

autostrade  
per l'Italia



# Relazione finanziaria semestrale

al 30 giugno 2025

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

## INDICE

1 INTRODUZIONE .....	4
1.1 Il Gruppo Autostrade per l'Italia, operatore integrato di mobilità sostenibile.....	6
1.2 Azionariato e organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia .....	7
1.3 Organi sociali.....	8
1.4 Profilo finanziario e rating.....	9
2 RELAZIONE SULLA GESTIONE .....	12
2.1 Risultati in sintesi .....	14
2.2 Andamento economico-finanziario del Gruppo .....	14
2.3 Dati per settore operativo.....	20
2.4 Aspetti Regolatori .....	24
2.5 Risorse umane.....	28
2.6 Informativa sulla sostenibilità .....	28
2.7 Eventi successivi al 30 giugno 2025 .....	29
2.8 Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio o incertezza.....	29
3 NOTE METODOLOGICHE E ALTRE INFORMAZIONI.....	32
3.1 Indicatori Alternativi di Performance (IAP).....	34
3.2 Rapporti con parti correlate.....	38
4 BILANCIO CONSOLIDATO SEMESTRALE ABBREVIATO.....	40
5 RELAZIONI .....	88



# **.1** **Introduzione**



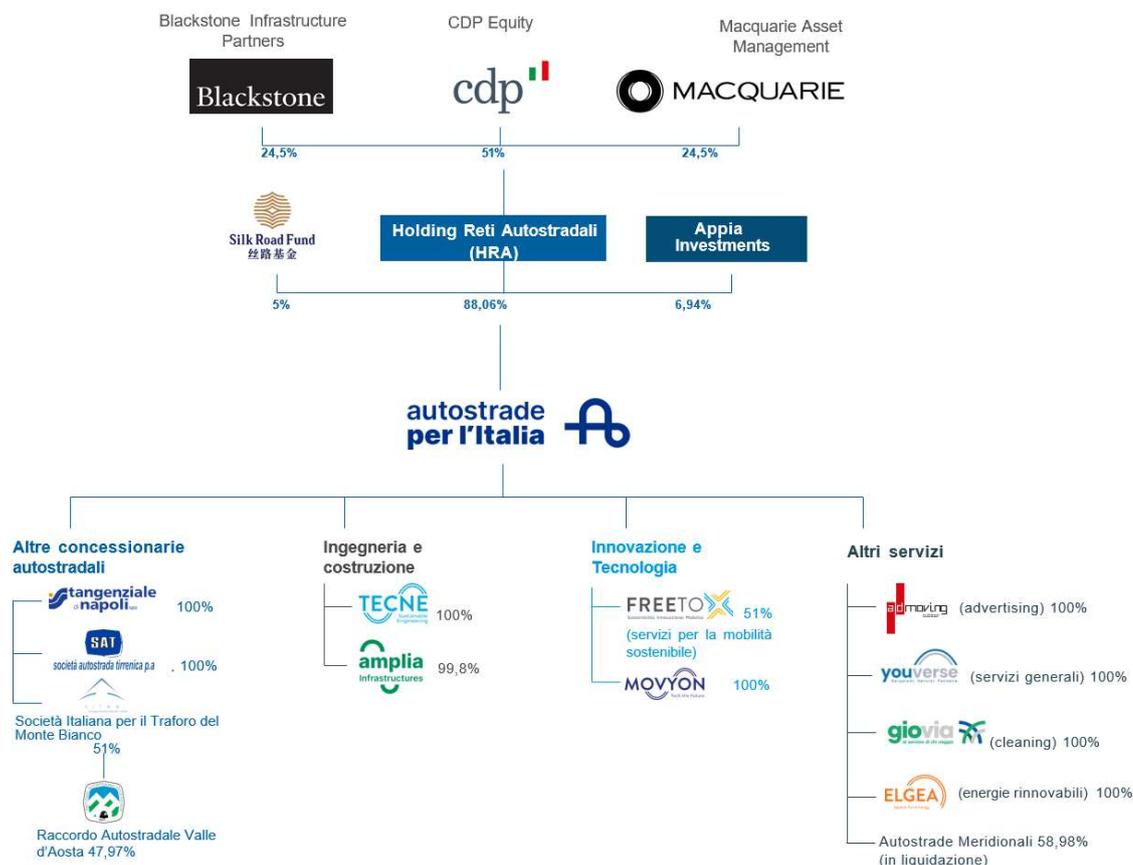
## 1.1 Il Gruppo Autostrade per l'Italia, operatore integrato di mobilità sostenibile

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

DELIVERING THE CORE

EXPANDING THE CORE

## 1.2 Azionariato e organigramma del Gruppo Autostrade per l'Italia



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

## 1.3 Organi sociali

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Esercizi 2025 – 2026 – 2027

#### PRESIDENTE

Antonino TURICCHI

#### AMMINISTRATORE DELEGATO

Arrigo Emilio GIANA

#### VICE-PRESIDENTE

Andrea VALERI

#### CONSIGLIERI

Miguel ANTOÑANZAS ALVEAR

Ignacio BOTELLA RODRIGUEZ

Sergio BUONCRISTIANO

Amedeo CICALA

Zhiping CHEN

Tim DANIS<sup>(1)</sup>

Gerrit LOOTS<sup>(2)</sup>

Fabio MASSOLI

Gianluca RICCI

Alessandro TONETTI

Renata TOSI

### COMITATI

#### COMITATO GRANDI OPERE

Antonino TURICCHI *(Pres.)*

Arrigo Emilio GIANA

Miguel ANTOÑANZAS ALVEAR

Ignacio BOTELLA RODRIGUEZ

Sergio BUONCRISTIANO

Zhiping CHEN

Tim DANIS<sup>(1)</sup>

Gerrit LOOTS

Fabio MASSOLI

Alessandro TONETTI

### COLLEGIO SINDACALE

Esercizi 2025 – 2026 – 2027

#### PRESIDENTE

Angelo Gervaso COLOMBO

#### SINDACI EFFETTIVI

Massimo DE BUGLIO

Roberto COLUSSI

Donato LIGUORI

Laura MARTINIELLO

#### SINDACI SUPPLEMENTI

Massimo BACCI

Francesco ORIOLI

### SOCIETÀ DI REVISIONE

Esercizi 2021 – 2029

KPMG S.p.A.

#### COMITATO CONTROLLO RISCHI, AUDIT E PARTI CORRELATE

Antonino TURICCHI *(Pres.)*

Miguel ANTOÑANZAS ALVEAR

Zhiping CHEN

Gerrit LOOTS

Fabio MASSOLI

#### COMITATO ESG & HS

Miguel ANTOÑANZAS ALVEAR *(Pres.)*

Ignacio BOTELLA RODRIGUEZ

Sergio BUONCRISTIANO

Amedeo CICALA

Gerrit LOOTS

Fabio MASSOLI

Renata TOSI

Antonino TURICCHI

#### COMITATO REMUNERAZIONE E NOMINE

Gianluca RICCI *(Pres.)*

Tim DANIS<sup>(1)</sup>

Alessandro TONETTI

Antonino TURICCHI

Andrea VALERI

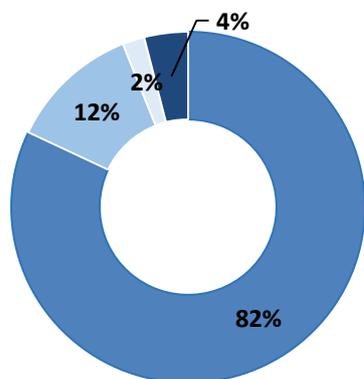
(1) A seguito delle dimissioni rassegnate dal dott. Christoph Holzer, il Consiglio di Amministrazione della Società ha cooptato, in data 11 giugno 2025 come nuovo consigliere il dott. Tim Danis. Il Consiglio di Amministrazione dell'11 giugno 2025 ha, altresì, deliberato di nominare, in sostituzione del dott. Christoph Holzer, il dott. Tim Danis quale componente del Comitato Remunerazione e Nomine e preso atto della nomina di diritto del neonominato Consigliere come componente del Comitato Grandi Opere ai sensi del combinato disposto degli artt. 28.2 e 38.2 dello Statuto sociale.

(2) A seguito delle dimissioni rassegnate dal dott. Jonathan Grant Kelly, il Consiglio di Amministrazione della Società ha cooptato, in data 14 maggio 2025 come nuovo consigliere il dott. Gerrit Loots.

## 1.4 Profilo finanziario e rating

### Struttura del debito del Gruppo al 30 giugno 2025

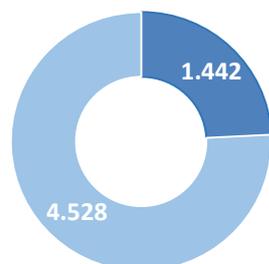
Il debito lordo<sup>1</sup> del Gruppo (valore nominale) ammonta a 12.134 milioni di euro ed è prevalentemente composto da obbligazioni a tasso fisso.



- Prestiti obbligazionari
- Finanziamento della Banca Europea degli Investimenti
- Finanziamento di Cassa Depositi e Prestiti
- Altri debiti bancari

- Costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine c. 3%
- Durata media residua pari a 5 anni
- Percentuale di indebitamento a tasso fisso post copertura pari al 90%

Al 30 giugno 2025 il Gruppo dispone di una riserva di liquidità<sup>1</sup> pari a 5.970 milioni di euro, così composta:



- Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti
- Linee di Credito Committed

<sup>1</sup> Nella presente relazione finanziaria semestrale sono presentati e commentati, in aggiunta ai dati risultanti dai prospetti contabili ufficiali, Indicatori Alternativi di Performance ("IAP"), tra i quali si segnalano anche il "Debito Lordo" e la "Riserva di liquidità". Una descrizione di dettaglio dei principali IAP è riportata nel capitolo 3.1 "Indicatori alternativi di performance".

## Rating Finanziari

Agenzia	Rating
<b>S&amp;P Global</b>	<b>BBB / Stable Outlook</b>
<b>FitchRatings</b>	<b>BBB / Stable Outlook</b>
<b>MOODY'S</b>	<b>Baa3 / Stable Outlook</b>

Ad aprile 2025 S&P Global Ratings ha elevato a 'BBB' (da 'BBB-') il merito di credito di lungo periodo di Autostrade per l'Italia migliorando anche il rating di breve termine che passa a 'A-2', l'outlook sul rating è stabile.

## ESG

Agenzia	Descrizione	ESG Score	Scala di valutazione	Aziende valutate
MORNINGSTAR   SUSTAINALYTICS	Leader globale nel rating ESG e Corporate Governance specializzata nella valutazione di quanto efficacemente le aziende gestiscono i rischi ESG Da gennaio 2023 ASPI è stata inclusa nella classifica delle Top-Rated ESG Companies List.	<b>4.3</b> (Negligible Risk)	0/40+ (Negligible / Low / Medium / High / Severe risk)	~15.489
CDP	Organizzazione no-profit indipendente che offre ad aziende e paesi, un sistema per misurare, rilevare, gestire e condividere a livello globale informazioni riguardanti il cambiamento climatico e idrico.	<b>A</b>	A/ D- (A score: Leadership; B-/B score: Management; C-/C score: Awareness / D-/D score: Disclosure )	~21.000
GRESB	Il GRESB (Global Real Estate Sustainability Benchmark) è un'organizzazione indipendente che fornisce dati di performance ESG convalidati e benchmark di pari livello, trasparenti e fruibili per i mercati finanziari.	<b>98</b>	0-100	
MSCI	Società leader nel fornire strumenti di supporto per le decisioni di investimento di investitori globali (es. asset managers)	<b>A</b>	CCC-AAA	~14,000
standard ethics	Lo Standard Ethics Rating (SER) è un Solicited Sustainability Rating (SSR), che intende fornire una valutazione del livello di compliance da parte di aziende e Stati sovrani in materia di sostenibilità e corporate governance in conformità alle indicazioni dell'UE, dell'OCSE e delle Nazioni Unite.	<b>EE</b>	EEE-F (EEE: Full; EEE+: Excellent; EE+: Very strong; EE: strong; EE-: Adequate; E+: Non compliant; E: Low; E-: Very low; F: Lowest level)	
SCIENCE BASED TARGETS	SBTi - Science Based Targets initiative, nata dalla collaborazione tra CDP (ex Carbon Disclosure Project), United Nations Global Compact, World Resources Institute (WRI) e World Wildlife Fund for Nature (WWF), sostiene le aziende nella definizione di ambiziosi obiettivi basati su evidenze scientifiche per contenere l'aumento delle temperature del pianeta. <b>Validazione SBTi target Long-Term</b> SBTi ha validato gli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra long-term al 2050 di Autostrade per l'Italia: <ul style="list-style-type: none"> <li>riduzione del 90% rispetto al 2019, delle emissioni assolute di gas serra per gli <b>Scope 1 e 2</b> entro il 2050</li> <li>riduzione del 90% rispetto al 2019, delle emissioni assolute di gas serra per <b>Scope 3</b> entro il 2050</li> </ul>			

A febbraio 2025 Autostrade per l'Italia ha ricevuto da Carbon Disclosure Project (CDP) l'upgrade del rating con il punteggio massimo "A" per quanto riguarda il questionario sui cambiamenti climatici 2024. Il risultato rappresenta il massimo punteggio ottenibile a dimostrazione del riconoscimento delle attività e della strategia aziendale relativa alla gestione dei rischi climatici. Successivamente a luglio 2025 Autostrade per l'Italia ha ottenuto il rating CDP's yearly Supplier Engagement Assessment (SEA) – che valuta come le aziende coinvolgono la supply chain nell'affrontare le questioni legate al clima – anch'esso con score A.

(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)



(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)

**.2**

**Relazione sulla gestione**



## 2.1 Risultati in sintesi

### PRINCIPALI INDICATORI ECONOMICI E FINANZIARI CONSOLIDATI

€ milioni	Primo semestre 2025	Primo semestre 2024(*)	Variazione
Totale ricavi operativi	2.164	2.101	63
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>1.277</b>	<b>1.355</b>	<b>(78)</b>
<b>Utile del periodo</b>	<b>520</b>	<b>553</b>	<b>(33)</b>
<b>Utile del periodo di pertinenza del Gruppo</b>	<b>515</b>	<b>541</b>	<b>(26)</b>
<b>EBITDA Cash</b>	<b>1.177</b>	<b>1.169</b>	<b>8</b>
<b>FFO-Cash Flow Operativo</b>	<b>845</b>	<b>842</b>	<b>3</b>
<b>Investimenti e manutenzioni (**)</b>	<b>1.184</b>	<b>1.090</b>	<b>94</b>

€ milioni	30/06/2025	31/12/2024	Variazione
<b>Patrimonio netto</b>	<b>3.351</b>	<b>3.588</b>	<b>(237)</b>
<b>Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo</b>	<b>3.032</b>	<b>3.288</b>	<b>(256)</b>
<b>Indebitamento finanziario netto</b>	<b>10.737</b>	<b>9.918</b>	<b>819</b>
<b>Organico (***)</b>	<b>10.044</b>	<b>10.059</b>	<b>(15)</b>

(\*) Si segnala che i dati del primo semestre 2024 sono stati modificati per tener conto degli effetti della sospensione degli ammortamenti dei diritti concessori della controllata RAV a partire dal bilancio dell'esercizio 2024.

