesse nominale annuo lordo definito con le modalità descritte al successivo Paragrafo 4.8, un tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza pari a quello determinato con le modalità descritte al successivo Paragrafo 4.10, e (ii) con riferimento alle modalità di arrotondamento, tale prezzo verrà arrotondato alla seconda cifra decimale (con 0,005 arrotondato al secondo decimale superiore). Il prezzo, come sopra determinato, costituirà il prezzo di emissione e di offerta delle Obbligazioni e sarà comunicato al pubblico con apposito avviso integrativo pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" (o su altro quotidiano a diffusione nazionale), nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta, come eventualmente modificato. Il prezzo di una Obbligazione sarà pari al prezzo di offerta espresso in percentuale moltiplicato per Euro 1.000, senza aggravio di commissioni o spese a carico del richiedente.

Il Prestito avrà durata pari a 8 (otto) anni (ovvero novantasei mesi), con decorrenza dalla Data di Godimento del Prestito (intesa quale data, coincidente con la Data di Emissione, a partire dalla quale le Obbligazioni maturano il diritto al pagamento degli importi, nonché all'esercizio dei diritti a esse collegati), sino alla Data di Scadenza del Prestito, che cadrà il giorno del novantaseiesimo mese dalla Data di Godimento del Prestito. La Data di Godimento del Prestito (coincidente, come detto, con la Data di Emissione e con la Data di

Pagamento) e la Data di Scadenza del Prestito saranno successivamente determinate e comunicate al pubblico con apposito avviso integrativo pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" (o su altro quotidiano a diffusione nazionale), nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta, come eventualmente modificato.

4.3 Legislazione in base alla quale le Obbligazioni sono state emesse

Il Regolamento del Prestito è regolato dalla legge italiana.

Per qualsiasi controversia relativa al Prestito o al Regolamento del Prestito che dovesse insorgere tra l'Emittente e gli Obbligazionisti sarà competente, in via esclusiva, il Foro di Roma.

La scelta della giurisdizione esclusiva del Foro di Roma non potrà limitare (e non potrà essere interpretata nel senso di limitare) il diritto di ciascun investitore di proporre giudizio presso qualsiasi altra corte o tribunale competente, incluso il foro di residenza o del domicilio eletto del relativo investitore, ove tale diritto non possa essere convenzionalmente limitato o modificato ai sensi della vigente normativa applicabile.

4.4 Caratteristiche delle Obbligazioni

Le Obbligazioni costituiscono titoli al portatore e sono immesse nel sistema di gestione accentrata presso Monte Titoli, con sede legale in Milano, Piazza Affari n. 6, in regime di dematerializzazione, ai sensi del TUF e del Regolamento recante la disciplina dei servizi di gestione accentrata, di liquidazione, dei sistemi di garanzia e delle relative società di gestione, adottato dalla Banca d'Italia e da CONSOB con provvedimento del 22 febbraio 2008, come aggiornato dal provvedimento del 22 ottobre 2013 e ulteriori modifiche e integrazioni.

Pertanto, in conformità a tale regime, ogni operazione avente a oggetto le Obbligazioni (ivi inclusi i trasferimenti e la costituzione di vincoli), nonché l'esercizio dei relativi diritti patrimoniali, potranno essere effettuati esclusivamente per il tramite di, e mediante corrispondente registrazione sui conti accesi presso Monte Titoli da, intermediari italiani ed esteri aderenti al sistema di gestione accentrata presso Monte Titoli. I titolari non potranno richiedere la consegna materiale dei titoli rappresentativi delle Obbligazioni. È fatto salvo il diritto di chiedere il rilascio della certificazione di cui agli artt. 83-*quinquies* e 83-*novies*, comma 1, lettera b) del TUF.

4.5 Valuta di emissione delle Obbligazioni

Il Prestito è emesso e denominato in Euro.

4.6 Ranking delle Obbligazioni

Le Obbligazioni non saranno subordinate agli altri debiti chirografari presenti e futuri dell'Emittente.

4.7 Diritti connessi alle Obbligazioni e relative limitazioni

Gli Obbligazionisti hanno diritto al pagamento delle cedole (per l'ammontare delle quali si rinvia al successivo Paragrafo 4.8) e, alla Data di Scadenza del Prestito, al rimborso alla pari del capitale.

I diritti degli Obbligazionisti si prescrivono a favore dell'Emittente, per quanto concerne il diritto al pagamento degli interessi, decorsi 5 (cinque) anni dalla data in cui questi sono divenuti esigibili e, per quanto concerne il diritto al rimborso del capitale, decorsi 10 (dieci) anni dalla data in cui le Obbligazioni sono diventate rimborsabili.

4.8 Tasso di interesse nominale e disposizioni relative agli interessi da pagare

Le Obbligazioni sono fruttifere di interessi, a tasso fisso, dalla Data di Godimento del Prestito (inclusa) sino alla Data di Scadenza del Prestito (esclusa). Il Tasso di Interesse Nominale annuo lordo sarà determinato in misura pari al tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza di cui al successivo Paragrafo 4.10, arrotondato, ove non divisibile per 0,125%, all'ottavo di punto percentuale (e cioè lo 0,125%) inferiore; laddove il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza risulti esattamente divisibile per 0,125%, il Tasso di Interesse Nominale sarà pari a tale tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza diminuito dello 0,125%. Il Tasso di Interesse Nominale così determinato sarà comunicato al pubblico con apposito avviso integrativo pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" (o su altro quotidiano a diffusione nazionale), nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta, come eventualmente modificato.

Gli interessi sono pagabili annualmente in via posticipata, con primo pagamento alla scadenza del primo anno dalla Data di Godimento del Prestito e ultimo pagamento alla Data di Scadenza del Prestito. Gli interessi sono calcolati su base numero di giorni effettivi del relativo periodo di interesse su numero di giorni compresi nell'anno di calendario (365 ovvero, in ipotesi di anno bisestile, 366) (secondo la convenzione *Act/Act unadjusted*, come intesa nella prassi di mercato). Per "periodo di interesse" si intende il periodo compreso tra una data di pagamento interessi (inclusa) e la successiva data di pagamento interessi (esclusa), ovvero, limitatamente al primo periodo di interesse, il periodo compreso tra la Data di Godimento del Prestito (inclusa) e la prima data di pagamento interessi (esclusa).

Qualora una qualsiasi data di pagamento degli interessi non dovesse cadere in un Giorno Lavorativo, la stessa sarà posticipata al primo Giorno Lavorativo immediatamente successivo, senza che tale spostamento comporti la spettanza di alcun importo aggiuntivo ai titolari delle Obbligazioni, ovvero lo spostamento delle successive date di pagamento degli interessi (*Following Business Day Convention - unadjusted*).

L'importo di ciascuna cedola sarà determinato moltiplicando il valore nominale di ciascuna Obbligazione, pari a Euro 1.000, per il Tasso di Interesse Nominale. L'importo di ciascuna cedola sarà arrotondato al centesimo di Euro (0,005 Euro arrotondati al centesimo di Euro superiore).

Il pagamento degli interessi avrà luogo esclusivamente per il tramite degli intermediari autorizzati aderenti a Monte Titoli.

4.9 Data di Scadenza del Prestito e procedure di rimborso

Il rimborso delle Obbligazioni avverrà alla pari, in un'unica soluzione, senza alcuna deduzione di spesa, ma fermo restando quanto previsto al successivo Paragrafo 4.14, alla Data di Scadenza del Prestito. Qualora la Data di Scadenza del Prestito non dovesse cadere in un Giorno Lavorativo, la stessa sarà posticipata al primo

Giorno Lavorativo immediatamente successivo, senza che tale spostamento comporti la spettanza di alcun importo aggiuntivo ai titolari delle Obbligazioni.

Non è prevista la facoltà di rimborso anticipato del Prestito, né a favore dell'Emittente, né a favore degli Obbligazionisti.

Il rimborso del capitale avverrà esclusivamente per il tramite degli intermediari autorizzati aderenti a Monte Titoli.

4.10 Tasso di rendimento effettivo

Il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza delle Obbligazioni applicabile alla Data di Emissione sarà reso noto, insieme al Margine di Rendimento Effettivo (c.d. *spread*) e al tasso *mid swap* a 8 anni rilevato con le modalità di seguito indicate, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta (come eventualmente modificato) con apposito avviso integrativo pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" (o su altro quotidiano a diffusione nazionale), nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti.

Il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza delle Obbligazioni applicabile alla Data di Emissione sarà compreso tra: (A) il valore risultante dalla somma tra lo *spread* minimo (70 *basis points*) e il tasso medio *Interest Rate Swap* di scadenza corrispondente; e (B) il valore risultante dalla somma tra il 2% e il tasso medio *Interest Rate Swap* di scadenza corrispondente (il valore *sub (B)* da intendersi come tasso massimo), tenuto conto di quanto stabilito dal Consiglio di Amministrazione in data 19 febbraio 2015, in sede di approvazione dell'emissione delle Obbligazioni e dell'Offerta, che ha altresì deliberato di conferire delega, in via disgiunta, al Presidente, all'Amministratore Delegato e al *Chief Financial Officer* della Società, ciascuno con facoltà di nominare procuratori speciali, per dare attuazione all'emissione obbligazionaria (inclusa la determinazione dello *spread* minimo nei limiti di quanto deliberato dal Consiglio medesimo).

In particolare, tale tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza sarà calcolato sommando il Margine di Rendimento Effettivo al tasso *mid swap* a 8 anni (pubblicato sulla pagina Reuters ISDAFIX2, *fixing* contro EURIBOR a 6 mesi, alle ore 11.00 a.m. di Francoforte), e rilevato il terzo Giorno Lavorativo antecedente alla Data di Godimento del Prestito. Il Margine di Rendimento Effettivo sarà non inferiore a 70 punti base (*basis points*) e sarà determinato in base ai prezzi di mercato delle obbligazioni di durata sostanzialmente simile emesse da Atlantia e garantite dall'Emittente (in particolare, le obbligazioni a tasso fisso con cedola 2,875% e scadenza 26 febbraio 2021 – ISIN XS0986174851 e le obbligazioni a tasso fisso con cedola 4,375% e scadenza 16 settembre 2025 – ISIN XS0542534192), nonché dei Buoni del Tesoro Poliennali emessi dalla Repubblica Italiana di durata sostanzialmente simile alle Obbligazioni (in particolare, i Buoni del Tesoro Poliennali con cedola 4,50% e scadenza 1 maggio 2023 – ISIN IT0004898034), all'andamento delle adesioni all'Offerta e alle condizioni di mercato. In caso di liquidazione delle Obbligazioni prima della loro scadenza, il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza delle Obbligazioni conseguito dal sottoscrittore dipenderà dal prezzo di vendita delle Obbligazioni medesime. In linea teorica, tale prezzo dovrebbe rappresentare il valore attuale dei flussi futuri delle Obbligazioni.

L'Emittente, in ogni caso, non emetterà Obbligazioni con un tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza, calcolato come sopra precisato, negativo o pari allo zero.

Per una illustrazione dell'andamento di alcuni parametri su cui si fonda la determinazione del tasso di rendimento effettivo lordo a scadenza, *cf.* Sezione Prima, Capitolo IV, Paragrafo 4.4 del Prospetto.

4.11 Assemblea degli Obbligazionisti e rappresentante comune

Per la tutela degli interessi comuni degli Obbligazionisti si applicano le disposizioni di cui agli artt. 2415 e seguenti del Codice Civile.

Gli Obbligazionisti acconsentono sin d'ora a qualsiasi modifica delle Obbligazioni apportata dall'Emittente volta a eliminare errori manifesti e ogni altra ambiguità formale o di natura tecnica nel Regolamento del Prestito.