(\*\*) Il valore include (i) investimenti operativi (925 €/mln nel primo semestre 2025 e 872 €/mln nel primo semestre 2024), (ii) costi di manutenzione (222 €/mln nel primo semestre 2025 e 205 €/mln nel primo semestre 2024) e (iii) investimenti non remunerati (37 €/mln nel primo semestre 2025 e 13 €/mln nel primo semestre 2024). Questi ultimi si riferiscono a determinate tipologie di interventi di Autostrade per l'Italia non remunerati a tariffa come previsto dall'Accordo negoziale stipulato con il Concedente nel 2021.

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

## 2.2 Andamento economico-finanziario del Gruppo

All'interno del presente capitolo sono presentati i prospetti contabili riclassificati rispetto a quelli previsti dai principi contabili internazionali IAS/IFRS inclusi nel Bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025 (prospetti ufficiali). Tali prospetti riclassificati presentano pertanto, oltre alle grandezze economico-finanziarie e patrimoniali disciplinate dai principi contabili internazionali IAS/IFRS, alcuni indicatori e voci derivanti da questi ultimi, ancorché non disciplinati dagli stessi principi e identificabili come Indicatori Alternativi di Performance (di seguito anche "IAP") ritenuti significativi per la valutazione dei risultati dell'andamento operativo del Gruppo nel suo complesso e delle singole società consolidate. Si evidenzia, infine, che alcuni IAP sono presentati anche al netto di talune rettifiche operate ai fini di un confronto omogeneo nel tempo dei risultati consolidati. In proposito, si rimanda al capitolo n. 3.1 "Indicatori alternativi di performance (IAP)" per la riconduzione delle voci dei prospetti riclassificati con quelle dei corrispondenti prospetti ufficiali e per la riconciliazione tra i valori desunti dai prospetti

contabili riclassificati e i corrispondenti indicatori su base omogenea oltre a specifiche note esplicative delle rettifiche apportate.

Il perimetro di consolidamento al 30 giugno 2025 si differenzia da quello al 31 dicembre 2024 per effetto della riorganizzazione societaria delle società operanti nei servizi di mobilità sostenibile. In particolare, in data 12 maggio 2025 la società Free To X S.p.A. ha effettuato una scissione parziale (mantenendo la titolarità degli asset situati sulla rete autostradale gestita da ASPI) che ha portato alla creazione di due nuove società:

- a. Free To X – Mobilize Network S.p.A., a cui sono stati conferiti gli asset situati al di fuori dal sedime autostradale;
- b. Free To X – Mobilize S.p.A. la quale opererà in qualità di mobility service provider di entrambe.

Contestualmente Free to X S.r.l. (nel seguito anche FTX) ha ceduto il 49% della Free to X S.p.A., il 51% di Free To X – Mobilize Network S.p.A. e il 50% (51% dei diritti di voto) di Free To X – Mobilize S.p.A. al gruppo Renault.

Tenuto conto delle analisi sviluppate, condotte sulla base di quanto richiesto dall'IFRS 10, le operazioni poste in essere e gli accordi sottoscritti con il gruppo Renault comportano il mantenimento del controllo da parte del Gruppo ASPI sulle attività di Free To X S.p.A., e la perdita del controllo sulle attività di Free To X – Mobilize Network S.p.A. e Free To X – Mobilize S.p.A..

Al 30 giugno 2025 risulta quindi integralmente consolidata la Free To X S.p.A. mentre Free To X – Mobilize Network S.p.A. e della Free To X – Mobilize S.p.A. risultano tra le partecipazioni consolidate con il metodo del patrimonio netto.

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

## Gestione economica consolidata

€ milioni	I° semestre 2025	I° semestre 2024(*)	Variazione	
			Assoluta	%
Ricavi da pedaggio	1.940	1.887	53	3
Altri ricavi operativi	224	214	10	5
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>2.164</b>	<b>2.101</b>	<b>63</b>	<b>3</b>
Costi di manutenzione	(222)	(205)	(17)	8
Altri costi esterni gestionali	(172)	(151)	(21)	14
Oneri concessori	(235)	(231)	(4)	2
Costo del lavoro netto	(274)	(262)	(12)	5
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(903)</b>	<b>(849)</b>	<b>(54)</b>	<b>6</b>
Variazione operativa dei fondi	16	103	(87)	(84)
<b>Totale costi operativi netti</b>	<b>(887)</b>	<b>(746)</b>	<b>(141)</b>	<b>19</b>
<b>Margine operativo lordo (EBITDA)</b>	<b>1.277</b>	<b>1.355</b>	<b>(78)</b>	<b>(6)</b>
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi	(454)	(386)	(68)	18
<b>Margine operativo (EBIT)</b>	<b>823</b>	<b>969</b>	<b>(146)</b>	<b>(15)</b>
Oneri finanziari netti	(112)	(178)	66	(37)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	1	1	-	-
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>	<b>712</b>	<b>792</b>	<b>(80)</b>	<b>(10)</b>
Oneri fiscali	(192)	(239)	47	(20)
<b>Utile del periodo</b>	<b>520</b>	<b>553</b>	<b>(33)</b>	<b>(6)</b>
Utile del periodo di pertinenza di Terzi	5	12	(7)	(58)
<b>Utile del periodo di pertinenza del Gruppo</b>	<b>515</b>	<b>541</b>	<b>(26)</b>	<b>(5)</b>

(\*) Si segnala che i dati del primo semestre 2024 sono stati modificati per tener conto degli effetti della sospensione degli ammortamenti dei diritti concessori della controllata RAV a partire dal bilancio dell'esercizio 2024.

Il **“Totale ricavi operativi”** del primo semestre 2025 è pari a 2.164 milioni di euro e si incrementa di 63 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024 (2.101 milioni di euro). In particolare, i **“Ricavi da pedaggio”** sono pari a 1.940 milioni di euro<sup>1</sup> in aumento di 53 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024 (1.887 milioni di euro) in relazione principalmente all’incremento del traffico, pari al 1,5% e all’incremento tariffario riconosciuto dal Concedente ad Autostrade per l’Italia dell’1,8%. La voce comprende, infine, per 189 milioni di euro (187 milioni di euro nel primo semestre 2024)<sup>2</sup> le maggiorazioni tariffarie corrispondenti alle integrazioni del canone di concessione di competenza dell’ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce “oneri concessori”. Escludendo tale integrazione, i ricavi da pedaggio si incrementano di 51 milioni di euro.

I **“Costi operativi netti”** ammontano a 887 milioni di euro, in aumento di 141 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024 (746 milioni di euro). In maggiore dettaglio:

- a. I **“Costi di manutenzione”**, pari a 222 milioni di euro, sono in aumento di 17 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024 (205 milioni di euro), in relazione principalmente ai maggiori interventi di ripristino effettuati da ASPI a seguito degli eventi alluvionali verificatisi anche nel corso degli anni precedenti;
- b. Gli **“Altri costi esterni gestionali”**, pari a 172 milioni di euro, si incrementano di 21 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024 (151 milioni di euro) per effetto dei maggiori costi di ASPI (servizi esterni e prestazioni professionali) e di Amplia Infrastructures e sue controllate per attività verso terzi;
- c. La **“Variazione operativa dei fondi”** registra un utilizzo netto pari a 16 milioni di euro, riferito per circa 20 milioni di euro agli utilizzi netti a copertura dei costi di ripristino connessi alle alluvioni sopra commentate. Si segnala che il primo semestre 2024 risentiva del significativo incremento dei tassi utilizzati per l’attualizzazione dei fondi (positivo per 99 milioni di euro).

Il **“Margine operativo lordo (EBITDA)”**, pari a 1.277 milioni di euro, si decrementa di 78 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024 (1.355 milioni di euro) come conseguenza dei fenomeni precedentemente descritti. L’EBITDA su base omogenea si incrementa di 33 milioni di euro.

Gli **“Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi”** sono pari a 454 milioni di euro e si incrementano di 68 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024 in relazione essenzialmente al maggiore valore dei diritti concessori legato agli investimenti dell’esercizio 2024.

Il **“Margine operativo (EBIT)”** è pertanto pari 823 milioni di euro e registra un decremento di 146 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024 (969 milioni di euro).

Gli **“Oneri finanziari netti”**, pari a 112 milioni di euro, si decrementano di 66 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024, principalmente per effetto della rilevazione della plusvalenza derivante dall’operazione di cessione di Free To X S.p.A. (85 milioni di euro), comprensiva della rivalutazione al fair value delle società consolidate con il metodo del patrimonio netto, descritta in precedenza. Escludendo tale effetto, gli oneri finanziari netti si incrementano di 19 milioni di euro principalmente per la crescita dell’indebitamento medio finanziato, per i minori interessi attivi sulla liquidità investita, parzialmente compensati dai minori interessi passivi sui prestiti obbligazionari.

Gli **“Oneri fiscali”** sono pari a 192 milioni di euro (239 milioni di euro nel primo semestre 2024). La voce registra un decremento di 47 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024 non proporzionale rispetto alla riduzione del risultato prima delle imposte per effetto principalmente della non imponibilità della sopra citata plusvalenza.

L’**“Utile del periodo”**, pari a 520 milioni di euro, si decrementa di 33 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024 (553 milioni di euro). Su base omogenea l’utile del periodo si incrementa di 51 milioni di euro.

---

<sup>1</sup> La voce include una componente non monetaria connessa agli sconti e alle esenzioni all’utenza, pari a 24 milioni di euro nel primo semestre 2025 (59 milioni di euro nel primo semestre 2024). L’impatto economico di tali componenti (inclusi tra gli impegni assunti dalla Società nell’Accordo negoziale stipulato a ottobre 2021) è nullo per effetto dell’utilizzo del fondo rischi ed oneri stanziato negli esercizi precedenti.

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

### Situazione patrimoniale-finanziaria consolidata

€ milioni	30/06/2025	31/12/2024	Variazione
Attività materiali	279	271	8
Attività immateriali	18.359	17.881	478
Partecipazioni	57	11	46
Attività per imposte anticipate non compensabili	139	136	3
<b>Attività immobilizzate (A)</b>	<b>18.834</b>	<b>18.299</b>	<b>535</b>
Attività commerciali	914	879	35
Passività commerciali	(1.990)	(1.972)	(18)
Attività/(Passività) nette per imposte sul reddito	(16)	(61)	45
Altre attività/(passività) nette	(394)	(351)	(43)
<b>Capitale circolante netto (B)</b>	<b>(1.486)</b>	<b>(1.505)</b>	<b>19</b>
<b>Capitale investito lordo (C=A+B)</b>	<b>17.348</b>	<b>16.794</b>	<b>554</b>
Fondi per accantonamenti	(2.476)	(2.556)	80
Passività per imposte differite al netto delle attività per imposte anticipate compensabili	(756)	(717)	(39)
Altre passività non finanziarie	(28)	(26)	(2)
<b>Passività non finanziarie (D)</b>	<b>(3.260)</b>	<b>(3.299)</b>	<b>39</b>
<b>Attività (Passività) non finanziarie in dismissione (E)</b>	<b>-</b>	<b>11</b>	<b>(11)</b>
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO (F=C+D+E)</b>	<b>14.088</b>	<b>13.506</b>	<b>582</b>
<b>Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo</b>	<b>3.032</b>	<b>3.288</b>	<b>(256)</b>
<b>Patrimonio netto di pertinenza di Terzi</b>	<b>319</b>	<b>300</b>	<b>19</b>
<b>Patrimonio netto (G)</b>	<b>3.351</b>	<b>3.588</b>	<b>(237)</b>
<b>Indebitamento finanziario netto (H)</b>	<b>10.737</b>	<b>9.918</b>	<b>819</b>
<b>COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (I=G+H)</b>	<b>14.088</b>	<b>13.506</b>	<b>582</b>

Al 30 giugno 2025, le “Attività immobilizzate” sono pari a 18.834 milioni di euro e si incrementano di 535 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2024 (18.299 milioni di euro) prevalentemente per effetto degli investimenti operativi pari a 925 milioni di euro (di cui 881 milioni in infrastrutture autostradali), parzialmente compensati dagli ammortamenti del periodo (446 milioni di euro). Si segnala, inoltre, che le “Partecipazioni” aumentano di 46 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2024 per effetto dell’iscrizione al fair value delle due nuove società collegate Free to X Mobilize S.p.A. e Free to X Mobilize Network S.p.A., a seguito dell’operazione straordinaria, precedentemente descritta, che ha coinvolto la controllata Free To X S.p.A..

Il “Patrimonio netto” ammonta a 3.351 milioni di euro con un decremento di 237 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2024 (3.588 milioni di euro). In particolare, il “Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo”, pari a 3.032 milioni di euro, presenta un decremento complessivo pari a 256 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2024 (3.288 milioni di euro), per effetto della deliberazione di dividendi agli azionisti di Autostrade per l’Italia (790 milioni di euro di cui distribuiti 648 milioni di euro), parzialmente compensata dal risultato economico complessivo del periodo positivo per 507 milioni di euro.

Con riferimento all’“Indebitamento finanziario netto”, pari a 10.737 milioni di euro al 30 giugno 2025, si riporta di seguito il dettaglio delle variazioni:

€ milioni		I° semestre 2025	I° semestre 2024(*)	Variazione
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A INIZIO PERIODO</b>	<b>A</b>	<b>(9.918)</b>	<b>(9.280)</b>	<b>(638)</b>
FFO - Cash flow operativo		845	842	3
Variazione capitale circolante e altre poste non finanziarie		(17)	(68)	51
Investimenti operativi		(925)	(872)	(53)
Contributi su investimenti		13	11	2
<b>EFCF - Equity free cash flow</b>		<b>(84)</b>	<b>(87)</b>	<b>3</b>
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		89	-	89
Altre variazioni		-	(6)	6
<b>Flusso finanziario netto del periodo al netto del flusso per investimenti in attività non finanziarie</b>	<b>B</b>	<b>5</b>	<b>(93)</b>	<b>98</b>
Dividendi deliberati da Autostrade per l'Italia e dal Gruppo		(790)	(373)	(417)
<b>Flusso finanziario netto per capitale proprio</b>	<b>C</b>	<b>(790)</b>	<b>(373)</b>	<b>(417)</b>
<b>Flusso finanziario netto generato (assorbito) nel periodo</b>	<b>D=B+C</b>	<b>(785)</b>	<b>(466)</b>	<b>(319)</b>
Variazione fair value strumenti finanziari derivati di copertura e altre variazioni dell'indebitamento finanziario netto	<b>E</b>	<b>(34)</b>	<b>-</b>	<b>(34)</b>
<b>VARIAZIONE DELL'INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO DEL PERIODO</b>	<b>F=D+E</b>	<b>(819)</b>	<b>(466)</b>	<b>(353)</b>
<b>INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A FINE PERIODO</b>	<b>A+F</b>	<b>(10.737)</b>	<b>(9.746)</b>	<b>(991)</b>

(\*) Si segnala che i dati del primo semestre 2024 sono stati modificati per tener conto degli effetti della sospensione degli ammortamenti dei diritti concessori della controllata RAV a partire dal bilancio dell'esercizio 2024.