Ai sensi dell'art. 2415, comma 1, del Codice Civile, l'assemblea degli obbligazionisti delibera:

- (a) sulla nomina e sulla revoca del rappresentante comune;
- (b) sulle modificazioni delle condizioni del prestito;
- (c) sulla proposta di amministrazione controllata e di concordato;
- (d) sulla costituzione di un fondo per le spese necessarie alla tutela dei comuni interessi e sul rendiconto relativo;
- (e) sugli altri oggetti di interesse comune degli obbligazionisti.

Ai sensi dell'art. 2415, comma 2 del Codice Civile, l'assemblea degli obbligazionisti è convocata dal consiglio di amministrazione o dal consiglio di gestione dell'emittente o dal rappresentante comune degli obbligazionisti, quando lo ritengono necessario oppure quando ne sia fatta richiesta da tanti obbligazionisti che rappresentino il ventesimo delle obbligazioni emesse e non estinte.

In conformità all'art. 2415, comma 3 del Codice Civile si applicano all'assemblea degli obbligazionisti le regole previste dal Codice Civile per l'assemblea straordinaria dei soci delle società per azioni. Le relative deliberazioni sono iscritte, a cura del notaio che ha redatto il verbale, nel registro delle imprese. Per la validità delle deliberazioni aventi a oggetto le modificazioni delle condizioni delle obbligazioni, è necessario anche in seconda convocazione il voto favorevole degli obbligazionisti che rappresentino la metà delle obbligazioni emesse e non estinte. Inoltre, per le obbligazioni ammesse a un sistema di gestione accentrata la legittimazione all'intervento e al voto nell'assemblea degli obbligazionisti è disciplinata dalle leggi speciali.

Ai sensi dell'art. 2416 del Codice Civile, le deliberazioni assunte dall'assemblea degli obbligazionisti sono impugnabili a norma degli artt. 2377 e 2379 del Codice Civile. L'impugnazione è proposta innanzi al Tribunale nella cui giurisdizione l'emittente ha sede (con riferimento all'Emittente, pertanto, il Tribunale di Roma), in contraddittorio del rappresentante comune.

Secondo il disposto dell'art. 2417 del Codice Civile, il rappresentante comune può essere scelto anche al di fuori degli obbligazionisti e possono essere nominate anche le persone giuridiche autorizzate all'esercizio dei servizi di investimento, nonché le società fiduciarie. Non possono essere nominati rappresentanti comuni degli obbligazionisti e, se nominati, decadono dall'ufficio, gli amministratori, i sindaci, i dipendenti dell'Emittente e coloro che si trovano nelle condizioni indicate nell'art. 2399 del Codice Civile. Il rappresentante comune, se

non è nominato nell'assemblea degli obbligazionisti a norma dell'art. 2415 del Codice Civile, è nominato con decreto dal Tribunale su domanda di uno o più obbligazionisti o degli amministratori dell'emittente. Il rappresentante comune resta in carica per un periodo non superiore a tre esercizi e può essere rieletto. L'assemblea degli obbligazionisti ne fissa il compenso. Entro 30 (trenta) giorni dalla notizia della sua nomina, il rappresentante comune deve richiederne l'iscrizione nel registro delle imprese.

L'art. 2418 del Codice Civile prevede che il rappresentante comune debba, tra l'altro, provvedere all'esecuzione delle delibere dell'assemblea degli obbligazionisti e tutelare gli interessi comuni di questi nei rapporti con l'emittente. Il rappresentante comune ha il diritto di assistere alle assemblee dei soci dell'emittente. Per la tutela degli interessi comuni, il rappresentante comune ha la rappresentanza processuale degli obbligazionisti anche nel concordato preventivo, nel fallimento, e nell'amministrazione straordinaria dell'emittente. In ogni caso, come previsto dall'art. 2419 del Codice Civile, non sono precluse azioni individuali degli obbligazionisti, purché tali azioni non siano incompatibili con le deliberazioni dell'assemblea degli obbligazionisti previste dall'art. 2415 del Codice Civile.

4.12 Delibere e autorizzazioni relative ai titoli

L'emissione del Prestito è stata deliberata dal Consiglio di Amministrazione in data 19 febbraio 2015. In particolare, l'Emittente ha deciso di procedere all'emissione di uno o più nuovi prestiti obbligazionari per un valore nominale complessivo massimo pari a Euro 1.500.000.000, da collocare entro il 31 dicembre 2015. Si veda anche il precedente Paragrafo 4.10 del presente Capitolo IV.

Borsa Italiana, con provvedimento n. LOL-002420 dell'11 maggio 2015, ha disposto l'ammissione a quotazione delle Obbligazioni sul MOT.

La data di inizio delle negoziazioni delle Obbligazioni sul MOT sarà disposta da Borsa Italiana, ai sensi dell'art. 2.4.3 del Regolamento di Borsa.

4.13 Restrizioni alla libera trasferibilità dei titoli

Non esistono restrizioni imposte dalle condizioni di emissione alla libera negoziabilità delle Obbligazioni, salvo le disposizioni di legge vigenti in materia.

4.14 Regime fiscale

Le informazioni riportate qui di seguito costituiscono una sintesi del regime fiscale proprio dell'acquisto, della detenzione e della cessione delle Obbligazioni ai sensi della legislazione tributaria vigente in Italia alla Data del Prospetto, applicabile agli investitori. Quanto segue non intende essere un'esauriente analisi delle conseguenze fiscali connesse all'acquisto, alla detenzione e alla cessione delle Obbligazioni, né un'analisi del regime fiscale applicabile a tutte le possibili categorie di investitori, alcune delle quali potrebbero non essere prese in considerazione nella presente sintesi che segue. Il regime fiscale proprio dell'acquisto, della detenzione e della cessione delle Obbligazioni, qui di seguito riportato, si basa sulla legislazione vigente e sulla prassi esistente alla Data del Prospetto, fermo restando che le stesse rimangono soggette a possibili cambiamenti anche con effetti retroattivi, e rappresenta pertanto una mera introduzione alla materia. Gli investitori sono, perciò, tenuti a consultare i propri consulenti fiscali in merito al regime fiscale ad essi applicabile in Italia in relazione all'acquisto, alla detenzione e alla cessione delle Obbligazioni.

Sono a carico dell'Obbligazionista le imposte e tasse presenti e future che si rendono dovute per legge sulle Obbligazioni e/o i relativi interessi, premi e altri frutti. Di conseguenza, ogni pagamento effettuato dall'Emittente in relazione alle Obbligazioni sarà al netto delle ritenute o imposte sostitutive applicabili ai sensi della legislazione di volta in volta vigente. In particolare, si considerano a carico dell'Obbligazionista tutte le imposte applicabili sugli interessi, premi ed altri frutti, dall'Emittente o da altri soggetti che intervengano nella corresponsione di detti interessi, premi ed altri frutti, quale, a mero titolo di esempio, l'imposta sostitutiva di cui al D.Lgs. 1 aprile 1996, n. 239.

La legge 23 dicembre 2014, n. 190 (pubblicata in G.U. 29 dicembre 2014, n. 300; ai soli fini del presente Paragrafo, "**Legge di Stabilità 2015**") ha recentemente apportato modifiche al trattamento fiscale dei redditi di capitale e dei redditi diversi di natura finanziaria per talune tipologie di investitori.

Redditi di capitale

Il D.Lgs. 1 aprile 1996, n. 239, come successivamente modificato, disciplina il trattamento fiscale degli interessi, premi ed altri frutti (ivi inclusa ogni differenza tra il prezzo di emissione e quello di rimborso, ai soli fini del presente Paragrafo, gli "**Interessi**") derivanti, tra l'altro, dalle obbligazioni e titoli simili emesse da società per azioni con azioni negoziate in mercati regolamentati o sistemi multilaterali di negoziazione degli Stati membri dell'Unione Europea e degli Stati aderenti all'Accordo sullo spazio economico europeo che consentono un adeguato scambio di informazioni, nonché dalle obbligazioni e titoli simili negoziate nei medesimi mercati regolamentati o sistemi multilaterali di negoziazione emesse da società diverse dalle prime (quali le Obbligazioni). A tal fine, le obbligazioni e titoli simili sono titoli che incorporano l'obbligazione incondizionata di pagare, alla scadenza, un importo almeno pari a quella in essi indicata e che non attribuiscono al possessore alcun diritto di partecipazione (diretta o indiretta) alla gestione dell'emittente, né di controllo sulla gestione stessa.

Investitori residenti in Italia

Se un investitore residente in Italia è (i) una persona fisica che detiene le Obbligazioni al di fuori dell'esercizio dell'attività d'impresa (salvo che non abbia optato per il regime del risparmio gestito, descritto infra, al Paragrafo "Tassazione delle plusvalenze"); (ii) una società di persone o soggetto equiparato di cui all'art. 5 del D.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917 (ai soli fini del presente Paragrafo, il "**TUIR**"), con esclusione delle società in nome collettivo, in accomandita semplice e quelle ad esse equiparate; (iii) un ente non commerciale privato o pubblico; (iv) un soggetto esente dall'imposta sul reddito delle società, gli Interessi derivanti dalle Obbligazioni sono soggetti a un'imposta sostitutiva del 26%.

Qualora l'investitore di cui ai precedenti punti (i) e (iii) detenga le Obbligazioni nell'esercizio dell'attività d'impresa, gli Interessi concorrono a formare il reddito di impresa dello stesso e l'imposta sostitutiva può essere scomputata dall'imposta complessiva da essi dovuta sul proprio reddito imponibile.

Ai sensi del D.Lgs. 1 aprile 1996, n. 239, l'imposta sostitutiva è applicata dalle banche, dalle società di intermediazione mobiliare, dalle società fiduciarie, dagli agenti di cambio e dagli altri soggetti espressamente indicati in appositi decreti del Ministro dell'Economia e delle Finanze (ai soli fini del presente Paragrafo, gli "**Intermediari**" e ciascuno l'"**Intermediario**").

Se l'investitore residente è una società o un ente commerciale (ivi incluse le stabili organizzazioni italiane di soggetti non residenti) e le Obbligazioni sono depositate presso un Intermediario, gli Interessi non sono soggetti ad imposta sostitutiva, ma concorrono a formare il reddito complessivo del percettore ai fini dell'imposta sul reddito delle società (IRES) (e, in talune circostanze, in relazione alla natura dell'investitore, sono soggetti anche all'IRAP - imposta regionale sulle attività produttive).

Se l'investitore è un fondo di investimento immobiliare o una SICAF immobiliare, gli Interessi non sono soggetti né ad imposta sostitutiva né ad altre imposte sul reddito in capo al fondo o alla SICAF. I proventi derivanti dalla partecipazione ai fondi immobiliari e alle SICAF immobiliari sono ordinariamente soggetti in capo ai percipienti a una ritenuta del 26%, applicata a titolo di acconto o d'imposta (a seconda della natura giuridica del percipiente e fatta salva la non applicazione di detta ritenuta in capo ai partecipanti assoggettati a tassazione per trasparenza).

Se l'investitore residente in Italia è un organismo di investimento collettivo del risparmio (OICR) diverso da un OICR immobiliare (ossia un fondo d'investimento mobiliare, aperto o chiuso, una SICAV o una SICAF mobiliare) e le Obbligazioni sono depositate presso un Intermediario, gli Interessi maturati durante il periodo di possesso non saranno soggetti all'imposta sostitutiva sopra menzionata e nessuna altra imposta sostitutiva sarà applicabile al risultato di gestione dell'OICR. I proventi distribuiti dall'OICR o ricevuti da alcune categorie di investitori a seguito di riscatto, liquidazione o cessione delle quote o azioni sono assoggettati in capo ai percipienti a una ritenuta, ordinariamente nella misura del 26%, a titolo di acconto o d'imposta (a seconda della natura giuridica del percipiente).

Se l'investitore è un fondo pensione (soggetto al regime previsto dall'art. 17 del D.Lgs. 5 dicembre 2005, n. 252) e le Obbligazioni sono depositate presso un Intermediario, gli Interessi maturati durante il periodo di possesso non sono soggetti all'imposta sostitutiva sopra menzionata, ma devono essere inclusi nel risultato del fondo, rilevato alla fine di ciascun periodo d'imposta, soggetto a un'imposta sostitutiva pari al 20% (aliquota così incrementata dalla Legge di Stabilità 2015, che detta specifiche disposizioni transitorie per il calcolo delle imposte dovute dai fondi pensione per il 2014, e introduce la possibilità per i fondi pensione di usufruire di uno speciale credito di imposta, a determinate condizioni, a decorrere dal periodo d'imposta 2015).

Se le Obbligazioni non sono depositate presso un Intermediario, l'imposta sostitutiva è applicata e trattenuta da ogni intermediario che comunque intervenga nel pagamento degli Interessi all'investitore ovvero, anche in qualità di acquirente, nel trasferimento delle Obbligazioni. Qualora gli Interessi siano corrisposti direttamente dall'Emittente, l'imposta sostitutiva è applicata da quest'ultimo.

Investitori non residenti

Non sono soggetti ad imposta sostitutiva gli Interessi delle Obbligazioni percepiti, fra l'altro, da beneficiari effettivi che siano: (i) residenti in Stati o territori inclusi nella lista di cui al D.M. 4 settembre 1996, come successivamente modificato ed integrato (o nel decreto ministeriale emanato ai sensi dell'art. 168-bis del TUIR; la Legge 24 dicembre 2007, n. 244 (ai soli fini del presente Paragrafo, la "**Legge Finanziaria 2008**") ha previsto che, in base a quanto stabilito dall'art. 168-bis del TUIR, il MEF dovrà emanare un decreto che conterrà una lista di Paesi che consentono un adeguato scambio di informazioni con l'Italia; per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto previsto dall'art. 168-bis del TUIR, si considerano ricompresi in detta lista anche gli Stati e territori attualmente non inclusi nelle liste di cui ai D.M. 4 settembre 1996 e 4 maggio 1999, nonché nei D.M. 21 novembre 2001 e 23 gennaio 2002 e

D.M. 11 gennaio 2013); (ii) enti od organismi internazionali costituiti in base ad accordi internazionali resi esecutivi in Italia; (iii) investitori istituzionali esteri, ancorché privi di soggettività tributaria, costituiti in Paesi di cui al punto (i); o, (iv) banche centrali ed organismi che gestiscono anche le riserve ufficiali dello Stato.

Al fine di beneficiare della suddetta esenzione, l'investitore non residente deve: (i) depositare, direttamente o indirettamente, le Obbligazioni presso una banca o una società di intermediazione mobiliare residente, ovvero presso una stabile organizzazione in Italia di una banca o società di intermediazione mobiliare non residente, che intrattenga rapporti diretti in via telematica con il MEF - Dipartimento delle Entrate; (ii) fornire al depositario, antecedentemente o contestualmente al deposito delle Obbligazioni, un'autocertificazione in cui l'investitore dichiara di essere l'effettivo beneficiario degli Interessi e di essere in possesso dei requisiti per poter beneficiare dell'esenzione di cui sopra. La predetta autocertificazione dovrà essere compilata in conformità allo schema previsto con D.M. 12 dicembre 2001 e produrrà effetti fino alla relativa revoca e non è richiesta qualora gli investitori siano enti o organismi internazionali costituiti in base ad accordi internazionali resi esecutivi in Italia, oppure banche centrali ed organismi che gestiscono anche le riserve ufficiali dello Stato; (iii) fornire i propri dati identificativi nonché il codice identificativo del titolo e gli elementi necessari a determinare gli interessi, premi ed altri frutti, non soggetti ad imposta sostitutiva.

Sugli Interessi corrisposti a investitori residenti in paesi che non consentono un adeguato scambio di informazioni con l'Italia ovvero che non rispettino anche una sola delle altre condizioni sopra elencate, sarà applicata l'imposta sostitutiva nella misura del 26% ovvero nella misura inferiore prevista dalle convenzioni contro le doppie imposizioni eventualmente applicabili.

Tassazione delle plusvalenze

Investitori residenti

Le plusvalenze derivanti dalla vendita o dal rimborso delle Obbligazioni concorrono a determinare il reddito imponibile (e, in talune circostanze, in relazione alla natura dell'investitore, anche il valore netto della produzione ai fini dell'IRAP), se realizzate nell'esercizio di imprese commerciali ovvero da stabili organizzazioni in Italia di soggetti non residenti alle quali le Obbligazioni siano effettivamente connesse.

Se un investitore residente è (i) una persona fisica che detiene le Obbligazioni al di fuori dell'esercizio di un'attività d'impresa, (ii) una società di persone o soggetto equiparato di cui all'art. 5 del TUIR, con esclusione delle società in nome collettivo, in accomandita semplice e quelle ad esse equiparate, (iii) un ente non commerciale privato o pubblico, le plusvalenze realizzate in occasione della vendita o rimborso delle Obbligazioni stesse sono soggette a imposta sostitutiva del 26%. L'investitore può optare per uno dei tre regimi descritti di seguito.

Secondo il "regime della dichiarazione" (art. 5, D.Lgs. n. 461/1997), che rappresenta il regime ordinariamente applicabile per le persone fisiche residenti che non detengono le Obbligazioni nell'esercizio dell'attività d'impresa, l'imposta sostitutiva è dovuta, al netto delle relative minusvalenze, su tutte le plusvalenze realizzate dall'investitore a seguito della vendita o rimborso dei titoli effettuati nel periodo d'imposta. In tal caso gli investitori residenti devono indicare le plusvalenze realizzate in ciascun periodo d'imposta, al netto di eventuali minusvalenze, nella dichiarazione dei redditi e liquidare l'imposta sostitutiva unitamente all'imposta sui redditi. Eventuali minusvalenze, eccedenti l'ammontare delle plusvalenze realizzate nel periodo d'imposta, possono essere utilizzate per compensare le plusvalenze della medesima natura realizzate nei successivi quattro

periodi d'imposta. Ai sensi del D.L. 24 aprile 2014, n. 66, convertito con legge 23 giugno 2014, n. 89, eventuali minusvalenze sono deducibili dalle plusvalenze della stessa natura realizzate successivamente al 30 giugno 2014, per una quota pari al (i) 48,08 del loro ammontare se realizzate prima dell'1 gennaio 2012 e (ii) 76,92% del loro ammontare se realizzate tra il 1° gennaio 2012 e il 30 giugno 2014.

Alternativamente al regime della dichiarazione, le persone fisiche residenti che detengano le Obbligazioni al di fuori dell'esercizio di un'attività d'impresa possono scegliere di assolvere l'imposta sostitutiva separatamente su ciascuna plusvalenza realizzata in occasione della vendita o rimborso dei titoli (regime del "risparmio amministrato" di cui all'art. 6 del D.Lgs. n. 461/1997). La tassazione sulla base del regime del "risparmio amministrato" sulle plusvalenze è consentita a condizione che (i) le Obbligazioni siano depositate presso una banca italiana, una SIM o un intermediario finanziario autorizzato e (ii) che l'investitore abbia optato per l'applicazione di tale regime con comunicazione sottoscritta contestualmente al conferimento dell'incarico e dell'apertura del deposito o conto corrente o, per i rapporti in essere, anteriormente all'inizio del periodo d'imposta. L'opzione ha effetto per tutto il periodo d'imposta e può essere revocata entro la scadenza di ciascun anno solare, con effetto per il periodo d'imposta successivo. Il depositario delle Obbligazioni è tenuto a considerare, ai fini dell'applicazione dell'imposta sostitutiva, ciascuna plusvalenza, differenziale positivo o provento percepito dall'investitore in occasione della vendita o del rimborso delle Obbligazioni, al netto di eventuali minusvalenze, ed è tenuto a corrispondere detta imposta sostitutiva per conto dell'investitore, trattenendone il corrispondente ammontare dalle somme a esso dovute, ovvero utilizzando i fondi messi a disposizione a tal fine dall'investitore stesso.

In base al regime del risparmio amministrato, qualora dalla cessione o rimborso delle Obbligazioni derivi una minusvalenza, tale minusvalenza potrà essere dedotta da eventuali plusvalenze realizzate successivamente, all'interno del medesimo rapporto di amministrazione, nel medesimo periodo d'imposta o nei quattro successivi. Ai sensi del D.L. 24 aprile 2014, n. 66, convertito con legge 23 giugno 2014, n. 89, eventuali minusvalenze sono deducibili dalle plusvalenze della stessa natura realizzate successivamente al 30 giugno 2014, per una quota pari al (i) 48,08 del loro ammontare se realizzate prima dell'1 gennaio 2012 e (ii) 76,92% del loro ammontare se realizzate tra l'1 gennaio 2012 e il 30 giugno 2014. Ai sensi di tale regime l'investitore non è tenuto a indicare le plusvalenze nella propria dichiarazione dei redditi.

Le plusvalenze realizzate da un investitore persona fisica residente in Italia, il quale (i) detenga le Obbligazioni al di fuori di un'attività d'impresa, (ii) abbia conferito un mandato di gestione delle proprie attività finanziarie, ivi incluse le Obbligazioni, a un Intermediario, e (iii) abbia altresì optato per il cosiddetto regime del "risparmio gestito" (art. 7 del D.Lgs. n. 461/1997), saranno incluse nel risultato di gestione maturato, anche se non realizzato, nel corso del periodo d'imposta. L'opzione deve essere esercitata mediante comunicazione sottoscritta rilasciata al soggetto gestore all'atto della stipula del contratto e, nel caso dei rapporti in essere, anteriormente all'inizio del periodo d'imposta. L'opzione ha effetto per il periodo d'imposta e può essere revocata solo entro la scadenza di ciascun anno solare, con effetto per il periodo d'imposta successivo.

Il risultato di gestione maturato sarà soggetto a un'imposta sostitutiva del 26%, che sarà corrisposta dall'intermediario incaricato della gestione. Ai sensi di tale regime, qualora il risultato di gestione maturato alla fine del periodo d'imposta sia negativo, il corrispondente importo potrà essere computato in diminuzione del risultato di gestione rilevato nei successivi periodi di imposta, fino al quarto. Ai sensi del D.L. 24 aprile 2014, n. 66, convertito con legge 23 giugno 2014, n. 89, eventuali risultati negativi di gestione sono deducibili dai risultati positivi di gestione realizzati successivamente al 30 giugno 2014, per una quota pari al (i) 48,08

del loro ammontare se maturati prima dell'1 gennaio 2012 e (ii) 76,92% del loro ammontare se maturati tra il 1° gennaio 2012 e il 30 giugno 2014. Ai sensi di tale regime l'investitore non è tenuto a dichiarare le plusvalenze realizzate nella propria dichiarazione dei redditi.

Le plusvalenze realizzate da un investitore che sia un OICR, diverso da un fondo immobiliare o una SICAF immobiliare, non saranno, come tali, assoggettate ad imposta sostitutiva (si veda il Paragrafo "Redditi di capitale – Investitori residenti in Italia").

Le plusvalenze realizzate da un investitore che sia un fondo d'investimento immobiliare o una SICAF immobiliare non sono soggette a imposta sostitutiva in capo al fondo stesso o alla SICAF (si veda il Paragrafo "Redditi di capitale – Investitori residenti in Italia").

Le plusvalenze realizzate da un investitore che sia un fondo pensione (soggetto al regime previsto dall'art. 17 del D.Lgs. 5 dicembre 2005, n. 252) non saranno assoggettate a tale imposta sostitutiva, ma saranno incluse nel risultato di gestione maturato dal fondo alla fine del periodo d'imposta e soggette a un'imposta sostitutiva del 20% (aliquota così incrementata dalla Legge di Stabilità 2015, che detta specifiche disposizioni transitorie per il calcolo delle imposte dovute dai fondi pensione per il 2014, e introduce la possibilità per i fondi pensione di usufruire di uno speciale credito di imposta, a determinate condizioni, a decorrere dal periodo d'imposta 2015).