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

€ milioni		I° semestre 2025	I° semestre 2024(*)	Variazione
Ricavi operativi		2.164	2.101	63
Costi operativi		(903)	(849)	-54
Variazione operativa dei fondi		16	103	-87
<b>EBITDA (A)</b>		<b>1.277</b>	<b>1.355</b>	<b>-78</b>
<b>Rettifica delle poste non monetarie EBITDA (B):</b>		<b>(17)</b>	<b>(103)</b>	<b>86</b>
<i>Variazione operativa dei fondi</i>		(16)	(103)	87
<i>Altre variazioni non monetarie dell'Ebitda</i>		(1)	-	(1)
<b>Costi connessi all'utilizzo dei fondi rischi e oneri (C):</b>		<b>(83)</b>	<b>(83)</b>	<b>-</b>
<i>Sconti tariffari e disagi lavori</i>		(24)	(59)	35
<i>Investimenti non remunerati</i>		(37)	(13)	(24)
<i>Altri fondi</i>		(22)	(11)	(11)
<b>EBITDA Cash D=A+B+C</b>		<b>1.177</b>	<b>1.169</b>	<b>8</b>
<b>Oneri finanziari netti da conto economico (E)</b>		<b>(112)</b>	<b>(178)</b>	<b>66</b>
<b>Rettifiche oneri finanziari non monetari (F):</b>		<b>67</b>	<b>(9)</b>	<b>76</b>
<i>Oneri finanziari da attualizzazione fondi</i>		(13)	(5)	(8)
<i>Plusvalenze da cessioni partecipazioni</i>		85	-	85
<i>Rilascio riserve</i>		(3)	(2)	(1)
<i>Altri oneri finanziari netti non monetari</i>		(2)	(2)	-
<b>Oneri finanziari monetari G= E-F</b>		<b>(179)</b>	<b>(169)</b>	<b>(10)</b>
<b>Oneri fiscali da conto economico (H)</b>		<b>(192)</b>	<b>(239)</b>	<b>47</b>
<b>Oneri da fiscalità differita (I)</b>		<b>(39)</b>	<b>(81)</b>	<b>42</b>
<b>Imposte correnti J=H-I</b>		<b>(153)</b>	<b>(158)</b>	<b>5</b>
<b>FFO - Cash flow operativo = D+G+J</b>		<b>845</b>	<b>842</b>	<b>3</b>

(\*) Si segnala che i dati del primo semestre 2024 sono stati modificati per tener conto degli effetti della sospensione degli ammortamenti dei diritti concessori della controllata RAV a partire dal bilancio dell'esercizio 2024.

La composizione dell'indebitamento finanziario netto al 30 giugno 2025 è riportata nel seguito:

€ milioni	30/06/2025	31/12/2024	Variazione
<b>Indebitamento finanziario netto</b>			
<b>Passività finanziarie (A)</b>	<b>12.586</b>	<b>11.779</b>	<b>807</b>
Prestiti obbligazionari	9.793	9.277	516
<i>di cui quota a breve</i>		1.749	999
Finanziamenti a medio-lungo termine	2.432	2.257	175
<i>di cui quota a breve</i>		202	196
Derivati con fair value negativo	56	52	4
Finanziamenti a breve termine	28	-	28
Altre passività finanziarie	277	193	84
<b>Passività finanziarie in dismissione (B)</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>(3)</b>
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (C)</b>	<b>(1.442)</b>	<b>(1.444)</b>	<b>2</b>
<b>Attività finanziarie (D)</b>	<b>(407)</b>	<b>(420)</b>	<b>13</b>
Diritti concessori finanziari	(14)	(14)	-
Attività finanziarie per contributi	(152)	(157)	5
Depositi vincolati	(141)	(141)	-
Derivati non correnti con fair value positivo	(3)	(1)	(2)
Altre attività finanziarie	(97)	(107)	10
<b>Indebitamento finanziario netto (E=A+B+C+D)</b>	<b>10.737</b>	<b>9.918</b>	<b>819</b>

Con riferimento ai prestiti obbligazionari di Autostrade per l'Italia, si segnala la riapertura dei due prestiti obbligazionari Sustainability-Linked emessi a febbraio 2024 con scadenza 8 e 12 anni, con un collocamento aggiuntivo (per un importo complessivo pari a 500 milioni di euro).

Con riferimento ai finanziamenti bancari di Autostrade per l'Italia, invece, oltre ai rimborsi previsti contrattualmente (52 milioni di euro), si segnala l'utilizzo di due linee di credito bilaterali per un importo totale di 200 milioni di euro.

Con riguardo, infine, alla voce altre passività finanziarie, si segnala l'iscrizione a partire dal mese di aprile 2025 del debito verso gli azionisti per dividendi deliberati e non erogati (142 milioni di euro) come deliberato dall'Assemblea degli Azionisti per l'approvazione della Relazione Annuale Integrata 2024.

Al 30 giugno 2025 l'indebitamento finanziario del Gruppo è espresso per l'1% in valuta diversa dall'euro (yen), mentre la durata media residua è pari a circa cinque anni. Considerando gli strumenti di copertura, l'indebitamento finanziario è espresso per il 90% a tasso fisso. Il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 3%. Il Gruppo dispone di una riserva di liquidità pari a 5.970 milioni di euro, come nel seguito dettagliato.

	30/06/2025	31/12/2024
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.442	1.444
Linee di credito Sustainability-Linked non utilizzate	3.875	3.325
Altre linee di credito non utilizzate	653	668
<b>Totale riserva di liquidità</b>	<b>5.970</b>	<b>5.437</b>

## 2.3 Dati per settore operativo

€ Milioni	ATTIVITÀ AUTOSTRADALI			INGEGNERIA E COSTRUZIONE			INNOVAZIONE E TECNOLOGIA			ALTRI SERVIZI			ELISIONI E RETTIFICHE DI CONSOLIDATO		TOTALE GRUPPO AUTOSTRADALE PER L'ITALIA	
	I° semestre			I° semestre			I° semestre			I° semestre			I° semestre		I° semestre	
	2025	2024	Var.	2025	2024	Var.	2025	2024	Var.	2025	2024	Var.	2025	2024	2025	2024
<b>DATI REPORTED</b>																
Ricavi operativi	2.069	2.021	48	583	499	84	98	93	5	30	27	3	(616)	(539)	2.164	2.101
EBITDA	1.247	1.327	(80)	18	23	(5)	8	5	3	1	-	1	3	-	1.277	1.355
FFO-Flusso di cassa operativo(*)	827	821	6	11	16	(5)	2	3	(1)	2	2	-	3	-	845	842
Investimenti operativi	882	795	87	9	22	(13)	5	8	(3)	1	-	1	28	47	925	872
Organico medio	5.066	5.377	(311)	3.210	2.911	299	435	382	53	678	646	32	-	-	9.389	9.316

(\*) Si segnala che i dati del primo semestre 2024 sono stati modificati per tener conto degli effetti della sospensione degli ammortamenti dei diritti concessori della controllata RAV a partire dal bilancio dell'esercizio 2024.

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

### Attività autostradali

I ricavi operativi del primo semestre 2025 sono pari a 2.069 milioni di euro e si incrementano di 48 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024 (2.021 milioni di euro) essenzialmente per l'incremento dei ricavi da pedaggio, già commentati in precedenza. L'EBITDA, pari a 1.247 milioni di euro, diminuisce di 80 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024 (1.327 milioni di euro) che includeva il già citato effetto positivo significativo connesso alla variazione dei tassi di attualizzazione dei fondi. Il flusso di cassa operativo del primo semestre 2025 è pari a 827 milioni di euro ed è sostanzialmente in linea con l'ammontare dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

### TRAFFICO SULLA RETE DEL GRUPPO

Nel primo semestre 2025 il traffico sulla rete del Gruppo è cresciuto complessivamente del 1,5% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente. Escludendo gli effetti legati all'anno bisestile del 2024, il traffico si incrementa del 2,0%. Si segnala che il traffico della controllata Tangenziale di Napoli, si decrementa del 1,2% rispetto al primo semestre 2024 principalmente in relazione alle chiusure notturne per lavori di adeguamento delle gallerie.

SOCIETÀ CONCESSIONARIA	MILIONI DI KM PERCORSI <sup>(1)</sup>			Variazione %
	VEICOLI A 2 ASSI	VEICOLI A 3+ ASSI	VEICOLI TOTALI	vs 1° Semestre 2024
Autostrade per l'Italia	20.267,4	3.680,9	23.948,3	1,6%
Tangenziale di Napoli	412,0	7,1	419,2	-1,2%
Società Autostrada Tirrenica	128,4	14,6	143,0	2,2%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	48,4	8,9	57,3	4,2%
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	3,7	1,5	5,2	2,9%
<b>TOTALE</b>	<b>20.859,9</b>	<b>3.713,0</b>	<b>24.572,9</b>	<b>1,5%</b>

<sup>(1)</sup>Dati espressi in milioni di chilometri percorsi, arrotondati alla prima cifra decimale.

## INVESTIMENTI OPERATIVI

	1° semestre 2025	1° semestre 2024
Investimenti sulla rete in concessione di Autostrade per l'Italia	803	719
Investimenti sulla rete in concessione Altre Concessionarie	50	44
Investimenti in altri beni materiali e immateriali	29	32
<b>TOTALE INVESTIMENTI OPERATIVI</b>	<b>882</b>	<b>795</b>

Nel primo semestre del 2025 si segnala:

- Il completamento dello Svincolo di Dalmine sulla A4 Milano – Brescia (già parzialmente aperto al traffico a dicembre 2024), attraverso l'attivazione dell'ultima rampa di collegamento con il centro abitato;
- La prosecuzione dei lavori sul primo lotto del tunnel subportuale di Genova e dei lavori di riqualifica della A1 "storica" tra Barberino e Firenze Nord, oltre alle opere sul territorio e sulla viabilità ordinaria connesse alla terza corsia della A14 tra Rimini e Porto S. Elpidio (già ultimato ed aperto al traffico).

Proseguono inoltre le attività propedeutiche agli interventi di ampliamento a terze/quarte corsie – i.e. l'A14 nel tratto Bologna – Ravenna, la A1 nel tratto Milano Sud – Lodi e la A11 nel tratto Firenze – Pistoia;

Nell'ambito del piano di ammodernamento della rete, si segnalano, infine, l'avanzamento delle attività di rigenerazione delle gallerie – con vari fornicati completati in Liguria, Lombardia, Toscana, Marche, Abruzzo – di adeguamento impiantistico delle gallerie al D.Lgs. 264/06.

## Ingegneria e Costruzione

I ricavi operativi del primo semestre 2025, pari a 583 milioni di euro, si incrementano di 84 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024 (499 milioni di euro) principalmente per effetto delle maggiori attività svolte da Amplia Infrastructures (e dalle sue controllate) e da Tecne nei confronti della controllante Autostrade per l'Italia e delle società esterne al Gruppo.

Gli investimenti operativi sono pari a 9 milioni di euro in decremento per 13 milioni di euro rispetto al primo semestre 2024, prevalentemente riferibili a minori investimenti in beni materiali.

## Innovazione e Tecnologia

I ricavi operativi e l'ebitda del primo semestre 2025, aumentano rispettivamente di 5 milioni di euro e 3 milioni di euro, principalmente a fronte dei maggiori volumi di attività di Movyon Electronics e dei maggiori ricavi di Free To X connessi all'incremento dell'energia venduta.

## DATI PER SETTORE OPERATIVO

€ milioni	RICAVI OPERATIVI		
	1° semestre	1° semestre	Variazione
	2025	2024	Assoluta
<b>ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE</b>			
Autostrade per l'Italia	1.963	1.918	45
Tangenziale di Napoli	35	36	(1)
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	32	31	1
Società Autostrada Tirrenica	25	22	3
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	15	15	-
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	(1)	(1)	-
<b>TOTALE ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE</b>	<b>2.069</b>	<b>2.021</b>	<b>48</b>
<b>INGEGNERIA E COSTRUZIONE</b>			
Amplia Infrastructures	420	354	66
Amplia Engineering & Equipment S.r.l. <sup>(1)</sup>	7	-	7
CIEL Costruzioni Impianti Elettromeccanici	17	14	3
Forlì3 S.c.ar.l.	23	9	14
Pavimental Polska	17	25	(8)
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	120	107	13
RAV S.c.ar.l. <sup>(2)</sup>	10	-	10
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	(31)	(10)	(21)
<b>TOTALE INGEGNERIA E COSTRUZIONE</b>	<b>583</b>	<b>499</b>	<b>84</b>
<b>INNOVAZIONE E TECNOLOGIA</b>			
Movyon	82	83	-
Free to X S.r.l.	3	4	(1)
Free to X S.p.A.	6	4	3
Movyon Electronics	11	6	5
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	(4)	(4)	(2)
<b>TOTALE INNOVAZIONE E TECNOLOGIA</b>	<b>98</b>	<b>93</b>	<b>5</b>
<b>ALTRI SERVIZI</b>			
Youverse	14	13	1
Giovia	10	10	-
Ad Moving	4	3	1
Elgea	1	1	-
Autostrade Meridionali	1	-	1
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	-	-	-
<b>TOTALE ALTRI SERVIZI</b>	<b>30</b>	<b>27</b>	<b>3</b>
<i>Elisioni e rettifiche di consolidato</i>	(616)	(539)	(77)
<b>TOTALE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA</b>	<b>2.164</b>	<b>2.101</b>	<b>63</b>

(1) In data 19 dicembre 2024 si è perfezionato l'acquisto, da parte di Amplia Infrastructures, del 60% del capitale della società New Lead srl. In data 14 febbraio 2025 la società ha cambiato denominazione sociale in Amplia Engineering & Equipment S.r.l.;

(2) In data 10 luglio 2024 è stata costituita la Rav S.c.ar.l., società consortile a valle del Raggruppamento temporaneo di Imprese tra Ciel e Amplia, assegnatario dei "Lavori di adeguamento al D.Lgs 264 delle gallerie Les Cretes, Villeneuve, Arvier, Leverogne, Avise, Villaret, Chabodey, Morgex, P. St Didier, Dolonne" affidati a giugno 2023, da parte di Gruppo RAV - Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A..

## DATI PER SETTORE OPERATIVO

€ milioni	EBITDA			INVESTIMENTI OPERATIVI		
	I°seme stre	I°semestre	Variazione	I°semestre	I°semestre	Variazione
	2025	2024	Assoluta	2025	2024	Assoluta
<b>ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE</b>						
Autostrade per l'Italia	1.202	1.273	(71)	831	750	80
Tangenziale di Napoli	13	15	(2)	32	18	14
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	17	17	-	-	3	(3)
Società Autostrada Tirrenica	9	13	(4)	2	2	-
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	6	8	(2)	17	22	(4)
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	-	1	(1)	-	-	-
<b>TOTALE ATTIVITÀ AUTOSTRADALI ITALIANE</b>	<b>1.247</b>	<b>1.327</b>	<b>(80)</b>	<b>882</b>	<b>795</b>	<b>87</b>
<b>INGEGNERIA E COSTRUZIONE</b>						
Amplia Infrastructures	(4)	(2)	(1)	8	21	(13)
Amplia Engineering & Equipment S.r.l.	-	-	-	-	-	-
CIEL Costruzioni Impianti Elettromeccanici	1	(1)	1	-	-	-
Forlì3 S.c.ar.l.	-	-	-	-	-	-
Pavimental Polska	3	8	(5)	-	-	-
Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia	18	18	-	1	1	-
RAV S.c.ar.l.	-	-	-	-	-	-
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	-	-	-	-	-	-
<b>TOTALE INGEGNERIA E COSTRUZIONE</b>	<b>18</b>	<b>23</b>	<b>(5)</b>	<b>9</b>	<b>22</b>	<b>(13)</b>
<b>INNOVAZIONE E TECNOLOGIA</b>						
Movyon	7	8	(1)	4	5	(1)
Free to X S.r.l.	(1)	(3)	2	-	-	-
Free to X S.p.A.	(1)	(1)	(1)	1	3	(2)
Movyon Electronics	3	1	3	-	-	-
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	-	-	-	-	-	-
<b>TOTALE INNOVAZIONE E TECNOLOGIA</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>(3)</b>
<b>ALTRI SERVIZI</b>						
Youverse	-	1	(1)	-	-	-
Giovia	1	1	-	-	-	-
Ad Moving	-	-	-	-	-	-
Elgea	-	-	-	1	-	1
Autostrade Meridionali	-	(2)	2	-	-	-
<i>Elisioni infrasettoriali</i>	-	-	-	-	-	-
<b>TOTALE ALTRI SERVIZI</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
<i>Elisioni e rettifiche di consolidato</i>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>28</b>	<b>47</b>	<b>(19)</b>
<b>TOTALE GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA</b>	<b>1.277</b>	<b>1.355</b>	<b>(78)</b>	<b>925</b>	<b>872</b>	<b>53</b>

## 2.4 Aspetti Regolatori

Con riferimento ai principali eventi regolatori di rilievo per le società del Gruppo, si rinvia a quanto già descritto nella Relazione Annuale Integrata 2024 e si riporta nel seguito una descrizione degli sviluppi e di nuovi eventi intercorsi sino alla data di approvazione della presente informativa finanziaria semestrale 2025.

### Aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia

Il 31 dicembre 2024 si è concluso il quinquennio regolatorio 2020-2024 regolato dal previgente Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia. Al riguardo, la Società in data 25 luglio 2024, dopo una prima fase di interlocuzioni con il Concedente, ha presentato una proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) coerente con il sistema tariffario vigente la cui approvazione da parte del Concedente era prevista, in base al quadro normativo, entro il 31 dicembre 2024<sup>1</sup>.

La proposta di PEF di ASPI include una stima preliminare aggiornata del piano di investimenti in concessione pari a circa 36 miliardi di euro nel periodo dal 2020 al 2038, che riflette le significative modifiche del quadro macroeconomico e di quello normativo, oltre a comprendere alcuni investimenti addizionali.

Con nota del Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) del 9 agosto 2024 è stata istituita apposita Commissione Tecnica con l'obiettivo di valutare i piani di investimento inseriti nelle proposte di aggiornamento dei PEF presentati dalle società del comparto.

In data 3 giugno 2025, il Concedente ha trasmesso ad ASPI lo stralcio della relazione conclusiva della citata Commissione Tecnica. In particolare, la Commissione, in considerazione degli scostamenti rispetto al vigente Piano economico finanziario, ha ritenuto ammissibili gli interventi oggetto della proposta di aggiornamento del PEF presentato da ASPI e parzialmente congrui solo alcuni capitoli riconducibili ad interventi di ammodernamento rete. La Commissione, infatti, dimostra di condividere in via generale i notevoli impatti scaturiti dall'incremento dei prezzi delle materie prime, dal contesto geopolitico particolarmente instabile e dalle sopraggiunte richieste di altre amministrazioni ed enti locali, e i conseguenti adeguamenti progettuali; circostanze queste evidentemente non imputabili alla Concessionaria, secondo il quadro regolatorio e concessorio vigente. Tuttavia, la Commissione, pur ritenendo ammissibili, almeno rispetto alla maggior parte dei capitoli di investimento, le cause delle variazioni di costo oggetto della copiosa documentazione fornita - dettagliata e certificata dagli Enti terzi certificatori - illustrate dalla Concessionaria nelle occasioni di confronto con la Commissione esprime una posizione critica rispetto alle cause degli incrementi di costo legate all'applicazione delle nuove normative tecniche nel frattempo intervenute. In particolare, la Commissione ritiene che la Concessionaria, con riferimento solo ad alcuni capitoli dell'ammodernamento rete (per i quali le variazioni di costo nella proposta di piano inviata lo scorso anno sono pari a 8 miliardi di euro), non abbia effettuato una corretta programmazione degli interventi di investimento e di manutenzione, sottostimando, nell'ambito del PEF approvato nel 2022, gli impatti in termini di maggiori costi derivanti dall'applicazione delle nuove normative nel frattempo intervenute. Si evidenzia, infine, che la relazione della Commissione Tecnica non chiarisce né definisce l'ammontare degli investimenti che risultano ammissibili ma parzialmente congrui ai fini del riconoscimento tariffario, rimandando in maniera esplicita al Concedente "la determinazione conclusiva dell'importo".

---

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

In data 23 luglio ASPI ha ricevuto una lettera dal Concedente in cui viene comunicata *“la restituzione della proposta”* di PEF presentata a luglio 2024, *“rappresentando al contempo l'impossibilità di procedere nell'ulteriore analisi della medesima”* in modo tale da *“rendere possibile da parte di codesta Concessionaria la presentazione di una nuova proposta di PEF che recepisca il contenuto della sopracitata Relazione”* (predisposta dalla Commissione Tecnica istituita dal MIT il 9 agosto 2024), *“tenendo conto altresì delle interlocuzioni intercorse negli ultimi mesi con gli Uffici competenti di questo Ministero”*. In conclusione nella lettera viene comunque ribadita *“l'esigenza di proseguire l'iter di aggiornamento convenzionale coerentemente con le disposizioni previste dalla normativa e dalla regolamentazione vigente, al fine di addivenire in tempi certi al perfezionamento e alla conseguente efficacia del nuovo PEF per il periodo regolatorio in oggetto, si rimane in attesa dell'acquisizione da parte di codesta Concessionaria della predetta nuova proposta, confermando fin d'ora la disponibilità di questa Direzione Generale alla continuazione del già avviato confronto efficiente e collaborativo”*. A tal proposito, si evidenzia che tale lettera non chiarisce né quantifica l'ammontare degli investimenti che risultano ammissibili ma parzialmente congrui ai fini del riconoscimento tariffario, come richiesto e scritto nella stessa relazione della Commissione Tecnica. Pertanto, le contestazioni mosse, così come le richieste del Concedente, contengono al momento elementi di aleatorietà e incertezza e non forniscono indicazioni sufficienti per predisporre un nuovo piano. La Società, anche avvalendosi del supporto di consulenti esterni, è comunque convinta del proprio operato e delle proprie stime sul piano degli investimenti presentato nel PEF del luglio dello scorso anno. Infatti, sempre in data 23 luglio ASPI ha inviato al Concedente una nota di riscontro in cui sono evidenziati e chiariti i motivi per cui non si ritengono condivisibili le censure della Commissione Tecnica.

Continuano, tuttavia, gli approfondimenti e le interlocuzioni con il Concedente per l'istruttoria del nuovo PEF che potrebbe includere al suo interno un impegno di spesa differente (anche materialmente) rispetto al piano inviato a luglio dello scorso anno.

### **Aggiornamento del Piano Economico Finanziario delle altre società concessionarie**

Anche le società concessionarie RAV, SAT e TANA, i cui periodi regolatori erano già scaduti il 31 dicembre 2023, avevano già nel precedente esercizio avviato le interlocuzioni con il Concedente per la definizione dei nuovi PEF<sup>1</sup>. Tali interlocuzioni sono tutt'ora in corso, tenuto anche conto della attività avviata dalla già citata Commissione Tecnica per la valutazione dei piani di investimento. Come già descritto nella Relazione Annuale Integrata 2024, il Concedente nel mese di marzo ha rigettato la proposta di aggiornamento PEF di RAV e TANA, in relazione essenzialmente alla presenza di incrementi tariffari non sostenibili per l'utenza. Tuttavia, *“al fine di addivenire in tempi certi al perfezionamento della procedura di aggiornamento del PEF per il periodo regolatorio interessato”* lo stesso MIT ha convocato le società presso la propria sede per partecipare a riunioni finalizzate alla presentazione di una nuova proposta di PEF. Al riguardo le società TANA e RAV in data 12 maggio 2025 hanno impugnato la mancata approvazione dei PEF, nonostante le interlocuzioni con il Concedente siano ancora in corso.

Con riferimento a SAT, il Concedente ha trasmesso alla società lo stralcio della relazione conclusiva della citata Commissione Tecnica, nella quale viene rappresentato che gli interventi di cui al piano investimenti sono considerati in sostanza tutti ammissibili e congrui ad eccezione di tre interventi per i quali la Commissione ha ritenuto che la documentazione trasmessa non riportasse elementi per poter effettuare una valutazione di congruità, ma *“che comunque rilevano in misura marginale sotto il profilo finanziario”*. Relativamente alla proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario, la Società, sulla base di specifiche indicazioni emerse nel corso delle interlocuzioni, sta predisponendo una nuova proposta di piano che prevede le medesime condizioni di riequilibrio rispetto alla precedente, ma con una rimodulazione degli strumenti di riequilibrio stesso (ad esempio decremento dei contributi e incremento del valore di subentro), a parità sostanziale di impegno di spesa tra investimenti e manutenzioni. Tale nuova proposta potrà essere inviata in tempi brevi.

---

<sup>1</sup> il decreto-legge 215 del 30 dicembre 2023 (milleproroghe 2023) aveva stabilito, per le concessionarie per le quali è già intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale, la presentazione entro il 30 marzo 2024 delle proposte di aggiornamento dei PEF prevedendo, inoltre, che il relativo aggiornamento avrebbe dovuto perfezionarsi entro il 31 dicembre 2024.

Con riferimento invece a TANA e RAV, tenuto conto del rigetto del PEF, non sono pervenute osservazioni da parte della citata Commissione Tecnica.

Per quanto riguarda l'aggiornamento del PEF di TANA, a seguito del richiamato rigetto della precedente proposta, la società in data 17 luglio 2025, come da interlocuzioni con il Concedente, ha trasmesso una nuova proposta di aggiornamento/revisione (redatta ai sensi della Delibera ART 79/2019) del Piano Economico Finanziario (PEF) e del Piano Finanziario Regolatorio (PFR) riferiti al quinquennio 2024-2028, unitamente alla proposta di III Atto Aggiuntivo e relativi allegati. In particolare, rispetto alla precedente, tale nuova proposta prevede:

- a. una riduzione del valore degli interventi riferiti al piano di investimento, che ha tenuto conto degli eventi verificatisi, nonché dell'evoluzione normativa e ha previsto: (i) la realizzazione di interventi considerati indifferibili per gli obblighi normativi del Piano di adeguamento delle gallerie di asse e (ii) il completamento dei lavori di adeguamento dei viadotti per migliorarne anche la risposta sismica, in considerazione della recrudescenza del bradisismo dei Campi Flegrei;
- b. una rimodulazione della dinamica tariffaria al fine di rendere le tariffe più sostenibili per l'utenza, introducendo anche un valore di subentro sostenibile, che garantisca in ogni caso il riequilibrio del PFR.

In ultimo, con riferimento a RAV, proseguono le interlocuzioni con il Concedente per la definizione di una nuova proposta di piano.

### Incrementi tariffari riconosciuti per l'esercizio 2025

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

ASPI, coerentemente a quanto previsto dal III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica 2007 e dalla Delibera ART 71 del 2019, ha proposto un incremento tariffario per il 2025 pari al 2,79% all'utente, comprensivo del venir meno delle misure tariffarie rivolte alla generalità degli utenti in forza dell'Accordo Negoziato del 14 ottobre 2021 perché completamente esaurite. Con Decreto interministeriale MIT/MEF del 31 dicembre 2024, l'incremento tariffario riconosciuto alla Società è stato pari all'1,80%, corrispondente al tasso di inflazione programmato per l'anno 2025, in conformità a quanto disposto dalla Legge n. 193/2024, contenente "Disposizioni in materia di riordino delle concessioni autostradali". Con riferimento agli sconti applicati alla generalità degli utenti, così come indicato dal Concedente, sono stati riconosciuti fino al 30 giugno 2025 al fine di assicurare variazioni tariffarie maggiormente sostenibili, attingendo da altre voci di oneri a carico della Società, previste dal predetto Accordo Negoziato di ottobre 2021. Al termine di tale periodo e pertanto a partire dal 1° luglio 2025, la Società ha conseguentemente applicato un adeguamento delle tariffe di pedaggio del 1,31%, e considerando la presa d'atto da parte del MIT alla comunicazione inviata in cui veniva evidenziato la cessazione della suddetta scontistica.

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

### Evoluzione della disciplina ART in merito ai sistemi tariffari di pedaggio

L'ART, a seguito della verifica di impatto della regolazione sulla metodologia alla base dei sistemi tariffari di pedaggio relativi alle concessioni autostradali, avviata con Delibera n. 181/2023 e conclusasi in data 24 gennaio

2024, ha evidenziato l'opportunità di intervenire sulla predetta metodologia, sia attraverso l'adozione di indicazioni operative (Delibera 15/2024), sia considerando eventuali ipotesi di revisione, da sottoporre a consultazione pubblica, in ragione dei cambiamenti nel frattempo intervenuti nel settore. Nel corso del 2024, l'Autorità, a valle di analisi e indagini conoscitive, ha avviato il procedimento per l'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio con la delibera 62/2024, con termine inizialmente previsto per il 31 dicembre 2024, successivamente prorogato.

Il 15 maggio 2025 l'ART con delibera n. 74/2025 ha avviato l'indizione della consultazione per la definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle nuove concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025 e con delibera n. 75/2025 ha indetto una consultazione sull'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali affidate fino al 31 dicembre 2024, tra le quali ricadono ASPI e le società controllate. A seguito di richiesta di proroga da parte di AISCAT, l'ART ha fissato il nuovo termine per la conclusione della consultazione di cui alla citata delibera 75/2025 al 16 luglio 2025, e prorogato al 12 settembre 2025 il termine di conclusione del procedimento per l'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio. Stessi termini sono stati prorogati per il procedimento di cui alla delibera 74/2025.