Investitori non residenti

Le plusvalenze realizzate da soggetti non residenti senza una stabile organizzazione in Italia a cui le Obbligazioni siano effettivamente connesse derivanti dalla vendita o dal rimborso di obbligazioni negoziate in un mercato regolamentato (quali le Obbligazioni) non sono soggette ad alcuna imposizione in Italia.

Le plusvalenze realizzate da soggetti non residenti senza una stabile organizzazione in Italia a cui le Obbligazioni siano effettivamente connesse derivanti dalla vendita o dal rimborso di Obbligazioni non negoziate in un mercato regolamentato, non sono soggette ad imposizione diretta in Italia, a condizione che i beneficiari effettivi siano: (i) residenti in Stati o territori inclusi nella lista di cui al D.M. 4 settembre 1996, come successivamente modificato ed integrato (o nel decreto ministeriale emanato ai sensi dell'art. 168-bis del TUIR; la Legge Finanziaria 2008 ha previsto che, in base a quanto stabilito dall'art. 168-bis del TUIR, il MEF dovrà emanare un decreto che conterrà una lista di Paesi che consentono un adeguato scambio di informazioni con l'Italia; per un periodo di cinque anni a decorrere dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto previsto dall'art. 168-bis del TUIR, si considerano ricompresi in detta lista anche gli Stati e territori attualmente non inclusi nelle liste di cui ai D.M. 4 settembre 1996 e 4 maggio 1999, nonché nei D.M. 21 novembre 2001 e 23 gennaio 2002 e D.M. 11 gennaio 2013); (ii) enti od organismi internazionali costituiti in base ad accordi internazionali resi esecutivi in Italia; (iii) investitori istituzionali esteri, ancorché privi di soggettività tributaria, costituiti in Paesi di cui al punto (i); o, (iv) banche centrali ed organismi che gestiscono anche le riserve ufficiali dello Stato.

Qualora non si verifichi nessuna delle condizioni sopra descritte, le plusvalenze realizzate da investitori non residenti in Italia in occasione della vendita o del rimborso delle Obbligazioni non negoziate in un mercato regolamentato sono soggette a un'imposta sostitutiva del 26%.

In ogni caso, gli investitori non residenti senza stabile organizzazione in Italia, ai quali sia applicabile una convenzione contro le doppie imposizioni con la Repubblica Italiana, che assoggetti a tassazione le plusvalenze realizzate dalla vendita o dal rimborso delle Obbligazioni soltanto nello Stato in cui è residente l'investitore, non subiranno in Italia alcun prelievo sulle plusvalenze realizzate.

Imposta sulle successioni e donazioni

Ai sensi del D.L. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito nella L. 24 novembre 2006, n. 286, il trasferimento a titolo gratuito, *inter vivos* o *mortis causa*, di qualsiasi attività (comprese le Obbligazioni e ogni altro titolo di debito), è sottoposto a tassazione con le seguenti aliquote:

- i trasferimenti a favore del coniuge e dei discendenti o ascendenti in linea retta, sono soggetti ad un'imposta sulle successioni e donazioni del 4%, applicabile al valore dei beni eccedente, per ciascun beneficiario, Euro 1.000.000,00;
- i trasferimenti a favore dei parenti fino al quarto grado o di affini in linea retta, nonché di affini in linea collaterale fino al terzo grado, sono soggetti ad un'imposta sulle successioni e donazioni del 6%. Nell'ipotesi in cui la successione o la donazione abbiano come beneficiari fratelli e sorelle, l'imposta sul valore dei beni oggetto di donazione o successione sarà dovuta sull'importo che ecceda Euro 100.000,00;
- i trasferimenti a favore di altri soggetti sono soggetti ad un'imposta sulle successioni e donazioni dell'8%.

Qualora il beneficiario sia portatore di handicap riconosciuto grave ai sensi della Legge 5 febbraio 1992, n. 104, l'imposta sulle successioni e donazioni si applica esclusivamente sul valore dei beni eccedente l'ammontare di Euro 1.500.000,00.

Tassa sui contratti di borsa e imposta di registro

Ai sensi dell'art. 37 del D.L. 31 dicembre 2007, n. 248, convertito con L. 28 febbraio 2008, n. 31, la tassa sui contratti di borsa di cui al R.D. 30 dicembre 1923, n. 3278 è stata abrogata.

A seguito dell'abrogazione della tassa sui contratti di borsa, sulla base della normativa vigente alla data di predisposizione del presente documento, gli atti aventi ad oggetto la negoziazione di titoli scontano l'imposta di registro così come segue: (i) gli atti pubblici e le scritture private autenticate scontano l'imposta di registro in misura fissa pari a Euro 200,00 in termine fisso; (ii) le scritture private non autenticate scontano l'imposta di registro sempre in misura fissa, pari a Euro 200,00, ma solo in "caso d'uso" o a seguito di registrazione volontaria.

Imposta di bollo sugli strumenti finanziari

L'art. 13, comma 2-ter, della Tariffa, Parte I allegata al D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 642 prevede l'applicazione di un'imposta di bollo proporzionale sulle comunicazioni periodiche inviate dalle banche e dagli intermediari finanziari alla clientela relativamente a prodotti o strumenti finanziari anche non soggetti ad obbligo di deposito. L'imposta di bollo proporzionale si applica sul complessivo valore di mercato degli strumenti finanziari o, in mancanza, sul loro valore nominale o di rimborso, con aliquota dello 0,2% annuale.

Se il contribuente è un soggetto diverso da una persona fisica, l'imposta è dovuta nella misura massima di Euro 14.000,00.

Sulla base di quanto previsto dalla norma e dal relativo decreto di attuazione emanato dal MEF in data 24 maggio 2012, l'imposta (salvo limitate eccezioni) si applica agli investitori che siano "clienti" (secondo la definizione contenuta nel provvedimento di Banca d'Italia datato 9 febbraio 2011 - *cf.* anche il provvedimento di Banca d'Italia datato 20 giugno 2012) di un soggetto che a qualsiasi titolo esercita in Italia l'attività bancaria, finanziaria o assicurativa. Pertanto, alcune categorie di investitori potrebbero non subire l'applicazione dell'imposta di bollo in quanto esclusi dalla citata definizione di clientela.

L'imposta è riscossa dalle banche e dagli altri intermediari finanziari. L'estratto conto o il rendiconto si considerano in ogni caso inviati almeno una volta nel corso dell'anno anche quando non sussiste un obbligo di invio o di redazione. Se gli estratti conto sono inviati periodicamente nel corso dell'anno, l'imposta di bollo dovuta è rapportata al periodo rendicontato.

Imposta sui titoli detenuti all'estero (IVAFE)

Ai sensi dell'art. 19, comma 18, del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, le persone fisiche residenti in Italia che detengono le Obbligazioni al di fuori del territorio italiano sono soggette a un'imposta (ai soli fini del presente Paragrafo, "Ivafe") con aliquota pari allo 0,20%. L'imposta, calcolata sul valore dei prodotti finanziari, è dovuta proporzionalmente alla quota di possesso e al periodo di detenzione ed è liquidata dal contribuente in sede di dichiarazione annuale.

Il valore dei prodotti finanziari (base imponibile) è costituito dal valore di mercato (o, in mancanza, il valore nominale o di rimborso), rilevato al termine di ciascun anno solare nel luogo in cui le stesse sono detenute, anche utilizzando la documentazione dell'intermediario estero di riferimento per i singoli prodotti o dell'impresa di assicurazione estera. Se al 31 dicembre i prodotti non sono più posseduti, si fa riferimento al valore di mercato (o, in mancanza, il valore nominale o di rimborso) dei prodotti finanziari rilevato al termine del periodo di possesso.

Dall'imposta dovuta si detrae un credito d'imposta pari all'ammontare dell'eventuale imposta patrimoniale sui medesimi prodotti finanziari versata nello Stato in cui sono detenuti. Il credito non può in ogni caso superare l'ammontare dell'imposta dovuta in Italia.

Direttiva per l'imposizione dei redditi da risparmio

Normativa europea

Ai sensi della Direttiva del Consiglio 2003/48/CE sulla tassazione dei redditi da risparmio (ai soli fini del presente Paragrafo, "Direttiva Risparmio"), ciascuno Stato membro deve fornire alle autorità fiscali degli altri Stati membri, informazioni relative al pagamento di interessi (o proventi assimilabili) da parte di soggetti stabiliti all'interno del proprio territorio, a persone fisiche residenti negli altri Stati membri, ad eccezione dell'Austria, la quale adotterà, per un periodo transitorio (a meno che, nel corso di questo periodo, non decida diversamente), un sistema che prevede l'applicazione di una ritenuta in luogo dello scambio di informazioni. La durata di questo periodo transitorio dipende dalla conclusione di taluni accordi relativi allo scambio di informazioni con alcuni altri Paesi. Alcuni Paesi non aderenti all'Unione Europea, inclusa la Svizzera, hanno

concordato di adottare regimi analoghi a quelli descritti (un sistema basato sulle ritenute per quanto concerne la Svizzera) a decorrere dalla data di applicazione della suddetta direttiva.

In data 24 marzo 2014 il Consiglio Europeo ha approvato una nuova versione della Direttiva Risparmio, che ne amplia l'ambito di applicazione. Le normative nazionali di attuazione della predetta modifica devono essere approvate dai vari Stati aderenti all'Unione Europea entro il 1° gennaio 2016.

Attuazione in Italia della Direttiva Risparmio

L'Italia ha attuato la Direttiva Risparmio con il D.Lgs. 18 aprile 2005, n. 84, ai sensi del quale, a condizione che siano rispettate una serie di condizioni, nel caso di interessi pagati dall'1 luglio 2005 a persone fisiche che siano beneficiari effettivi degli interessi e siano residenti ai fini fiscali in un altro Stato membro, gli agenti pagatori italiani qualificati dovranno comunicare all'Agenzia delle Entrate le informazioni relative agli interessi pagati e i dati personali relativi ai beneficiari effettivi del pagamento effettuato. Queste informazioni sono trasmesse dall'Agenzia delle Entrate alla competente autorità fiscale del paese estero di residenza del beneficiario effettivo del pagamento stesso.

CAPITOLO V - CONDIZIONI DELL'OFFERTA

5.1 Condizioni, statistiche relative all'Offerta, calendario previsto e modalità di sottoscrizione dell'Offerta

5.1.1 Condizioni alle quali l'Offerta è subordinata

L'Offerta non è subordinata ad alcuna condizione, salvo quanto di seguito precisato in merito alla raccolta di adesioni per un ammontare almeno pari al Quantitativo Minimo (come di seguito definito) e in merito alla facoltà di ritiro e revoca dell'Offerta e fermo restando quanto indicato nella Sezione Seconda, Capitolo IV, Paragrafo 4.10 del Prospetto.

5.1.2 Ammontare totale dell'Offerta

L'Offerta consiste in un'offerta pubblica e relativa quotazione sul MOT di massime n. 750.000 Obbligazioni del valore nominale di Euro 1.000 ciascuna, destinata esclusivamente al pubblico indistinto in Italia, finalizzata al soddisfacimento delle adesioni pervenute per quantitativi pari ad almeno il Lotto Minimo.

Le Obbligazioni sono offerte al pubblico mediante emissione del Prestito per il Quantitativo Minimo di Obbligazioni costituito da n. 150.000 Obbligazioni da nominali Euro 1.000 ciascuna⁽⁸⁵⁾.

L'Emittente si riserva la facoltà, nel corso del Periodo di Offerta, di aumentare, d'intesa con i Responsabili del Collocamento, il valore nominale complessivo massimo dell'Offerta fino a un importo complessivo massimo pari a Euro 1.500.000.000. In tale ipotesi, saranno emesse fino a un numero massimo di 1.500.000 Obbligazioni del valore nominale di Euro 1.000 cadauna. Tale decisione verrà comunicata al pubblico con apposito avviso integrativo pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" o su altro quotidiano a diffusione nazionale, nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, e contestualmente trasmesso a CONSOB⁽⁸⁶⁾.

Qualora le domande di adesione al Prestito fossero inferiori al Quantitativo Minimo, i Responsabili del Collocamento, d'intesa con la Società e sentito il Garante Aggiuntivo, si riservano la facoltà di ritirare l'Offerta. Tuttavia, i Responsabili del Collocamento, d'intesa con l'Emittente e sentito il Garante Aggiuntivo, si riservano di non esercitare la suddetta facoltà di ritiro dell'Offerta, e il Prestito sarà emesso per un importo minimo pari ad almeno l'Ammontare Garantito (come di seguito definito) anche a esito degli, e in base agli, impegni di garanzia assunti dal consorzio di collocamento e garanzia.

La Società, d'intesa con i Responsabili del Collocamento, si riserva altresì la facoltà di non fare assegnare integralmente le Obbligazioni oggetto dell'Offerta, procedendo alla riduzione del numero totale delle Obbligazioni offerte (fermo restando il Quantitativo Minimo), dandone immediata comunicazione al pubblico con l'avviso con cui saranno pubblicati i risultati dell'Offerta.

⁽⁸⁵⁾ Quale requisito di relativa liquidità del prestito e in linea con la prassi di riferimento.

⁽⁸⁶⁾ Un valore complessivo dell'offerta compreso tra Euro 750 milioni ed Euro 1.500 milioni è coerente con la dimensione dei prestiti obbligazionari *retail* emessi prima d'ora da emittenti *corporate* sul mercato domestico, incluso il prestito emesso da Atlantia e denominato "Atlantia TF 2012-2018 garantito da Autostrade per l'Italia S.p.A." (codice ISIN: IT0004869985), meglio descritto nella Sezione Prima, Capitolo XV, Paragrafo 15.7 del Prospetto.

Entro gli importi menzionati, il valore complessivo dell'Offerta sarà determinato, d'intesa tra la Società e i Responsabili del Collocamento, anche esercitando le facoltà di cui sopra, in base all'andamento delle adesioni all'Offerta e alle condizioni di mercato.

5.1.3 Periodo di Offerta

L'Offerta delle Obbligazioni avrà inizio alle ore 9:00 del 18 maggio 2015 e avrà termine alle ore 13:00 del 5 giugno 2015.

I Collocatori che raccolgono le domande di adesione fuori sede provvederanno alla raccolta di tali adesioni esclusivamente dalle ore 9:00 del 18 maggio 2015 alle ore 17:00 del 29 maggio 2015.

I Collocatori che operano *online* provvederanno alla raccolta delle adesioni pervenute per via telematica esclusivamente dalle ore 9:00 del 18 maggio 2015 alle ore 17:00 del 22 maggio 2015.

I Responsabili del Collocamento, d'intesa con la Società, si riservano la facoltà di disporre la chiusura anticipata dell'Offerta qualora, prima della chiusura del Periodo di Offerta, siano pervenute richieste di adesioni per un quantitativo superiore all'ammontare massimo delle Obbligazioni. La chiusura anticipata dell'Offerta sarà immediatamente comunicata dall'Emittente a CONSOB, a Borsa Italiana e al pubblico mediante pubblicazione di un avviso integrativo sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e sul quotidiano "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" o su altro quotidiano a diffusione nazionale, nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti. La chiusura anticipata avrà efficacia a partire dal giorno successivo a quello di pubblicazione di tale avviso e riguarderà anche le adesioni effettuate fuori sede. In ogni caso, il Periodo di Offerta dovrà avere una durata almeno pari a 5 (cinque) Giorni Lavorativi.

In caso di chiusura anticipata dell'Offerta, l'Offerta delle Obbligazioni avrà termine alle ore 13:00 della relativa data di chiusura anticipata sia per le adesioni in sede che per le adesioni fuori sede e, ove la data di chiusura anticipata dell'Offerta dovesse cadere il 22 maggio 2015, l'Offerta delle Obbligazioni avrà termine alle ore 17:00, sia per le adesioni in sede che per le adesioni fuori sede e per le adesioni *online*.

Qualora tra la data di pubblicazione del Prospetto e l'avvio dell'Offerta dovessero verificarsi circostanze straordinarie, così come previste nella prassi internazionale, quali, tra l'altro, (i) gravi mutamenti negativi nella situazione politica, finanziaria, economica, normativa, valutaria, o di mercato a livello nazionale o internazionale, ovvero (ii) gravi mutamenti negativi riguardanti la situazione finanziaria patrimoniale, reddituale della Società e/o del Gruppo Autostrade, o comunque accadimenti di rilievo relativi alla Società e/o al Gruppo Autostrade; che siano tali, secondo il ragionevole giudizio dei Responsabili del Collocamento, da pregiudicare il buon esito dell'Offerta o da renderne sconsigliabile l'effettuazione, i Responsabili del Collocamento (congiuntamente tra loro), d'intesa con la Società e sentito il Garante Aggiuntivo, potranno decidere di non dare inizio all'Offerta e la stessa dovrà ritenersi annullata. Tale decisione verrà comunicata tempestivamente al pubblico e a CONSOB entro l'avvio dell'Offerta, mediante avviso da pubblicarsi sul sito *internet* della Società (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" o su altro quotidiano a diffusione nazionale, nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti.

I Responsabili del Collocamento, d'intesa con la Società, si riservano inoltre la facoltà di ritirare, in tutto o in parte, e sulla base di quanto previsto nel precedente Paragrafo 5.1.2, l'Offerta previa comunicazione a CONSOB e successivamente al pubblico, con avviso pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente

(www.autostrade.it) e su “*Il Sole 24 Ore*” e/o “*MF*” o su altro quotidiano a diffusione nazionale entro la Data di Pagamento, nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti.

Qualora successivamente all’avvio dell’Offerta e sino alla Data di Pagamento dovessero verificarsi circostanze straordinarie, così come previste nella prassi internazionale, quali, tra l’altro, (i) gravi mutamenti negativi riguardanti la situazione politica, finanziaria, economica, normativa, valutaria o di mercato a livello nazionale o internazionale, ovvero (ii) gravi mutamenti negativi riguardanti la situazione finanziaria, patrimoniale o reddituale della Società e/o del Gruppo Autostrade, o comunque accadimenti di rilievo relativi alla Società e/o al Gruppo Autostrade; che siano tali, secondo il ragionevole giudizio dei Responsabili del Collocamento, da rendere pregiudizievole o sconsigliabile la continuazione dell’Offerta, i Responsabili del Collocamento (congiuntamente tra loro) e la Società, d’intesa tra loro, potranno decidere di ritirare l’Offerta e la stessa dovrà ritenersi annullata. Tale decisione verrà comunicata tempestivamente al pubblico e a CONSOB, mediante avviso da pubblicarsi sul sito *internet* della Società (www.autostrade.it) e su “*Il Sole 24 Ore*” e/o “*MF*” o su altro quotidiano a diffusione nazionale, nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti.

L’Offerta delle Obbligazioni sarà comunque ritirata qualora non si dovesse addivenire alla conclusione del contratto di collocamento e garanzia relativo all’Offerta di cui al successivo Paragrafo 5.6, ovvero qualora Borsa Italiana non deliberi l’inizio delle negoziazioni ovvero revochi o rigetti il provvedimento di ammissione a quotazione ai sensi dell’art. 2.4.3, comma 8, del Regolamento di Borsa entro la Data di Pagamento, dandone contestuale comunicazione a CONSOB; la Società informerà successivamente il pubblico mediante avviso pubblicato sul sito *internet* dell’Emittente (www.autostrade.it) e su “*Il Sole 24 Ore*” e/o “*MF*” o su altro quotidiano a diffusione nazionale, nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro il giorno successivo al ricevimento della relativa comunicazione da parte di Borsa Italiana.

I Responsabili del Collocamento, d’intesa con la Società, si riservano la facoltà di prorogare il Periodo di Offerta. Tale decisione verrà comunicata dall’Emittente entro la data di chiusura dell’Offerta, mediante avviso da pubblicarsi sul sito *internet* dell’Emittente (www.autostrade.it) e su “*Il Sole 24 Ore*” e/o “*MF*” o su altro quotidiano a diffusione nazionale, nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti.

5.1.4 Riduzione delle adesioni e modalità di rimborso

Le domande di adesione all’Offerta devono essere presentate esclusivamente per quantitativi minimi pari a n. 2 (due) Obbligazioni, per un valore nominale complessivo pari a Euro 2.000 o suoi successivi incrementi pari ad almeno n. 1 Obbligazione per un valore nominale pari a Euro 1.000, fatti salvi i criteri di riparto di cui al successivo Paragrafo 5.2.

Le domande di adesione all’Offerta dovranno essere effettuate mediante presentazione e consegna dell’apposita scheda di adesione debitamente compilata e sottoscritta dal richiedente o da un suo mandatario speciale e presentata presso i Collocatori. Le schede di adesione sono disponibili presso tutti i Collocatori.

All’aderente che non intrattenga alcun rapporto di clientela con il Collocatore presso cui viene presentata la domanda di adesione potrebbe essere richiesta l’apertura di un conto corrente ovvero il versamento di un deposito temporaneo infruttifero di importo pari al controvalore delle Obbligazioni richieste, calcolato sulla

base del prezzo massimo di offerta delle Obbligazioni. In caso di mancata o parziale assegnazione delle Obbligazioni, la totalità delle somme versate in deposito temporaneo, ovvero l'eventuale differenza rispetto al controvalore delle Obbligazioni assegnate, verrà corrisposta al richiedente senza alcun onere a suo carico entro la Data di Pagamento di cui al successivo Paragrafo 5.1.6.

Le domande di adesione sono irrevocabili, fermo quanto evidenziato nel successivo Paragrafo 5.1.5.

Non saranno ricevibili né considerate valide le domande di adesione pervenute ai Collocatori prima dell'inizio del Periodo di Offerta, e quindi prima delle ore 9:00 del 18 maggio 2015, e dopo il termine del Periodo di Offerta, e quindi dopo le ore 13:00 del 5 giugno 2015, salvo l'eventuale chiusura anticipata ovvero l'eventuale proroga disposta dai Responsabili del Collocamento, d'intesa con la Società, di cui al precedente Paragrafo 5.1.3.

Inoltre, non saranno ricevibili né considerate valide le domande di adesione raccolte fuori sede e per via telematica (*online*) (di cui si veda quanto specificato nel seguito) pervenute ai Collocatori dopo le ore 17:00, rispettivamente, del 29 maggio 2015 e del 22 maggio 2015, salvo l'eventuale chiusura anticipata ovvero l'eventuale proroga disposta dai Responsabili del Collocamento, d'intesa con la Società, di cui al precedente Paragrafo 5.1.3.

Le domande di adesione all'Offerta devono essere presentate presso i Collocatori per quantitativi pari al Lotto Minimo o suoi successivi incrementi pari ad almeno 1 (una) Obbligazione ed effettuate mediante presentazione e consegna della relativa scheda di adesione, debitamente compilata e sottoscritta dal richiedente o da un suo mandatario speciale.

Sono ammesse sottoscrizioni multiple da parte degli aderenti all'Offerta, fermo restando che ai fini del riparto ciascun aderente verrà considerato unitariamente, indipendentemente dal numero di schede di adesione consegnate.

I clienti dei Collocatori che operano *online* potranno aderire all'Offerta per via telematica, mediante l'utilizzo di strumenti elettronici via *internet*, in sostituzione del tradizionale metodo cartaceo, secondo le modalità previste dal Regolamento Intermediari.