Il documento posto a base della consultazione di cui alla delibera 75/2025 prefigura un profondo cambiamento rispetto al sistema tariffario vigente introdotto dalla stessa ART nel 2019 e recepito da ASPI nel III Atto Aggiuntivo e nell'allegato PEF sottoscritti nel 2022 per il periodo regolatorio 2020-2024. In particolare, si registra un significativo sbilanciamento della matrice dei rischi rispetto al livello di remunerazione conseguibile dal concessionario, a fronte dell'inasprimento delle condizioni di riequilibrio, tra le quali si segnala, oltre alla penalizzazione riguardante la remunerazione delle poste figurative e dell'eventuale diritto di subentro, la determinazione del tasso di remunerazione (WACC) riconosciuto che, di conseguenza, risulterebbe significativamente ridotto.

Con riferimento alla delibera 75/2025 ASPI, anche per conto delle società controllate, ha presentato in data 16 luglio 2025 le proprie osservazioni alla consultazione e, tenuto conto delle suddette criticità ha, comunque notificato alle controparti in data 14 luglio 2025, dinanzi al TAR, ricorso avverso la citata delibera ART.

Aspi con il richiamato ricorso, oltre a censurare nel merito gli elementi di criticità sopra descritti, ha contestato l'eccesso di potere da parte di ART, ritenendo che la stessa abbia esorbitato dal perimetro dei poteri attribuiti che sono limitati all'individuazione del sistema tariffario che le concessionarie autostradali devono applicare e alla verifica della sua effettiva applicazione, intervenendo anche su ambiti di competenza del Concedente, quali a titolo esemplificativo la determinazione degli elementi che concorrono al riequilibrio economico-finanziario.

### **Delibera diritti minimi agli utenti**

Con riferimento alla Delibera ART n. 132, pubblicata in data 27 settembre 2024, recante l'approvazione "delle misure concernenti il contenuto minimi degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali", AISCAT, in data 25 ottobre 2024, ha inviato all'Autorità un'istanza di riesame, chiedendo l'espunzione e/o la modifica di alcune misure contenute nella Delibera medesima. Contestualmente, la stessa AISCAT ha inviato all'Autorità una richiesta di chiarimenti su alcune misure la cui interpretazione risulta poco chiara, chiedendo uno specifico incontro al riguardo.

A seguito del riscontro ricevuto dall'ART, e, all'esito degli approfondimenti svolti, è stato deciso, a livello di comparto, di procedere all'impugnazione della Delibera con ricorso presentato da ASPI e dalle società controllate in data 24 gennaio 2025.

Da ultimo, con riferimento alle misure concernenti il sistema di calcolo del rimborso del pedaggio in caso di limitazioni all'uso dell'infrastruttura e le relative modalità di erogazione, l'ART, in data 19 marzo 2025, ha pubblicato la Delibera n. 49, (i) avviando una nuova consultazione sull'Allegato A, fissando al 30 aprile 2025 il termine per la presentazione delle osservazioni, (ii) fissando al 14 maggio 2025 un'udienza per la presentazione delle osservazioni e (iii) prorogando al 31 luglio 2025 il termine per la conclusione del procedimento. Con nota del 15 maggio, ASPI ha inviato all'ART puntuali osservazioni e proposte di modifica al testo oggetto di consultazione. In data 28 maggio si è svolta presso la sede ART di Torino un'audizione, nel corso della quale i rappresentanti dei soggetti partecipanti alla consultazione, compresa ASPI, hanno illustrato le osservazioni e proposte.

### **Piano di Manutenzione e Piano di Ammodernamento Rete per l'anno 2025**

Nel corso del primo semestre 2025 l'Ufficio Ispettivo Territoriale (UIT) di Roma del Ministero Concedente ha manifestato le proprie valutazioni sui criteri per la redazione dei programmi di manutenzione ordinaria e di

ammmodernamento rete per l'anno 2025, esprimendo alcuni rilievi critici. Al riguardo ASPI ha riscontrato le osservazioni della UIT Roma con nota di risposta inviata il 21 luglio nella quale ribadisce la correttezza del proprio operato, evidenziando che l'approccio seguito per la definizione degli interventi è frutto di un percorso condiviso, consolidato nel tempo e formalmente riconosciuto congiuntamente alla Direzione Generale del Ministero Concedente. Tale impostazione è stata confermata anche nel corso degli incontri tenuti con il Ministero Concedente dal 2023 in avanti finalizzati a definire congiuntamente i criteri tecnici degli interventi da prevedere nei Programmi di ammodernamento della rete.

## 2.5 Risorse umane

Al 30 giugno 2025 il Gruppo Autostrade per l'Italia impiega 10.044 risorse (9.481 a tempo indeterminato), in decremento di 15 unità rispetto al 31 dicembre 2024 (-0,1%).

Il personale a tempo indeterminato diminuisce di 70 unità principalmente per il rallentamento del turnover nel comparto esazione in ASPI e Tangenziale di Napoli (complessivamente 104 unità) e per il trasferimento del personale di Free To X SpA in Free To X Mobilize a seguito di scissione della società a partire dal mese di Maggio 2025 (41 unità), in parte compensati dalla prosecuzione dei potenziamenti dell'organico delle società del Gruppo focalizzate sulle attività di investimento e manutenzione dell'infrastruttura (principalmente Tecne 19 unità, Movyon 17 unità e C.I.EL. 14 unità) e per le maggiori attività sulla rete da parte di Giovia (32 unità). Il personale a tempo determinato si incrementa di 55 unità principalmente per il maggior utilizzo di personale esattoriale stagionale tra giugno 2025 e dicembre 2024 da parte di Autostrade per l'Italia e Società Autostrada Tirrenica (complessivamente 95 unità), in parte compensato dal minor ricorso a personale operativo a tempo determinato in Amplia (41 unità).

L'organico medio del Gruppo (incluso il personale interinale) si attesta a 9.389 unità medie nel primo semestre 2025, in aumento di 73 unità medie (+0,8%) rispetto al primo semestre 2024 (9.316 unità medie). La variazione è determinata principalmente dal consolidamento a partire da dicembre 2024 della società Amplia Engineering & Equipment (76 unità medie), dai potenziamenti nelle società del gruppo focalizzate sulle attività di investimento e manutenzione dell'infrastruttura e dalle maggiori attività sulla rete da parte di Giovia, parzialmente compensati dal rallentamento del turn over nel comparto esazione e dall'effetto del piano straordinario di uscite realizzato nel 2024 mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione in Autostrade per l'Italia.

	ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO				ORGANICO A TEMPO DETERMINATO				ORGANICO MEDIO			
	30/06/2025	31/12/2024	Variazione		30/06/2025	31/12/2024	Variazione		01/01/2025 30/06/2025	01/01/2024 30/06/2024	Variazione	
			assoluta	%			assoluta	%			assoluta	%
Dirigenti	173	170	3	1,8%	2	2	-	n.a.	185	164	21	12,8%
Quadri	557	570	(13)	(2,3%)	-	1	(1)	n.a.	559	550	9	1,6%
Impiegati	4.876	4.821	55	1,1%	73	75	(2)	(2,7%)	4.920	4.699	221	4,7%
Operai	2.517	2.528	(11)	(0,4%)	209	239	(30)	(12,6%)	2.441	2.426	15	0,6%
Corpo esattoriale	1.358	1.462	(104)	(7,1%)	279	191	88	46,1%	1.284	1.477	(193)	(13,1%)
<b>Totale</b>	<b>9.481</b>	<b>9.551</b>	<b>(70)</b>	<b>(0,7%)</b>	<b>563</b>	<b>508</b>	<b>55</b>	<b>10,8%</b>	<b>9.389</b>	<b>9.316</b>	<b>73</b>	<b>0,8%</b>

## 2.6 Informativa sulla sostenibilità

Anche nel corso del primo semestre 2025 è proseguito l'impegno del Gruppo nei confronti del contrasto degli effetti connessi al cambiamento climatico. Come ampliamento descritto nella nota 6 del bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 incluso nella Relazione Annuale Integrata, cui si rimanda, il Gruppo ha posto la sostenibilità al centro della propria strategia. Anche nel corso del primo semestre 2025 sono proseguite le iniziative di trasformazione in un'ottica di sostenibilità, innovazione e digitalizzazione; in particolare si segnalano:

- a. l'attivazione dei dispositivi Tutor a partire da marzo su 26 nuove tratte della rete di Autostrade per l'Italia, in linea con quanto previsto dal piano di implementazione in collaborazione con la Polizia di Stato. La rete di ASPI vede complessivamente 178 tratte autostradali coperte dal sistema di monitoraggio per un totale di 1.800 km;

- b. il primo test di un'auto a guida autonoma sulla Tangenziale di Napoli in condizioni di traffico reale promosso dall'Osservatorio Smart Road del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il gruppo Autostrade per l'Italia;
- c. l'accordo siglato ad aprile 2025 tra ASPI e ENI Plenitude per un power purchase agreement (PPA) della durata di 10 anni per la vendita dell'intera produzione di un impianto eolico che permette di coprire circa il 25% del fabbisogno elettrico di Autostrade per l'Italia;
- d. l'entrata in funzione a Calenzano (FI) del nuovo impianto fotovoltaico realizzato da Elgea, con una potenza complessivamente installata di circa 700kwp;
- e. l'ottenimento da parte di ASPI del rating CDP's yearly Supplier Engagement Assessment (SEA) – che valuta come le aziende coinvolgono la loro supply chain nell'affrontare le questioni legate al clima - con score A.

## 2.7 Eventi successivi al 30 giugno 2025

Oltre a quanto già evidenziato nei paragrafi precedenti, alla data di approvazione della Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2025 del Gruppo Autostrade per l'Italia non si segnalano ulteriori eventi successivi di rilievo.

### Deliberazione sui dividendi

L'Assemblea dei Soci di Autostrade per l'Italia S.p.A. del 17 aprile 2025 ha deliberato di destinare il risultato dell'esercizio 2024 alla distribuzione di dividendi da pagarsi in due tranche. La prima delle tranche è stata corrisposta lo stesso 17 aprile 2025, mentre la seconda tranche, pari a Euro 142 milioni, avrebbe dovuto essere corrisposta alla data di approvazione della relazione semestrale 2025, tenuto anche conto del regolare atteso confronto con il Ministero Concedente per l'approvazione del Piano Economico Finanziario.

Al riguardo, in attesa di una maggiore chiarezza nel percorso relativo all'approvazione del Piano Economico Finanziario e, più in generale, rispetto alle recenti interlocuzioni con il Concedente, l'Assemblea Ordinaria dei Soci di Autostrade per l'Italia S.p.A. che si è riunita il 24 luglio 2025 ha deliberato di posticipare la data di pagamento della seconda tranche del dividendo a valere sugli utili dell'esercizio 2024 alla data di approvazione del progetto di bilancio 2025, e comunque non oltre il 31 marzo 2026.

### Finanziamento Società Autostrada Tirrenica

In data 24 luglio la Società Autostrada Tirrenica ha sottoscritto una linea di finanziamento per complessivi 230 milioni di euro con un pool di banche composto da Unicredit, ING, Monte Paschi e Bper con durata 3 anni per generiche esigenze della Società. L'utilizzo integrale di tale linea è atteso entro la fine del mese di luglio.

## 2.8 Evoluzione prevedibile della gestione e fattori di rischio o incertezza

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

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

Alla luce della performance del traffico consuntivato nei primi sei mesi dell'anno, seppur in un contesto macroeconomico incerto, si stima che il traffico sulla rete di Autostrade per l'Italia possa crescere nell'anno 2025 intorno all'1,5%.

Premesso che gli interventi ed i conseguenti impegni di spesa previsti nel 2025 sono stati sviluppati nel presupposto di una approvazione entro l'anno in corso del nuovo Piano Economico Finanziario (PEF) di Autostrade per l'Italia, si conferma la prosecuzione, anche nel secondo semestre, del confronto con il Concedente, con una tempistica per l'approvazione del PEF relativo al periodo regolatorio 2025-2029 ancora non definita.

Attualmente sono in corso con il Concedente diversi tavoli operativi volti alla definizione degli elementi chiave del PEF, tra cui il piano di investimenti e manutenzioni, e il livello tariffario che consenta di riequilibrare tale piano. Il confronto si sta svolgendo anche alla luce delle osservazioni formulate dalla Commissione Tecnica del MIT, la quale ha osservato che una parte degli investimenti previsti dai Piani di Ammodernamento rete di ponti, gallerie e barriere di sicurezza, pur rientrando tra quelli ammissibili, sarebbe solo parzialmente riconoscibile in tariffa. Il Concedente, pertanto, ha invitato la Società a presentare un nuovo PEF che recepisca le osservazioni formulate dalla suddetta Commissione.

La Società, sulla base di approfondimenti effettuati, anche avvalendosi di analisi redatte da esperti indipendenti, non ritiene condivisibili le osservazioni formulate dalla stessa Commissione, come riscontrato al Concedente con lettera del 23 luglio 2025. Allo stato attuale, pertanto, la Società non è in grado di effettuare una stima degli impatti derivanti dagli esiti di tale confronto, né in termini qualitativi né sul piano quantitativo; non si può dunque escludere che i profili tariffari nonché la quantificazione degli impegni di spesa possano differire, anche materialmente, rispetto alla proposta di piano presentata lo scorso luglio 2024 e restituita dal Concedente con lettera del 23 luglio 2025.