Tale adesione potrà avvenire mediante accesso, attraverso l'utilizzo di una *password* individuale, a una sezione dedicata ai collocamenti, situata all'interno dell'area riservata ai clienti dei Collocatori che operano *online*, ove, sempre con modalità telematiche e previo utilizzo della *password* individuale, gli aderenti potranno fornire tutti i dati personali e finanziari richiesti per l'adesione in forma cartacea senza alcuna differenziazione. Una volta confermato l'inserimento di tali dati, il riepilogo degli stessi sarà visualizzato sullo schermo del cliente, il quale sarà tenuto a confermare nuovamente la loro correttezza. Solo al momento di questa seconda conferma tali dati assumeranno valore di domanda di adesione.

Si precisa, peraltro, che tale modalità di adesione non modifica né altera in alcun modo il rapporto tra i Collocatori che operano *online* e Banca IMI e UniCredit, quali Responsabili del Collocamento, rispetto ai rapporti tra Banca IMI e UniCredit medesimi e gli altri Collocatori. I Collocatori che operano *online* garantiranno a Banca IMI e UniCredit l'adeguatezza delle loro procedure informatiche ai fini dell'adesione telematica dei propri clienti. Inoltre, i medesimi Collocatori si impegneranno a effettuare le comunicazioni previste dalle disposizioni applicabili agli intermediari che operano *online*.

I Collocatori che operano *online* rendono disponibile, per la consultazione e la stampa, il presente Prospetto presso il proprio sito *internet*.

Gli interessati potranno aderire all'Offerta anche tramite soggetti autorizzati all'attività di gestione individuale di portafogli di investimento per conto terzi, ai sensi del TUF e relative disposizioni di attuazione, purché gli stessi sottoscrivano l'apposita scheda di adesione in nome e per conto del cliente investitore, e tramite soggetti autorizzati, ai sensi del TUF e delle relative disposizioni di attuazione, all'attività di ricezione e trasmissione ordini, alle condizioni indicate nel Regolamento Intermediari.

Le società fiduciarie autorizzate alla gestione patrimoniale di portafogli d'investimento mediante intestazione fiduciaria, di cui all'art. 60, comma 4, del D. Lgs, 23 luglio 1996 n. 415, potranno aderire all'Offerta esclusivamente per conto dei loro clienti, indicando sulla scheda di adesione il solo codice fiscale del cliente.

I Collocatori che, nell'ambito delle rispettive competenze, intendano effettuare offerte delle Obbligazioni fuori sede - ai sensi dell'art. 30 del TUF - provvederanno al collocamento delle Obbligazioni mediante raccolta delle domande di adesione, avvalendosi di promotori finanziari di cui all'art. 31 del TUF.

Trova applicazione il comma 6 dell'art. 30 del TUF, il quale prevede che l'efficacia dei contratti conclusi fuori sede per il tramite di promotori finanziari è sospesa per la durata di 7 (sette) giorni decorrenti dalla data di sottoscrizione degli stessi da parte dell'investitore.

Ai sensi dell'art. 67-*duodecies*, comma 4, del Codice del Consumo, l'efficacia dei contratti conclusi mediante tecniche di comunicazione a distanza (ovvero *online*) è sospesa per la durata di 14 (quattordici) giorni dalla data di sottoscrizione degli stessi da parte dell'investitore.

Infine, nel caso in cui l'Emittente proceda alla pubblicazione di un supplemento al Prospetto secondo le modalità di cui alla Direttiva Prospetti e agli artt. 94, comma 7, 95-*bis*, comma 2, e 113, comma 2, del TUF, gli investitori, che abbiano già aderito all'Offerta prima della pubblicazione del supplemento, potranno revocare la propria accettazione, entro il secondo Giorno Lavorativo successivo alla pubblicazione del supplemento medesimo, mediante una comunicazione scritta all'Emittente e al Collocatore e in conformità alle modalità indicate nel contesto del supplemento medesimo.

Le modalità di assegnazione delle Obbligazioni a fronte delle adesioni raccolte, in sede, fuori sede e per via telematica (*online*), saranno improntate a criteri di correttezza e parità di trattamento (si rinvia, in merito al piano di riparto e di assegnazione delle Obbligazioni, al successivo Paragrafo 5.2).

5.1.5 Revoca dell'adesione

Fatto salvo quanto previsto dall'art. 30, comma 6, del TUF in tema di efficacia dei contratti conclusi fuori sede, nonché dall'art. 67-*duodecies*, comma 1, del Codice del Consumo e dall'art. 95-*bis*, comma 2, del TUF in tema di revoca in caso di pubblicazione di un supplemento al Prospetto, le adesioni non sono revocabili.

5.1.6 Modalità e termini per il pagamento e la consegna delle Obbligazioni

Il pagamento del Prezzo di Offerta delle Obbligazioni assegnate dovrà essere effettuato alla Data di Pagamento presso il Collocatore che ha ricevuto l'adesione, senza aggravio di commissioni o spese a carico del richiedente. La Data di Pagamento, che coincide con la Data di Emissione e con la Data di Godimento del

Prestito e che cadrà entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta, sarà determinata e resa nota mediante avviso pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" o su altro quotidiano a diffusione nazionale, nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta, come eventualmente modificato.

Contestualmente, le Obbligazioni assegnate nell'ambito dell'Offerta saranno messe a disposizione in forma dematerializzata agli aventi diritto mediante contabilizzazione presso Monte Titoli sui conti di deposito intrattenuti presso la stessa dai Collocatori.

5.1.7 Pubblicazione dei risultati dell'Offerta

I risultati dell'Offerta saranno resi noti da Banca IMI e UniCredit, insieme all'Emittente, ai sensi dei regolamenti vigenti, mediante avviso pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" o su altro quotidiano a diffusione nazionale, nonché diffuso tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dalla conclusione del Periodo di Offerta (come eventualmente modificato). Copia di tale avviso sarà contestualmente trasmessa a CONSOB.

5.2 Piano di ripartizione e di assegnazione

5.2.1 Criteri di riparto

Nel caso in cui le adesioni al Prestito pervenute da parte del pubblico indistinto durante il Periodo di Offerta risultino superiori all'ammontare complessivo delle stesse, quale comunicato al pubblico, si provvederà al riparto e all'assegnazione dell'ammontare complessivo delle Obbligazioni, secondo i seguenti criteri.

Qualora il numero dei richiedenti risulti non superiore al numero di Lotti Minimi disponibili, per ciascun richiedente sarà assegnato un quantitativo di Obbligazioni pari al Lotto Minimo. Nel caso in cui dopo tale assegnazione, residuino delle Obbligazioni, queste saranno assegnate come segue:

- (a) i Responsabili del Collocamento, dedotti i Lotti Minimi già assegnati, procederanno all'assegnazione ai singoli richiedenti delle residue Obbligazioni in misura proporzionale alle Obbligazioni richieste (e non soddisfatte) da ognuno di essi. Tale assegnazione proporzionale sarà arrotondata per difetto;
- (b) ove, successivamente all'assegnazione di cui al precedente punto (a) residuino ancora ulteriori Obbligazioni, queste saranno singolarmente assegnate dai Responsabili del Collocamento ai richiedenti che abbiano partecipato al riparto proporzionale di cui al precedente punto (a) mediante estrazione a sorte da effettuarsi, in ogni caso, con modalità che consentano la verificabilità delle procedure utilizzate e la loro rispondenza a criteri di correttezza e parità di trattamento.

Qualora il numero dei richiedenti risulti superiore al numero di Lotti Minimi disponibili (e quindi non risulti possibile assegnare a ciascun richiedente un Lotto Minimo, poiché l'ammontare complessivo delle Obbligazioni è all'uopo insufficiente), i Responsabili del Collocamento procederanno ad assegnare i Lotti Minimi ai singoli richiedenti mediante estrazione a sorte. L'estrazione a sorte sarà effettuata, in ogni caso, con modalità che consentano la verificabilità delle procedure utilizzate e la loro rispondenza a criteri di correttezza e di parità di trattamento.

5.2.2 Procedura per la comunicazione ai sottoscrittori dell'ammontare assegnato

Ciascun Collocatore provvederà a dare comunicazione ai richiedenti dei quantitativi di Obbligazioni loro assegnati immediatamente dopo l'avvenuta comunicazione del riparto da parte dei Responsabili del Collocamento e comunque entro la Data di Pagamento.

5.3 Destinatari dell'Offerta

L'Offerta è integralmente ed esclusivamente destinata al pubblico indistinto in Italia.

Non possono aderire all'Offerta gli Investitori Qualificati di cui all'art. 34-ter, comma 1, lett. (b), del Regolamento Emittenti (fatta eccezione per: (i) le persone fisiche di cui al numero II dell'Allegato 3 del Regolamento Intermediari; (ii) le società di gestione autorizzate alla prestazione del servizio di gestione su base individuale di portafogli di investimento per conto terzi; (iii) gli intermediari autorizzati abilitati alla gestione dei portafogli individuali per conto terzi; e (iv) le società fiduciarie che prestano servizi di gestione di portafogli di investimento, anche mediante intestazione fiduciaria, di cui all'art. 60, comma 4, del D.Lgs. 23 luglio 1996 n. 415, che potranno aderire all'Offerta nei limiti di cui al precedente Paragrafo 5.1.4) e gli investitori istituzionali all'estero. Il Prospetto non costituisce offerta di strumenti finanziari negli Stati Uniti d'America, in Canada, in Giappone, in Australia o in qualunque altro paese nel quale l'Offerta delle Obbligazioni non sia consentita in assenza di autorizzazione da parte delle autorità competenti, né costituisce offerta di strumenti finanziari in qualunque altro stato membro dell'Unione Europea (ai soli fini del presente Paragrafo, gli "Altri Paesi"). Le Obbligazioni non sono state né saranno registrate ai sensi del *Securities Act* del 1933, e successive modifiche, vigente negli Stati Uniti d'America (ai soli fini del presente Paragrafo, il "*Securities Act*") né ai sensi delle corrispondenti normative vigenti in Canada, Giappone, Australia e negli Altri Paesi e non potranno conseguentemente essere offerte, vendute o comunque consegnate, direttamente o indirettamente, negli Stati Uniti d'America, in Canada, in Giappone, in Australia o negli Altri Paesi.

5.4 Prezzo di Offerta

Il prezzo di offerta delle Obbligazioni sarà inferiore al 100% del loro valore nominale e comunque superiore al 99% del loro valore nominale (da intendersi, rispettivamente, come valore massimo e valore minimo entro cui sarà determinato il Prezzo di Offerta). Tale prezzo sarà determinato dai Responsabili del Collocamento, d'intesa con la Società, al termine del Periodo di Offerta, secondo le modalità di cui alla Sezione Seconda, Capitolo IV, Paragrafo 4.2 del Prospetto.

Il prezzo di offerta delle Obbligazioni sarà reso noto mediante pubblicazione, sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "*Il Sole 24 Ore*" e/o "*MF*" o su altro quotidiano a diffusione nazionale, nonché diffusione tramite SDIR ai sensi degli artt. 65 e seguenti del Regolamento Emittenti, di un apposito avviso integrativo entro 5 (cinque) Giorni Lavorativi dal termine del Periodo di Offerta e trasmesso contestualmente a CONSOB.

Nessun onere o spesa aggiuntiva è previsto a carico degli aderenti, salvo eventuali spese connesse all'apertura di un conto corrente ovvero il versamento di un deposito temporaneo infruttifero di cui al precedente Paragrafo 5.1.4.

5.5 Modalità e termini di comunicazione ai richiedenti di avvenuta assegnazione

Ciascun Collocatore provvederà a dare comunicazione ai richiedenti dei quantitativi di Obbligazioni loro assegnati immediatamente dopo l'avvenuta comunicazione del riparto da parte dei Responsabili del Collocamento e comunque entro la Data di Pagamento.