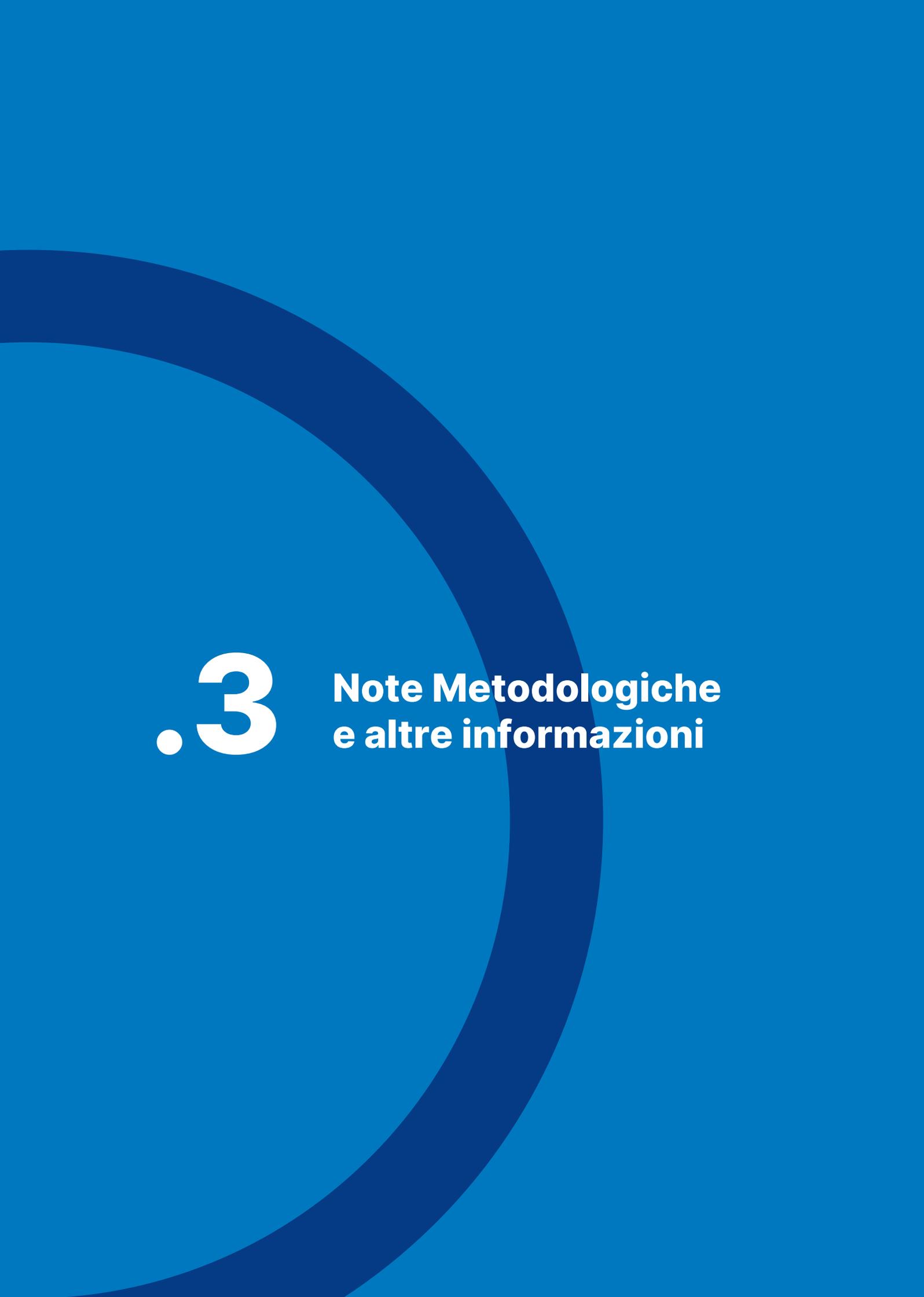
Si segnala inoltre che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la Delibera 75/2025, ha indetto una consultazione pubblica in materia di aggiornamento del Sistema Tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali, tra cui quella di Autostrade per l'Italia. Gli impatti potenziali rivenienti dall'aggiornamento del quadro regolatorio nonché i ritardi relativi all'approvazione del Piano Economico Finanziario, ancorché non abbiano un impatto diretto nel 2025, ad oggi non consentono di fornire specifiche previsioni su evoluzioni prevedibili relative agli impegni di spesa e al quadro tariffario nel medio termine.

In considerazione di quanto sopra, al fine di assicurare il mantenimento di una struttura finanziaria solida, la Società ha adottato per il 2025 una policy finanziaria più conservativa che prevede un limite minimo del leverage ratio - misurato come rapporto tra FFO ("Funds from Operations") e Debito Finanziario Lordo pari al 12.5% ovvero Debito Finanziario Netto / Cash EBITDA inferiore a 5.25x.

Gli obiettivi aziendali dovranno essere perseguiti congiuntamente al mantenimento di una struttura finanziaria valutata a livello investment grade dalle principali agenzie di rating, e dovranno essere in ogni caso assicurate tutte le misure necessarie a garantire la suddetta struttura finanziaria anche in ipotesi di una ulteriore dilazione dei tempi di approvazione del PEF.



(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)



# .3

## **Note Metodologiche e altre informazioni**



### 3.1 Indicatori Alternativi di Performance (IAP)

Coerentemente agli orientamenti dell'ESMA, nel seguito sono elencati i principali IAP presentati nella Relazione finanziaria semestrale e una sintetica descrizione della relativa composizione, nonché la riconciliazione degli stessi con i corrispondenti dati ufficiali:

- a. **“Margine operativo lordo (EBITDA)”**: è l'indicatore sintetico della redditività derivante dalla gestione operativa, determinato sottraendo dai ricavi operativi la variazione operativa dei fondi e i costi operativi, ad eccezione di ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti degli oneri che dovranno essere sostenuti nel tempo in relazione agli interventi di rinnovo dell'infrastruttura in concessione di Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco (nel seguito SITMB);
- b. **“EBITDA Cash”**: è l'indicatore sintetico della redditività monetaria derivante dalla gestione operativa calcolato escludendo dall'EBITDA la voce “Variazione operativa dei fondi”, gli utilizzi operativi dei fondi e le altre variazioni non monetarie dell'EBITDA;
- c. **“Margine operativo (EBIT)”**: è l'indicatore che misura la redditività dei capitali complessivamente investiti in azienda, calcolato sottraendo dall'EBITDA gli ammortamenti, le svalutazioni, i ripristini di valore e gli accantonamenti per interventi di rinnovo dell'infrastruttura in concessione di SITMB, sopra citati.
- d. **“Capitale investito netto”**: espone l'ammontare complessivo delle attività di natura non finanziaria, al netto delle passività di natura non finanziaria;
- e. **“Indebitamento finanziario netto”**: rappresenta l'indicatore della quota del capitale investito netto coperta attraverso passività nette di natura finanziaria, composto dalle “Passività finanziarie correnti e non correnti”, al netto delle “Attività finanziarie correnti e non correnti”;
- f. **“Debito lordo”**: rappresenta l'indicatore relativo al debito a medio lungo termine della Società, esposto come somma del valore nominale dei prestiti obbligazionari e dei finanziamenti bancari a medio-lungo termine;
- g. **“Riserva di liquidità”**: rappresenta l'indicatore delle disponibilità monetarie prontamente accessibili in situazioni di necessità da parte della Società, calcolato come somma delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti e della porzione non utilizzata delle linee di credito committed, escludendo i rapporti passivi di conto corrente infragruppo le somme depositate con vincolo a termine dalle società controllate;
- h. **“Investimenti operativi”**: rappresenta l'indicatore degli investimenti complessivi connessi allo sviluppo dei business del Gruppo calcolati come somma dei flussi finanziari per investimenti in attività materiali, attività in concessione e altre attività immateriali, escludendo gli investimenti connessi ad operazioni su partecipazioni; si segnala che la voce non include i costi per investimenti non remunerati inclusi nell'accordo negoziale con il MIT perché trattati come componenti negative del Flusso di cassa operativo (FFO);
- i. **“FFO-Cash Flow Operativo o flusso di cassa operativo”**: è l'indicatore dei flussi finanziari generati o assorbiti dalla gestione operativa. Il flusso di cassa operativo è determinato come: utile/(perdita) dell'esercizio + ammortamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- accantonamenti di fondi, rilasci per eccedenze e utilizzi operativi di fondi + altri stanziamenti rettificativi + oneri finanziari da attualizzazione di fondi +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione di attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- imposte differite/anticipate rilevate a conto economico;
- j. **“Equity free cash flow”**: è l'indicatore che rappresenta i flussi finanziari disponibili per la remunerazione del capitale proprio, per il rimborso del debito e per la copertura degli eventuali investimenti finanziari; è determinato come: FFO -Cash flow operativo +/-Variazione capitale circolante e altre poste non finanziarie + Investimenti operativi +Contributi su investimenti.

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

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

Milioni di euro	1° semestre 2025						1° semestre 2024(*)					
	Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale			Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Riconduzione delle voci												
Ricavi da pedaggio			1.940			1.940			1.887			1.887
Ricavi per servizi di costruzione			880						808			
<i>Ricavi per servizi di costruzione - contributi e costi esterni</i>	(a)	738							682			
<i>Costo per il personale capitalizzato - opere con benefici economici aggiuntivi</i>	(b)	142							126			
<i>Ricavi per opere a carico dei subconcessionari</i>	(c)	-							-			
Altri ricavi	(d)		224						214			
Altri ricavi operativi				(c+d)		224			(c+d)			214
				(c)					(c)			
<b>Totale Ricavi</b>			<b>3.044</b>						<b>2.909</b>			
<b>TOTALE RICAVI OPERATIVI</b>						<b>2.164</b>						<b>2.101</b>
Materie prime e materiali			(168)		(168)				(150)		(150)	
Costi per servizi			(920)		(920)				(852)		(852)	
Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali e immateriali			1		1				-		-	
Costo per il personale	(e)		(416)						(388)			
Altri oneri	(f)		(280)						(269)			
Oneri concessori	(f)		(235)						(231)			
Oneri per godimento beni di terzi			(12)		(12)				(7)		(7)	
Oneri diversi			(33)		(33)				(31)		(31)	
<i>Ricavi per servizi di costruzione: contributi e capitalizzazione dei costi esterni</i>	(a)				738						682	
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)				-						2	
<b>COSTI ESTERNI GESTIONALI COMPRESI COSTI DI MANUTENZIONE</b>						(394)						(356)
<b>ONERI CONCESSORI</b>						(235)						(231)
<b>COSTO DEL LAVORO NETTO</b>						(274)						(262)
<b>VARIAZIONE OPERATIVA DEI FONDI</b>						16						103
Variatione operativa dei fondi per accantonamenti (Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali			8						105			
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali			25			25			53			53
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradale			(8)						2			
<i>Accantonamenti fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(h)	(8)							-			
<i>Utilizzo fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</i>	(i)					(9)			2			
Accantonamenti (Utilizzi) dei fondi per rischi e oneri			(9)						50			50
<b>TOTALE COSTI OPERATIVI NETTI</b>						(887)						(746)
Ammortamenti	(l)		(446)						(383)			
Ammortamento attività materiali			(31)						(23)			
Ammortamento diritti concessori immateriali			(394)						(333)			
Ammortamento altre attività immateriali	(m)		(21)						(27)			
(Svalutazioni) Ripristini di valore	(m)		-						(3)			
<b>MARGINE OPERATIVO (EBITDA)</b>						1.277						1.355
<b>AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI E RIPRISTINI DI VALORE E ACCANTONAMENTI PER RINNOVI</b>						(454)						(386)
<b>TOTALE COSTI</b>			(2.221)						(1.940)			
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>			<b>823</b>						<b>969</b>			
<b>MARGINE OPERATIVO (EBIT)</b>						<b>823</b>						<b>969</b>
Proventi finanziari			130						67			
Dividendi da imprese partecipate			3						0			
Altri proventi finanziari	(n)		127						67			
Oneri finanziari	(o)		(242)						(245)			
Proventi/(Oneri) finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti	(p)		(13)						(5)			
Altri oneri finanziari	(q)		(229)						(240)			
Utili/(Perdite) su cambi			-						-			
<b>PROVENTI (ONERI) FINANZIARI</b>			<b>(112)</b>						<b>(178)</b>			
Oneri finanziari, al netto dei proventi finanziari						(112)						(178)
Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	(r)		1			1			1			1
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>			<b>712</b>			<b>712</b>			<b>792</b>			<b>792</b>
(Oneri)/proventi fiscali			(192)			(192)			(239)			(239)
Imposte correnti sul reddito			(152)						(157)			
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti			-1						-			
Imposte anticipate e differite			(39)						(82)			
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>			<b>520</b>			<b>520</b>			<b>553</b>			<b>553</b>
Proventi (Oneri) netti di attività destinate alla vendita			-			-			-			-
<b>UTILILE (PERDITA) DEL PERIODO</b>			<b>520</b>			<b>520</b>			<b>553</b>			<b>553</b>
<i>di cui:</i>												
Utile (Perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo			515			515			541			541
Utile (Perdita) del periodo di pertinenza di Terzi			5			5			12			12

(\*) Si segnala che i dati del primo semestre 2024 sono stati modificati per tener conto degli effetti della sospensione degli ammortamenti dei diritti concessori della controllata RAV a partire dal bilancio dell'esercizio 2024.



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

Milioni di euro	30/06/2025					31/12/2024				
	Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato			Prospetto ufficiale		Prospetto riclassificato		
	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto	Rif.	Voci da prospetto	Rif.	Voci di dettaglio	Voci da prospetto
Riconduzione delle voci										
Attività materiali	(a)	279			279	(a)	271			271
Attività immateriali	(b)	18.359			18.359	(b)	17.881			17.881
Partecipazioni	(c)	57			57	(c)	11			11
Attività per imposte anticipate	(d)	139			139	(d)	136			136
Altre attività non finanziarie	(e)	-			-	(e)	-			-
<b>Attività non finanziarie (A)</b>					<b>18.834</b>					<b>18.299</b>
Attività commerciali	(f)	914			914	(f)	879			879
Passività commerciali	(g)	(1.990)			(1.990)	(g)	(1.972)			(1.972)
Attività/Passività) nette per imposte sul reddito correnti			(h+i)	(16)				(h+i)	(61)	
Attività per imposte sul reddito correnti	(h)	136				(h)	11			
Passività per imposte sul reddito correnti	(i)	(152)				(i)	(72)			
Altre attività/passività) nette			(j+k)	(354)				(j+k)	(351)	
Altre attività	(j)	120				(j)	113			
Altre passività	(k)	(514)				(k)	(464)			
<b>Capitale circolante netto (B)</b>					<b>(1.486)</b>					<b>(1.505)</b>
<b>Capitale investito lordo (C=A+B)</b>					<b>17.348</b>					<b>16.794</b>
Fondi per accantonamenti			(l+m)	(2.476)				(l+m)	(2.556)	
Fondi correnti per accantonamenti	(l)	(520)				(l)	(495)			
Fondi non correnti per accantonamenti	(m)	(1.956)				(m)	(2.061)			
Passività per imposte differite	(n)	(756)			(756)	(n)	(717)			(717)
Altre passività non finanziarie	(o)	(28)			(28)	(o)	(26)			(26)
<b>Passività non finanziarie (D)</b>					<b>(3.260)</b>					<b>(3.299)</b>
<b>Attività/Passività non finanziarie in dismissione (E)</b>			(p)	0				(p)	11	
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO (F=C-D+E)</b>					<b>14.088</b>					<b>13.506</b>
Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo		3.032			3.032		3.288			3.288
Patrimonio netto di pertinenza di Terzi		319			319		300			300
<b>Totale patrimonio netto (G)</b>		<b>3.351</b>			<b>3.351</b>		<b>3.588</b>			<b>3.588</b>
<b>Indebitamento finanziario netto (H)</b>			(q+r+s+t+u+y-w-x)	10.737				(q+r+s+t+u+y-w-x)	9.918	
Passività finanziarie non correnti	(a)	10.339				(a)	10.400			
Attività finanziarie non correnti	(r)	(272)				(r)	(268)			
Passività finanziarie correnti	(s)	2.247				(s)	1.380			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(t)	(1.442)				(t)	(1.433)			
Disponibilità liquide		(1.252)					(1.222)			
Mezzi equivalenti		(190)					(211)			
Attività finanziarie correnti	(u)	(135)				(u)	(153)			
<b>COPERTURA DEL CAPITALE INVESTITO NETTO (H=G+H)</b>					<b>14.088</b>					<b>13.506</b>
Attività destinate alla vendita	(v)	0				(v)	28			
Attività non finanziarie in dismissione		-					17			
Attività finanziarie in dismissione - attività non correnti	(y)	-				(y)	-			
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connesse ad attività operative cessate	(w)	-				(w)	11			
Passività destinate alla vendita	(z)	-				(z)	(9)			
Passività non finanziarie in dismissione		-					(6)			
Passività finanziarie in dismissione	(x)	-				(x)	(3)		(z)	
<b>TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI</b>	(a+b+c+d+e-r)	19.106				(a+b+c+d+e-r)	18.567			
<b>TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI</b>	(f+h+j-t+u+v)	2.747				(f+h+j-t+u+v)	2.617			
<b>TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI</b>	(-m-n-o+q)	13.079				(-m-n-o+q)	13.204			
<b>TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI</b>	(-g-i-k+l+s-z)	5.423				(-g-i-k+l+s-z)	4.392			

## INDICATORI ECONOMICO-FINANZIARI SU BASE OMOGENEA

Nella tabella seguente sono riportati i valori consolidati su base omogenea per entrambi i periodi a confronto del Margine Operativo Lordo (EBITDA), dell'Utile/(perdita) del periodo, dell'Utile/(perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo e del flusso di cassa operativo (FFO) con i corrispondenti valori desunti dai prospetti riclassificati del paragrafo 2.2 Andamento economico finanziario del Gruppo.

€ milioni	Primo semestre 2025				Primo semestre 2024			
	Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile del periodo	Utile del periodo di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo	Margine operativo lordo (EBITDA)	Utile del periodo	Utile del periodo di pertinenza del Gruppo	FFO-Cash Flow Operativo
Valori reported (A)	1.277	520	515	845	1.355	553	541	842
<b>Effetti non omogenei</b>								
Variazione dei tassi di interesse per l'attualizzazione dei fondi	(12)	(14)	(14)	-	99	70	70	-
Ammortamento extra contabile dell'avviamento	-	-	-	-	-	-	-	8
<b>Subtotale (B)</b>	<b>(12)</b>	<b>(14)</b>	<b>(14)</b>	<b>-</b>	<b>99</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>8</b>
<b>Valori su base omogenea (C) = (A)-(B)</b>	<b>1.289</b>	<b>534</b>	<b>529</b>	<b>845</b>	<b>1.256</b>	<b>483</b>	<b>471</b>	<b>834</b>

Note:

L'espressione "su base omogenea", utilizzata per il commento delle variazioni di taluni indicatori economici e finanziari consolidati, indica che i valori dei periodi a confronto sono determinati escludendo i seguenti effetti:

- 1) l'impatto, al netto del relativo effetto fiscale, derivante dalla variazione dei tassi di interesse presi a riferimento per l'attualizzazione dei fondi iscritti tra le passività del Gruppo;
- 2) per il primo semestre 2024, gli effetti sul flusso di cassa operativo (FFO) connessi alla rilevazione dell'affrancamento di quote ammortamento dedotte extra contabilmente riferite all'avviamento di Autostrade per l'Italia.

## DATI PER SETTORE OPERATIVO

Nel Gruppo Autostrade per l'Italia sono stati individuati i seguenti settori operativi al fine di valutare meglio l'andamento delle attività tenendo conto del business e della struttura organizzativa delle aree di business:

- Attività autostradali:** include le attività delle società concessionarie autostradali;
- Ingegneria e costruzione:** include le attività di progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture;
- Tecnologia e innovazione:** include le attività connesse (i) alla creazione di nuove piattaforme per la tariffazione dinamica, (ii) all'installazione delle infrastrutture digitali per le smart road e per le aree di servizio intelligenti (iii) allo sviluppo del sistema innovativo di monitoraggio delle infrastrutture e (iv) ai servizi di mobilità sostenibile;
- Altri servizi:** include prevalentemente le attività di service di Youverse, Ad Moving e Giovia verso le altre società del Gruppo.

Per ulteriori informazioni sull'andamento gestionale dei settori operativi e sulle società che compongono i settori operativi si rinvia al paragrafo 2.3 "Dati per settori operativi".

### **3.2 Rapporti con parti correlate**

Con riferimento ai rapporti con parti correlate, si rinvia alla nota n. 27 d) del Bilancio consolidato semestrale abbreviato.



(Pagina lasciata bianca intenzionalmente)



**4** **Bilancio consolidato  
semestrale abbreviato**



## PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

### SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

€ migliaia	Note	30/06/2025	31/12/2024
<b>ATTIVITÀ</b>			
<b>Attività non correnti</b>			
<b>Attività materiali</b>	<b>7</b>	<b>278.893</b>	<b>271.196</b>
Immobili, impianti e macchinari		278.827	271.040
Investimenti immobiliari		66	156
<b>Attività immateriali</b>	<b>8</b>	<b>18.359.460</b>	<b>17.881.349</b>
Diritti concessori immateriali		12.059.508	11.584.399
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.128.735	6.129.371
Altre attività immateriali		171.217	167.579
<b>Partecipazioni</b>	<b>9</b>	<b>57.031</b>	<b>10.843</b>
Partecipazioni contabilizzate al fair value		4.885	4.885
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto		52.146	5.958
<b>Attività finanziarie non correnti</b>	<b>10</b>	<b>272.238</b>	<b>267.453</b>
Attività finanziarie non correnti per contributi		102.332	103.162
Depositi vincolati non correnti		98.084	98.352
Titoli		48.835	48.418
Derivati non correnti con fair value positivo		3.237	50
Altre attività finanziarie non correnti		19.750	17.471
<b>Attività per imposte anticipate</b>	<b>23</b>	<b>138.605</b>	<b>136.146</b>
<b>Altre attività non correnti</b>		<b>257</b>	<b>300</b>
<b>Totale attività non correnti</b>		<b>19.106.484</b>	<b>18.567.287</b>
<b>Attività correnti</b>			
<b>Attività commerciali</b>	<b>11</b>	<b>914.411</b>	<b>878.654</b>
Rimanenze		160.277	158.264
Attività contrattuali		102.811	70.413
Crediti commerciali		651.323	649.977
<b>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</b>	<b>12</b>	<b>1.442.176</b>	<b>1.433.441</b>
Disponibilità liquide		1.252.147	1.222.412
Mezzi equivalenti		190.029	211.029
<b>Attività finanziarie correnti</b>	<b>10</b>	<b>134.654</b>	<b>152.768</b>
Diritti concessori finanziari correnti		14.368	14.368
Attività finanziarie correnti per contributi		49.514	54.299
Depositi vincolati correnti		43.133	42.833
Quota corrente di altre attività finanziarie a medio-lungo termine		11.998	20.600
Altre attività finanziarie correnti		15.641	20.668
<b>Attività per imposte sul reddito correnti</b>	<b>23</b>	<b>135.554</b>	<b>11.730</b>
<b>Altre attività correnti</b>	<b>11</b>	<b>119.373</b>	<b>113.718</b>
<b>Attività destinate alla vendita</b>	<b>13</b>	<b>343</b>	<b>27.710</b>
<b>Totale attività correnti</b>		<b>2.746.511</b>	<b>2.618.021</b>
<b>TOTALE ATTIVITÀ</b>		<b>21.852.995</b>	<b>21.185.308</b>

## SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA CONSOLIDATA

€ migliaia	Note	30/06/2025	31/12/2024
<b>PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>			
<b>Patrimonio netto</b>			
<b>Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo</b>		<b>3.031.676</b>	<b>3.288.334</b>
Capitale emesso		622.027	622.027
Riserve e utili portati a nuovo		1.895.481	1.609.857
Utile/(Perdita) del periodo		514.168	1.056.450
<b>Patrimonio netto di pertinenza di Terzi</b>		<b>319.420</b>	<b>299.902</b>
Capitale emesso e riserve		313.996	291.144
Utile/(Perdita) del periodo		5.424	8.758
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>14</b>	<b>3.351.096</b>	<b>3.588.236</b>
<b>Passività non correnti</b>			
<b>Fondi non correnti per accantonamenti</b>	<b>15</b>	<b>1.955.723</b>	<b>2.061.966</b>
Fondi non correnti per benefici per dipendenti		78.209	86.080
Fondi non correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture		854.009	874.312
Fondi non correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		87.474	80.665
Altri fondi non correnti per rischi e oneri		936.031	1.020.909
<b>Passività finanziarie non correnti</b>	<b>16</b>	<b>10.338.932</b>	<b>10.398.949</b>
Prestiti obbligazionari		8.044.240	8.277.759
Finanziamenti a medio-lungo termine		2.230.753	2.060.937
Derivati non correnti con fair value negativo		55.606	51.920
Altre passività finanziarie non correnti		8.333	8.333
<b>Passività per imposte differite</b>	<b>23</b>	<b>755.558</b>	<b>716.569</b>
<b>Altre passività non correnti</b>	<b>17</b>	<b>28.997</b>	<b>27.187</b>
<b>Totale passività non correnti</b>		<b>13.079.210</b>	<b>13.204.671</b>
<b>Passività correnti</b>			
<b>Passività commerciali</b>	<b>17</b>	<b>1.989.553</b>	<b>1.972.077</b>
Debiti commerciali		1.989.553	1.972.077
<b>Fondi correnti per accantonamenti</b>	<b>15</b>	<b>520.048</b>	<b>494.102</b>
Fondi correnti per benefici per dipendenti		22.191	23.771
Fondi correnti per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali		203.732	201.713
Fondi correnti per rinnovo infrastrutture autostradali		12.043	10.113
Altri fondi correnti per rischi e oneri		282.082	258.505
<b>Passività finanziarie correnti</b>	<b>16</b>	<b>2.246.943</b>	<b>1.380.281</b>
Finanziamenti a breve termine		27.499	-
Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine		2.076.371	1.378.961
Altre passività finanziarie correnti		143.073	1.320
<b>Passività per imposte sul reddito correnti</b>	<b>23</b>	<b>152.124</b>	<b>72.310</b>
<b>Altre passività correnti</b>	<b>17</b>	<b>514.021</b>	<b>464.269</b>
<b>Passività destinate alla vendita</b>	<b>13</b>	<b>-</b>	<b>9.362</b>
<b>Totale passività correnti</b>		<b>5.422.689</b>	<b>4.392.401</b>
<b>TOTALE PASSIVITÀ</b>		<b>18.501.899</b>	<b>17.597.072</b>
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ</b>		<b>21.852.995</b>	<b>21.185.308</b>

## CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

€ migliaia	Note	1° semestre 2025	1° semestre 2024
<b>RICAVI</b>			
Ricavi da pedaggio	18	1.939.749	1.886.906
Ricavi per servizi di costruzione	18	880.494	807.826
Altri ricavi	18	224.055	214.135
<b>TOTALE RICAVI</b>		<b>3.044.298</b>	<b>2.908.867</b>
<b>COSTI</b>			
<b>Materie prime e materiali</b>	19	<b>(167.732)</b>	<b>(150.117)</b>
<b>Costi per servizi</b>	19	<b>(920.396)</b>	<b>(852.471)</b>
<b>Plusvalenze (Minusvalenze) da dismissioni di elementi di attività materiali e immateriali</b>		<b>1.008</b>	<b>273</b>
<b>Costo per il personale</b>	19	<b>(416.675)</b>	<b>(388.009)</b>
<b>Altri oneri</b>	19	<b>(279.666)</b>	<b>(269.559)</b>
Oneri concessori		(234.727)	(231.514)
Oneri per godimento beni di terzi		(12.133)	(7.287)
Oneri diversi		(32.806)	(30.758)
<b>Variazione operativa dei fondi per accantonamenti</b>	20	<b>7.958</b>	<b>105.206</b>
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture		25.355	53.063
(Accantonamenti) Utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		(7.974)	2.152
(Accantonamenti) dei fondi per rischi e oneri		(9.423)	49.991
<b>Ammortamenti</b>	21	<b>(445.836)</b>	<b>(382.215)</b>
Ammortamento attività materiali		(30.892)	(23.385)
Ammortamento diritti concessori immateriali		(393.957)	(331.758)
Ammortamento altre attività immateriali		(20.987)	(27.072)
<b>(Svalutazioni) Ripristini di valore</b>		<b>(287)</b>	<b>(2.753)</b>
<b>TOTALE COSTI</b>		<b>(2.221.626)</b>	<b>(1.939.645)</b>
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>		<b>822.672</b>	<b>969.222</b>
<b>Proventi finanziari</b>		<b>130.446</b>	<b>66.914</b>
Dividendi da imprese partecipate		2.660	-
Altri proventi finanziari		127.786	66.914
<b>Oneri finanziari</b>		<b>(241.930)</b>	<b>(245.443)</b>
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti		(13.180)	(5.179)
Altri oneri finanziari		(228.750)	(240.264)
<b>Utili (Perdite) su cambi</b>		<b>(367)</b>	<b>91</b>
<b>PROVENTI/(ONERI) FINANZIARI</b>	22	<b>(111.851)</b>	<b>(178.438)</b>
<b>Quota dell'utile (perdita) di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto</b>	9	<b>677</b>	<b>1.260</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>		<b>711.498</b>	<b>792.044</b>
<b>(Oneri)/Proventi fiscali</b>	23	<b>(191.906)</b>	<b>(238.936)</b>
Imposte correnti sul reddito		(151.834)	(157.052)
Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti		(1.049)	(417)
Imposte anticipate e differite		(39.023)	(81.467)
<b>RISULTATO DELLE ATTIVITÀ OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO</b>		<b>519.592</b>	<b>553.108</b>
<b>Proventi (Oneri) netti di attività destinate alla vendita</b>		<b>-</b>	<b>-</b>
<b>UTILE/(PERDITA) DEL PERIODO</b>		<b>519.592</b>	<b>553.108</b>
<i>di cui:</i>			
<b>Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza del Gruppo</b>		<b>514.168</b>	<b>540.740</b>
<b>Utile/(Perdita) del periodo di pertinenza di Terzi</b>		<b>5.424</b>	<b>12.368</b>

## CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

€ migliaia	Note	1° semestre 2025	1° semestre 2024
<b>Utile/(Perdita) del periodo</b>	<b>(A)</b>	<b>519.592</b>	<b>553.108</b>
Utili (Perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		3.941	23.962
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedge		(945)	(5.779)
Utili (Perdite) da differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro		3	191
<b>Altre componenti del conto economico complessivo riclassificabili nel conto economico del periodo</b>	<b>(B)</b>	<b>2.999</b>	<b>18.374</b>
Utili (Perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		(167)	-
Effetto fiscale su utili (perdite) da valutazione attuariale di fondi per benefici per dipendenti		239	-
<b>Altre componenti del conto economico complessivo non riclassificabili nel conto economico del periodo</b>	<b>(C)</b>	<b>72</b>	<b>-</b>
Altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo		(13.137)	(11.371)
Effetto fiscale su altre riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo		3.153	2.729
<b>Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico del periodo</b>	<b>(D)</b>	<b>(9.984)</b>	<b>(8.642)</b>
<b>Totale delle altre componenti del conto economico complessivo del periodo</b>	<b>(E=B+C+D)</b>	<b>(6.913)</b>	<b>9.732</b>
<i>di cui relative ad attività destinate alla vendita</i>		-	-
<b>Risultato economico complessivo del periodo</b>	<b>(A+E)</b>	<b>512.679</b>	<b>562.840</b>
<i>Di cui di pertinenza di Gruppo</i>		<i>507.258</i>	<i>550.472</i>
<i>Di cui di pertinenza di Terzi</i>		<i>5.421</i>	<i>12.368</i>