5.6 Collocamento e sottoscrizione

L'Offerta avrà luogo esclusivamente in Italia e sarà coordinata e diretta da Banca IMI e UniCredit in qualità di Coordinatori dell'Offerta e di Responsabili del Collocamento. Le Obbligazioni saranno collocate per il tramite di un consorzio di collocamento e garanzia (il "**Consorzio**") coordinato e diretto da Banca IMI e UniCredit, del quale fa parte BANCA AKROS S.p.A. - Gruppo Bipiemme Banca Popolare di Milano in qualità di Garante Aggiuntivo e al quale partecipano banche, società di intermediazione mobiliare e altri intermediari autorizzati (congiuntamente, i "**Collocatori**") il cui elenco sarà reso noto mediante deposito presso CONSOB, la sede della Società e i Collocatori medesimi e contestuale pubblicazione sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "*Il Sole 24 Ore*" e/o "*MF*" o su altro quotidiano a diffusione nazionale di un avviso integrativo entro il primo giorno antecedente l'inizio del Periodo di Offerta. Nell'ambito del medesimo avviso saranno specificati i Collocatori che offriranno modalità di sottoscrizione *online* per il pubblico indistinto.

I Collocatori che intendano offrire le Obbligazioni fuori sede, ai sensi dell'art. 30 del TUF, provvederanno alla raccolta delle domande di adesione all'Offerta avvalendosi di promotori finanziari di cui all'art. 31 del TUF.

I Responsabili del Collocamento e il Garante Aggiuntivo garantiranno il collocamento delle Obbligazioni fino all'Ammontare Garantito, vale a dire fino a Euro 750.000.000. Il contratto di collocamento e garanzia relativo all'Offerta (che sarà stipulato prima dell'inizio dell'Offerta tra la Società e i Responsabili del Collocamento anche in nome e per conto del Garante Aggiuntivo e dei Collocatori) prevedrà l'ipotesi che i Responsabili del Collocamento anche in nome e per conto del Garante Aggiuntivo (anche disgiuntamente) non siano tenuti all'adempimento degli obblighi di garanzia, ovvero che detti obblighi possano essere revocati, al verificarsi di (i) eventi eccezionali o circostanze straordinarie, così come previste nella prassi internazionale, quali, tra l'altro, gravi mutamenti negativi riguardanti la situazione politica, finanziaria, economica, valutaria, normativa o di mercato a livello nazionale e internazionale, ovvero gravi mutamenti che riguardino o incidano in modo significativamente negativo sulla situazione finanziaria, patrimoniale e/o reddituale o sulle attività della Società e/o del Gruppo Autostrade; tali da rendere pregiudizievole o sconsigliabile l'effettuazione dell'Offerta, secondo il ragionevole giudizio di Banca IMI e UniCredit, in consultazione con la Società; (ii) inadempimento da parte della Società alle obbligazioni di cui al contratto di collocamento e garanzia per l'Offerta; (iii) il fatto che le dichiarazioni e garanzie prestate dalla Società nel contratto di collocamento e garanzia per l'Offerta risultino non veritiere, corrette o complete quanto agli aspetti di rilievo; (iv) la revoca del provvedimento di ammissione a quotazione sul MOT delle Obbligazioni della Società da parte di Borsa Italiana o la mancata emissione del provvedimento di inizio delle negoziazioni sul MOT delle Obbligazioni della Società.

5.7 Commissioni e spese relative all'Offerta

L'Emittente corrisponderà complessivamente ai Responsabili del Collocamento, al Garante Aggiuntivo e agli altri Collocatori una commissione così suddivisa:

- (i) ai Responsabili del Collocamento una commissione di direzione pari allo 0,25% dell'importo nominale delle Obbligazioni emesse, equamente ripartito tra i medesimi Responsabili del Collocamento;
- (ii) a ciascun Responsabile del Collocamento e al Garante Aggiuntivo una commissione di garanzia pari allo 0,10% dell'importo nominale delle Obbligazioni garantite;
- (iii) a ciascun Collocatore/Responsabile del Collocamento e al Garante Aggiuntivo una commissione di collocamento pari all'1,15% dell'importo nominale delle Obbligazioni da ciascuno di essi effettivamente collocate e assegnate e/o accollate a esito degli impegni di garanzia, restando inteso che detta commissione sarà comunque corrisposta a ciascun Responsabile del Collocamento e al Garante Aggiuntivo in caso di accollo.

L'importo previsto delle spese sarà reso noto mediante avviso pubblicato sul sito *internet* dell'Emittente (www.autostrade.it) e su "Il Sole 24 Ore" e/o "MF" o su altro quotidiano a diffusione nazionale entro la data di comunicazione dei risultati dell'Offerta, come indicato nel precedente Paragrafo 5.1.7.

CAPITOLO VI - AMMISSIONE ALLA NEGOZIAZIONE E MODALITÀ DI NEGOZIAZIONE

6.1 Domanda di ammissione alla negoziazione

L'Emittente ha presentato presso Borsa Italiana domanda di ammissione alla quotazione delle Obbligazioni presso il MOT. Borsa Italiana, con provvedimento n. LOL-002420 dell'11 maggio 2015, ha disposto l'ammissione alla quotazione delle Obbligazioni sul MOT.

La data di inizio delle negoziazioni sarà disposta di Borsa Italiana ai sensi dell'art. 2.4.3 del Regolamento di Borsa.

6.2 Altri mercati regolamentati

Alla Data del Prospetto, le Obbligazioni non sono quotate in alcun altro mercato regolamentato o equivalente italiano o estero, né l'Emittente prevede di presentare domanda di ammissione a quotazione delle Obbligazioni presso altri mercati regolamentati diversi dal MOT.

6.3 Intermediari nelle operazioni sul mercato secondario

Non è prevista la nomina di un operatore/*market maker* che assuma l'impegno di garantire liquidità nelle negoziazioni delle Obbligazioni sul mercato secondario.

CAPITOLO VII - INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

7.1 Consulenti legati all'emissione

Non sono presenti consulenti legati all'emissione delle Obbligazioni.

7.2 Altre informazioni sottoposte a revisione

Fermo restando quanto previsto nella Sezione Prima, Capitolo III, il Prospetto non contiene informazioni sottoposte a revisione o a revisione limitata da parte di revisori legali dei conti.

7.3 Pareri e relazioni redatti da esperti

Si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo XVI, Paragrafo 16.1 del Prospetto.

7.4 Informazioni provenienti da terzi e indicazione delle fonti

Si rinvia alla Sezione Prima, Capitolo XVI, Paragrafo 16.2 del Prospetto.

7.5 Rating

Si riportano di seguito i giudizi di *rating* e gli *outlook* attribuiti rispettivamente all'Emittente e ad Atlantia ⁽⁸⁷⁾ alla Data del Prospetto, rilasciati dalle seguenti agenzie, tutte stabilite e registrate nel territorio dell'Unione Europea:

Autostrade per l'Italia	Long term (lungo termine)	Short term (breve termine)	Outlook (prospettiva)
Standard & Poor's	BBB+ ⁽¹⁾	A-2 ⁽²⁾	Stabile
Moody's	Baa1 ⁽³⁾	N/A	Stabile
Fitch	A- ⁽⁴⁾	F2 ⁽⁵⁾	Stabile

Atlantia	Long term (lungo termine)	Short term (breve termine)	Outlook (prospettiva)
Standard & Poor's	BBB+ ⁽¹⁾	A-2 ⁽²⁾	Stabile
Moody's	Baa1 ⁽³⁾	N/A	Stabile
Fitch	A- ⁽⁴⁾	F2 ⁽⁵⁾	Stabile

⁽¹⁾ Indica adeguate capacità di rimborso, ma più soggette a condizioni economiche avverse. Nota: i *rating* da 'AA' a 'CCC' possono essere modificati con l'aggiunta di un più (+) o di un meno (-) a seconda del posizionamento rispetto alle categorie principali (per maggiori dettagli, si rinvia al sito [internet www.standardandpoors.com](http://internet.www.standardandpoors.com)).

⁽²⁾ Soddisfacente capacità di adempiere ai propri impegni finanziari. In presenza di un giudizio di breve termine "A-2", il soggetto obbligato risulta in qualche misura maggiormente sensibile agli effetti negativi legati al mutamento delle circostanze o delle condizioni economiche rispetto ai soggetti cui è assegnato un *rating* più alto (fonte: traduzione non ufficiale dalla lingua inglese; per maggiori dettagli, si rinvia al sito [internet www.standardandpoors.com](http://internet.www.standardandpoors.com)).

⁽³⁾ I *rating* di un emittente fanno riferimento alla scala generale a lungo termine o a quella a breve termine. Nella scala generale a lungo termine, i titoli obbligazionari con *rating* "Baa" sono soggetti a un rischio di credito moderato. Questi titoli sono considerati appartenenti al livello intermedio della scala e, pertanto, non è da escludere che possiedano talune caratteristiche speculative. Si segnala che ad ogni categoria di *rating* compresa tra Aa e Caa Moody's aggiunge i numeri 1, 2 e 3. L'aggiunta del numero 1 indica che l'emittente o l'obbligazione si colloca all'estremo superiore di

⁽⁸⁷⁾ Quanto ad Atlantia, come risultanti dai siti *internet* delle agenzie di *rating* che li hanno emessi: rispettivamente, www.standardandpoors.com, www.moodys.com e www.fitchratings.com.

quella categoria; il numero 2 segnala che l'emittente o l'obbligazione si trova nella fascia intermedia, mentre l'aggiunta del numero 3 ne indica il posizionamento sull'estremità inferiore della categoria in questione (per maggiori dettagli, si rinvia al sito *internet* www.moodys.com).

- (4) Elevata qualità creditizia. I rating "A" denotano aspettative ridotte di rischio di credito. La capacità di adempiere ai propri impegni finanziari è considerata alta. Tuttavia, detta capacità potrebbe risultare maggiormente vulnerabile a fronte di eventuali cambiamenti congiunturali o del quadro economico rispetto ai rating più elevati. Nota: l'aggiunta del segno "+" o "-" ha lo scopo di precisare la relativa posizione all'interno delle principali categorie di rating (fonte: traduzione non ufficiale dalla lingua inglese; per maggiori dettagli si rinvia al sito *internet* www.fitchratings.com).
- (5) Buona qualità creditizia nel breve periodo. Buona capacità intrinseca di adempiere tempestivamente agli impegni finanziari (fonte: traduzione non ufficiale dalla lingua inglese; per maggiori dettagli si rinvia al sito *internet* www.fitchratings.com).

Sulla base della *rating action* di Moody's rilasciata in data 31 ottobre 2014, il giudizio di *rating* a tale data tiene conto, a titolo indicativo e non esaustivo e ferme restando le metodologie applicate dall'agenzia⁽⁸⁸⁾, dei risultati conseguiti dal Gruppo Atlantia nonostante il calo dei volumi di traffico sulla Rete Italiana del Gruppo e del forte profilo di liquidità. Il *rating* riconosce anche la solidità del *business* e il profilo finanziario di rischio del Gruppo Atlantia, riflettendo in particolare, le dimensioni estese e le solide basi della rete autostradale, esposta a limitati profili di concorrenza, la ragionevole stabilità del quadro normativo italiano relativo al settore autostradale, sebbene caratterizzato da alcune interferenze politiche, il programma esteso di investimenti, che limiterà la capacità del Gruppo Atlantia di ridurre l'indebitamento nel medio periodo, la crescente esposizione verso attività autostradali internazionali, in particolare, in Cile e Brasile, che se da un lato contribuiscono alla crescita e alla diversificazione, dall'altro lato presentano si presentano meno solide ed estese rispetto alle attività autostradali italiane⁽⁸⁹⁾. Nella medesima *rating action*, si afferma, inoltre, che "un miglioramento del merito creditizio del Gruppo Atlantia accompagnato da una perdurante positiva *performance* finanziaria di Autostrade per l'Italia potrebbe comportare una pressione al rialzo sul *rating* di Autostrade per l'Italia medesima. Al contrario, un peggioramento del *rating* potrebbe essere determinato da: (i) modifiche di rilievo dei termini e condizioni delle principali concessioni, che abbiano effetti complessivamente negativi sulle attività del gruppo o sul suo profilo di rischio finanziario; (ii) comprovate interferenze politiche e/o misure fiscali discriminatorie; (iii) effettuazione, da parte di Atlantia o di Autostrade per l'Italia, di operazioni di acquisizione/investimenti su larga scala che abbiano effetti negativi sulle proprie attività o sul profilo di rischio finanziario; (iv) un deterioramento del profilo di liquidità del gruppo; ovvero (v) il mancato mantenimento, da parte del Gruppo Atlantia, del profilo finanziario minimo atteso (vale a dire, il "cash flow operativo" prima degli "interessi passivi" deve essere almeno 3,5 volte superiore agli "interessi passivi" su base 12 mesi e il rapporto tra "cash flow operativo" e "debito lordo" deve essere almeno pari al 13%, con la precisazione che le definizioni di "cash flow operativo", "interessi passivi" e "debito lordo" sono quelle contenute nelle linee guida di Moody's). Inoltre, qualsiasi peggioramento del merito creditizio della Repubblica Italiana comporterebbe verosimilmente un adeguamento dei giudizi di *rating* di Autostrade per l'Italia"⁽⁹⁰⁾. Tali indicazioni sono,

⁽⁸⁸⁾ Per maggiori informazioni sulle metodologie utilizzate da Moody's ai fini dell'assegnazione dei giudizi di *rating*, si veda il sito *internet* www.moodys.com.

⁽⁸⁹⁾ Rielaborazione dell'Emittente sulla base di alcune delle indicazioni contenute nella richiamata *rating action* del 31 ottobre 2014. Per maggiori informazioni, si rinvia al relativo comunicato di Moody's disponibile su www.moodys.com.

⁽⁹⁰⁾ Il virgolettato rappresenta una traduzione non ufficiale dalla lingua inglese del contenuto della *rating action* rilasciata da Moody's in favore di Autostrade per l'Italia in data 31 ottobre 2014 ("An improvement in the credit quality of the Atlantia group coupled with continued strong financial performance of ASPI could put upward rating pressure on ASPI's rating [...]. Conversely, downward pressure on ASPI's rating could develop if (1) there is a material change in the terms and conditions of key concessions that negatively affects the overall group's business or financial risk profile; (2) there is evidence of political interference and/or discriminatory fiscal measures; (3) Atlantia or ASPI makes large-scale acquisitions/investments that negatively affect its financial or business risk profile; (4) there is a deterioration in the group's liquidity profile; or (5) Atlantia group fails to maintain the expected minimum financial profile (i.e. funds from operations (FFO) interest coverage of at least 3.5x and FFO/debt at least in the low teens in percentage terms). In addition, any deterioration in the Italian sovereign creditworthiness would likely result in a corresponding adjustment of ASPI's ratings"). Si veda il relativo comunicato disponibile su www.moodys.com.

peraltro, coerenti con la *rating action* rilasciata dalla stessa agenzia in data 10 aprile 2015 con riguardo alle Obbligazioni, richiamata nel seguito.

Sulla base della *rating action* di Standard & Poor's rilasciata in data 13 maggio 2014, la revisione dell'*outlook* da negativo a stabile a tale data riflette, a titolo indicativo e non esaustivo e ferme restando le metodologie applicate dall'agenzia⁽⁹¹⁾, l'opinione di quest'ultima secondo cui il lieve miglioramento del quadro economico nell'eurozona e il migliore andamento del traffico e del volume dei passeggeri in Italia consenta ad Atlantia di rafforzare e sostenere le misure volte a sostenere i propri flussi di cassa, commisurato a un profilo di rischio finanziario ritenuto "intermedio"⁽⁹²⁾. Nella stessa *rating action* si afferma inoltre che "il giudizio di *rating* potrebbe subire un peggioramento qualora il rapporto tra "*cash flow* operativo *adjusted*" e "debito" risultasse inferiore al 12% nel periodo compreso tra il 2014 e il 2016. Tale circostanza potrebbe verificarsi, a titolo esemplificativo, nell'ipotesi in cui l'atteso miglioramento della situazione economica dell'eurozona (in particolare in Italia, vale a dire la principale fonte di flussi di cassa del Gruppo Atlantia) non si verificasse, comportando una diminuzione dei volumi di traffico e, conseguentemente, una diminuzione dei flussi di cassa del gruppo. Un peggioramento del merito creditizio potrebbe altresì verificarsi in presenza di significative operazioni di acquisizione finanziate ricorrendo all'indebitamento. Sebbene un miglioramento del merito creditizio risulti inverosimile nel medio periodo, lo stesso potrebbe essere correlato a un sostenibile miglioramento dei parametri creditizi, incluso un rapporto tra "*cash flow* operativo" e "debito" maggiore del 16%, con la precisazione che le definizioni di "*cash flow* operativo" "*cash flow* operativo *adjusted*" e "debito" sono quelle contenute nelle linee guida di Standard & Poor's⁽⁹³⁾.

Sulla base della *rating action* di Fitch rilasciata in data 25 giugno 2014, il giudizio a tale data tiene conto, a titolo indicativo e non esaustivo e ferme restando le metodologie applicate dall'agenzia⁽⁹⁴⁾, del recente incremento dei volumi di traffico, della storica e prospettica stabilità delle prestazioni finanziarie, della durata estesa della principale concessione autostradale (2038) e della struttura del debito a medio termine, in relazione a cui l'accesso al mercato dei capitali e la solida posizione finanziaria compensano la mancanza di incrementi strutturali e mitigano il rischio di dover accedere a nuovo indebitamento⁽⁹⁵⁾. Nella stessa *rating action* si afferma inoltre che "un peggioramento del giudizio di *rating* potrebbe essere determinato da un deterioramento delle *performance* finanziarie, con un rapporto debito/EBITDA, su base *adjusted*, superiore a 6 volte. Al contrario, un rapporto debito/EBITDA, su base *adjusted*, che si mantenga stabilmente inferiore a 4,5 volte potrebbe supportare il *rating* attribuito, sebbene il perdurare della situazione di incertezza legata alla

⁽⁹¹⁾ Per maggiori informazioni sulle metodologie utilizzate da Standard & Poor's ai fini dell'assegnazione dei giudizi di *rating*, si veda il sito internet www.standardandpoors.com.

⁽⁹²⁾ Rielaborazione dell'Emittente sulla base di alcune delle indicazioni contenute nella richiamata *rating action* del 13 maggio 2014. Per maggiori informazioni, si rinvia al relativo comunicato di Standard & Poor's disponibile su www.standardandpoors.com.

⁽⁹³⁾ Il virgolettato rappresenta una traduzione non ufficiale dalla lingua inglese del contenuto della *rating action* rilasciata da Standard & Poor's in favore di Atlantia e di Autostrade per l'Italia in data 13 maggio 2014 ("*Downside scenario. We could lower the ratings if Atlantia's adjusted FFO to debt is less than 12% from 2014-2016. This could occur, for example, if the economic recovery we expect for the eurozone (particularly in Italy, the largest contributor to Atlantia's cash flow) does not materialize, constraining traffic and therefore the group's cash flows. A downgrade could also occur if Atlantia was to make significant debt-financed acquisitions. Upside scenario. A positive rating action is unlikely in the medium term, but would be tied to a sustainable improvement in credit metrics, including FFO to debt of more than 16%.*").

⁽⁹⁴⁾ Per maggiori informazioni sulle metodologie utilizzate da Fitch ai fini dell'assegnazione dei giudizi di *rating*, si veda il sito internet www.fitchratings.com.

⁽⁹⁵⁾ Rielaborazione dell'Emittente sulla base di alcune delle indicazioni contenute nella richiamata *rating action* del 25 giugno 2014. Per maggiori informazioni, si rinvia al relativo comunicato di Fitch disponibile su www.fitchratings.com.

congiuntura economica renda inverosimile un miglioramento del suddetto *rating*. Lo scenario di *rating* di breve termine assume volumi di traffico invariati per il 2014-2015. Una contrazione della situazione economica italiana in grado di condizionare le previsioni di traffico potrebbe comportare un peggioramento del *rating*. Misure di *austerity* applicate dal Governo italiano, quali modifiche al regime fiscale, una prolungata sospensione degli incrementi tariffari autostradali o altre misure suscettibili di determinare un effetto sostanzialmente negativo sui flussi di cassa del gruppo, qualora non compensate, potrebbero avere un impatto negativo sul profilo creditizio. Negli ultimi anni, Atlantia ha implementato una politica di espansione prudente e selettiva. Una prolungata deviazione verso acquisizioni significative in settori diversi da quello autostradale italiano, con un impatto sugli indicatori di indebitamento, potrebbe determinare un peggioramento del *rating* ⁽⁹⁶⁾.

In data 10 aprile 2015, l'agenzia di *rating* Moody's ha rilasciato un giudizio di *rating* preliminare riferito alle Obbligazioni pari a (P)Baa1. La conferma del giudizio di cui sopra è subordinata all'effettiva emissione delle Obbligazioni e alla determinazione e pubblicazione dei termini e condizioni finali delle Obbligazioni medesime. Pertanto, il giudizio di *rating* confirmatorio sarà emesso non prima della Data di Emissione delle Obbligazioni e sarà reso noto dall'Emittente mediante pubblicazione di un apposito comunicato stampa.

Il *rating* non costituisce una raccomandazione d'acquisto, di vendita ovvero per la detenzione di strumenti finanziari e non vi è alcuna garanzia che il *rating* assegnato alle Obbligazioni rifletta propriamente e nella sua interezza ogni rischio relativo ad un investimento nelle Obbligazioni, ovvero che tale *rating* rimanga costante e immutato per tutta la durata delle Obbligazioni e non sia oggetto di modifica, revisione od addirittura ritiro da parte dell'agenzia di *rating* che lo ha rilasciato. Quanto precede potrebbe avere un'incidenza sul valore di mercato delle Obbligazioni.

Le agenzie Standard & Poor's, Moody's e Fitch sono stabilite nel territorio dell'Unione Europea e sono registrate ai sensi del Regolamento 1060/2009 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 settembre 2009 sulle agenzie di *rating* e relative misure di attuazione, come successivamente integrati e modificati.

⁽⁹⁶⁾ Il virgolettato rappresenta una traduzione non ufficiale dalla lingua inglese del contenuto della *rating action* rilasciata da Fitch in favore di Atlantia e di Autostrade per l'Italia in data 25 giugno 2014 (“*The ratings could be downgraded if financial performance deteriorates, with leverage (pre-IFRIC 12) consistently exceeds the 6x mark. Conversely, leverage durably below 4.5x under Fitch’s rating case would support the rating but is unlikely to trigger an upgrade while economic uncertainty remains. The short-term horizon of the rating case envisages flat volumes for 2014-2015. A contraction of the Italian economy impacting traffic forecasts could prompt negative rating action. An austerity-related decision made by the Italian government, such as a change in taxation, prolonged freeze in toll rate increase or any other measure materially affecting group free cash flow generation, if not compensated, could also adversely impact Atlantia’s credit profile. In recent years, Atlantia has implemented a prudent and selective expansion strategy. A sustained move towards material acquisitions outside of the Italian toll road business, with impact on the recourse-debt metrics, could negatively weigh on the rating*”). Si veda il relativo comunicato disponibile su www.fitchratings.com.

[PAGINA VOLTAMENTE LASCIATA IN BIANCO]

[PAGINA VOLTAMENTE LASCIATA IN BIANCO]

[PAGINA VOLTAMENTE LASCIATA IN BIANCO]

[PAGINA VOLTAMENTE LASCIATA IN BIANCO]