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

€ migliaia	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO							Totale	PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO E DI TERZI
	Capitale emesso	Riserva da valutazione strumenti finanziari di cash flow hedge	Riserva per differenze cambio su conversione di attività e passività di società consolidate in valute funzionali diverse dall'euro	Riserva per partecipazioni in base al metodo del patrimonio netto in valute funzionali diverse dall'euro	Altre riserve e utili portati a nuovo	Acconto sui dividendi	Utile/(Perdita) del periodo			
<b>Saldo al 31/12/2023</b>	622.027	262.928	352	150	1.276.423	(434.175)	877.893	2.605.598	309.405	2.915.003
<b>Risultato economico complessivo del periodo</b>	-	9.691	191	(150)	-	-	540.740	<b>550.472</b>	12.368	<b>562.840</b>
<b>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</b>										
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	92.273	434.175	(526.448)	-	-	-
Dividendi di Autostrade per l'Italia	-	-	-	-	-	-	(351.445)	<b>(351.445)</b>	-	<b>(351.445)</b>
Dividendi di altre società del Gruppo a soci Terzi	-	-	-	-	-	-	-	-	(21.449)	<b>(21.449)</b>
Altre variazioni minori	-	-	-	-	(3.168)	-	-	<b>(3.168)</b>	3.179	<b>11</b>
<b>Saldo al 30/06/2024</b>	622.027	272.619	543	-	1.385.528	-	540.740	2.801.457	303.503	3.104.960
<b>Saldo al 31/12/2024</b>	622.027	251.712	(163)	-	1.358.308	-	1.056.450	3.288.334	299.902	3.588.236
<b>Risultato economico complessivo del periodo</b>	-	(6.989)	3	-	76	-	514.168	<b>507.258</b>	5.421	<b>512.679</b>
<b>Operazioni con gli azionisti e altre variazioni</b>										
Allocazione del risultato residuo dell'esercizio precedente negli utili portati a nuovo	-	-	-	-	266.476	-	(266.476)	-	-	-
Dividendi di Autostrade per l'Italia	-	-	-	-	-	-	(789.974)	<b>(789.974)</b>	-	<b>(789.974)</b>
Variazione del perimetro di consolidamento	-	-	-	-	25.854	-	-	<b>25.854</b>	<b>14.099</b>	<b>39.953</b>
Altre variazioni minori	-	-	-	-	204	-	-	<b>204</b>	(2)	<b>202</b>
<b>Saldo al 30/06/2025</b>	622.027	244.723	(160)	-	1.650.918	-	514.168	3.031.676	319.420	3.351.096

## RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

€ migliaia	Note	1° semestre 2025	1° semestre 2024
<b>FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI ESERCIZIO</b>			
Utile/(Perdita) del periodo		519.592	553.108
<b>Rettificato da:</b>			
Ammortamenti		445.836	382.215
Variazione operativa dei fondi, ad esclusione degli utilizzi del fondo per rinnovo infrastrutture autostradali		(90.529)	(185.020)
Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti	22	13.180	5.179
Quota dell'(utile) perdita di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto	9	(677)	(1.260)
Dividendi ricevuti da partecipazioni valutate in base al metodo del patrimonio netto		238	169
Svalutazioni (Rivalutazioni) di valore di attività correnti e non correnti		(543)	2.753
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo di attività non correnti		(85.740)	(273)
Variazione netta della fiscalità differita rilevata nel conto economico	23	39.023	81.467
Altri oneri (proventi) non monetari		5.006	3.525
Variazione del capitale di esercizio e altre variazioni		(16.687)	(68.805)
<b>Flusso di cassa netto da attività di esercizio [a]</b>	<b>12</b>	<b>828.699</b>	<b>773.058</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO</b>			
Investimenti in attività in concessione		(880.574)	(810.650)
Investimenti in attività materiali	7	(19.398)	(26.090)
Investimenti in altre attività immateriali	8	(24.681)	(35.464)
Contributi su attività in concessione	8	10.740	7.714
Contributi su altre attività materiali e immateriali e altre variazioni		1.056	2.917
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni non consolidate		87.105	517
Variazione netta delle altre attività non correnti		43	(73)
Disponibilità liquide nette trasferite nell'ambito di operazioni societarie		-	(6.000)
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti		16.605	199.564
<b>Flusso di cassa netto per attività di investimento [b]</b>	<b>12</b>	<b>(809.104)</b>	<b>(667.565)</b>
<b>FLUSSO MONETARIO DA/(PER) ATTIVITÀ FINANZIARIA</b>			
Dividendi corrisposti ai soci di Autostrade per l'Italia	14	(648.152)	(351.445)
Dividendi corrisposti dal Gruppo a Soci Terzi	14	-	(21.231)
Emissione di prestiti obbligazionari	16	511.423	989.876
Accensioni di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing)	16	234.756	599.800
Rimborsi di prestiti obbligazionari	16	-	(1.000.000)
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine	16	(72.429)	(1.155.613)
Rimborsi di debiti di leasing	16	(9.424)	(6.250)
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		(37.949)	(107.117)
<b>Flusso di cassa netto da/(per) attività finanziaria [c]</b>	<b>12</b>	<b>(21.775)</b>	<b>(1.051.980)</b>
<b>Effetto netto delle variazioni dei tassi di cambio su disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti [d]</b>		<b>(85)</b>	<b>(38)</b>
<b>Incremento/(Decremento) disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti del periodo [a+b+c+d]</b>	<b>12</b>	<b>(2.265)</b>	<b>(946.525)</b>
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO PERIODO</b>		<b>1.444.441</b>	<b>2.197.637</b>
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO</b>		<b>1.442.176</b>	<b>1.251.112</b>

## INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

€ migliaia	Note	1° semestre 2025	1° semestre 2024
Imposte sul reddito corrisposte/(rimborsate)	23	194.196	122.107
Interessi attivi e altri proventi finanziari incassati		37.868	45.724
Interessi passivi e altri oneri finanziari corrisposti		94.982	162.049
Dividendi incassati		2.660	-
Utili su cambi incassati		49	179
Perdite su cambi corrisposte		13	104

## RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

€ migliaia	Note	1° semestre 2025	1° semestre 2024
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A INIZIO PERIODO</b>		<b>1.444.441</b>	<b>2.197.637</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		1.433.441	2.203.585
Scoperti di conto corrente		-	(11.000)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti connessi ad attività destinate alla vendita	13	11.000	5.052
<b>DISPONIBILITÀ LIQUIDE NETTE E MEZZI EQUIVALENTI A FINE PERIODO</b>		<b>1.442.176</b>	<b>1.251.112</b>
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti		1.442.176	1.251.412
Scoperti di conto corrente		-	(300)

## NOTE ILLUSTRATIVE

### Nota 1

#### Informazioni generali

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

La Capogruppo è Autostrade per l'Italia S.p.A. (nel seguito "Autostrade per l'Italia" o "Società" o "Capogruppo" o "ASPI"), una società per azioni costituita nel 2003, il cui core business è rappresentato dalla gestione della concessione amministrativa autostradale italiana rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (nel seguito anche "MIT"), che è succeduto all'ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente a partire dal 1° ottobre 2012.

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

L'88,06% del capitale della Società è detenuto da Holding Reti Autostradali S.p.A. (nel seguito anche "HRA"). HRA è una holding di partecipazioni, le cui azioni sono detenute da CDP Equity (51%), BP Miro (Lux) SCSp (21,85%), BIP-V Miro (Lux) SCSp (2,65%) e da Italian Motorway Holdings S.à.r.l.(24,5%). HRA è la controllante ultima di Autostrade per l'Italia ed esercita attività di direzione e coordinamento su quest'ultima. Nessuno dei soci esercita, né direttamente né attraverso le controllanti, attività di direzione e coordinamento nei confronti di HRA.

Si precisa che la Società non ha l'obbligo di pubblicazione della relazione finanziaria semestrale, che pertanto è redatta su base volontaria. Il Consiglio di Amministrazione ha approvato e autorizzato alla pubblicazione il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025 nella riunione del 24 luglio 2025.

### Nota 2

#### Forma e contenuto del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025 è redatto nel presupposto della continuità aziendale.

Il bilancio consolidato semestrale abbreviato è predisposto in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS), ed in particolare allo IAS 34 "Bilanci intermedi" (applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale), emanati dall'International Accounting Standards Board, alle interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) nonché ai precedenti International Accounting Standards (IAS) e alle precedenti interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore, omologati dalla Commissione Europea. Per semplicità, l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni è di seguito definito come gli "IFRS".

Il bilancio consolidato semestrale abbreviato è costituito dai prospetti contabili consolidati (situazione patrimoniale-finanziaria, conto economico, conto economico complessivo, prospetto delle variazioni del patrimonio netto e rendiconto finanziario) e dalle presenti note illustrative, applicando quanto previsto dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio", ed è redatto applicando il criterio generale del costo storico, con l'eccezione delle voci di bilancio che in base agli IFRS sono valutate al fair value, come indicato nei criteri di valutazione delle singole voci descritti nella nota 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati" del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2024, cui si rinvia. Rispetto al bilancio consolidato annuale è prevista una informativa di bilancio sintetica in termini di forma e contenuto, come consentito dallo IAS 34. Pertanto, per una più completa informativa, il presente bilancio consolidato semestrale abbreviato deve essere letto congiuntamente alla Relazione Annuale Integrata dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024. Si evidenzia, inoltre, che nel corso del primo semestre 2025 non sono entrati in vigore nuovi principi contabili o interpretazioni, ovvero modifiche ai principi contabili o interpretazioni già in essere, che abbiano comportato un impatto sulle singole voci del bilancio consolidato semestrale abbreviato.

La situazione patrimoniale–finanziaria è presentata in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e non correnti. Il conto economico ed il conto economico complessivo sono presentati in base alla natura dei costi; in particolare, il conto economico complessivo, partendo dal risultato del periodo, espone gli effetti degli utili e delle perdite rilevati direttamente a Patrimonio Netto in applicazione degli IFRS. Il Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto rappresenta le variazioni intervenute nel periodo nelle singole voci che lo compongono mentre il rendiconto finanziario è redatto applicando il metodo indiretto.

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

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

Per ciascuna voce dei prospetti contabili consolidati è riportato, a scopo comparativo, il corrispondente valore del precedente esercizio o periodo. Al riguardo, si evidenzia che i valori comparativi del primo semestre 2024 riportati nel conto economico, nel conto economico complessivo e nel rendiconto finanziario sono stati rielaborati rispetto a quelli già pubblicati ed inclusi nel bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2024 al fine di riflettere la sospensione degli ammortamenti dei diritti concessori della società controllata Raccordo Autostradale Valle D’Aosta (RAV) a partire dall’esercizio 2024.

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

Nelle valutazioni del management sono stati attentamente considerati i rischi significativi connessi al cambiamento climatico, nonché all’impatto dell’attuale contesto macroeconomico sui rischi di rifinanziamento e sugli altri rischi finanziari.

I cambiamenti climatici in atto costituiscono un fattore di rischio per danni potenziali di varia natura (ad es. impatti sulla reputazione, sul valore degli asset, sull’accesso ai mercati finanziari, sui costi operativi e di transizione verso un’economia a basso impatto di carbonio). Il Gruppo monitora inoltre costantemente i riflessi dell’attuale contesto macroeconomico sui rischi di finanziamento e sugli altri rischi finanziari, al fine di valutarne i possibili impatti, senza che al momento siano emerse criticità al riguardo.

## Nota 3

### Principi contabili e criteri di valutazione applicati

Come già indicato nella precedente nota 2, nella predisposizione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025 sono stati adottati i medesimi principi contabili e criteri di valutazione già applicati nella redazione della Relazione Annuale Integrata dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2024.

Nella nota 3 del bilancio consolidato dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, cui si rinvia, sono analiticamente descritti i principi contabili e criteri di valutazione applicati.

I criteri e i metodi di consolidamento utilizzati per la predisposizione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025 sono i medesimi applicati per la redazione della Relazione Annuale Integrata al 31 dicembre 2024.

Si segnala che con decorrenza 1° gennaio 2025 sono entrate in vigore le modifiche allo IAS 21 – effetti delle variazioni dei tassi di cambio, con le quali sono stati introdotti chiarimenti sulle modalità di applicazione del principio nel caso in cui una entità effettui transazioni denominate in valute per le quali non risultano in essere nei mercati condizioni di sufficiente scambiabilità. Tali modifiche non hanno comportato impatti nelle singole voci del bilancio consolidato semestrale abbreviato.

Come previsto dagli IFRS, la redazione del bilancio consolidato richiede l’effettuazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché delle informazioni fornite nelle note illustrative, anche con riferimento alle attività e alle passività potenziali in essere alla data di chiusura del periodo. Tali stime sono utilizzate, principalmente, per la determinazione degli ammortamenti, dei test di impairment delle attività (compresa la stima della svalutazione delle attività finanziarie), dei fondi per accantonamenti, dei benefici per i dipendenti, dei fair value delle attività e passività finanziarie, dello stadio di

completamento delle attività relative alle prestazioni di servizi che generano ricavi, delle imposte correnti, anticipate e differite.

In particolare, la stima dei suddetti fondi è per sua natura complessa e caratterizzata da un elevato grado di incertezza in quanto può essere influenzata da molteplici variabili e assunzioni che includono ipotesi tecniche circa la programmazione e la natura degli interventi di ripristino, di sostituzione e di rinnovo delle singole componenti infrastrutturali. Le principali assunzioni riguardano la durata dei cicli di manutenzione, lo stato di conservazione delle opere e le previsioni di costo per classe omogenea di intervento.

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

## Nota 4

### Contratti di concessione ed eventi regolatori del periodo

Come indicato, il core business del Gruppo è rappresentato dalla gestione delle concessioni amministrative autostradali di cui sono titolari le società del Gruppo, aventi ad oggetto, la costruzione e la gestione di infrastrutture autostradali. Si rimanda alla nota 4 "Concessioni" del bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 per la descrizione delle caratteristiche salienti delle stesse.

Con riferimento ai principali eventi regolatori di rilievo per le società del Gruppo, si rinvia a quanto già descritto nella Relazione Annuale Integrata 2024 e si riporta nel seguito una descrizione degli sviluppi e di nuovi eventi intercorsi sino alla data di approvazione della presente informativa finanziaria semestrale 2025.

### Aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia

Il 31 dicembre 2024 si è concluso il quinquennio regolatorio 2020-2024 regolato dal previgente Piano Economico Finanziario di Autostrade per l'Italia. Al riguardo, la Società in data 25 luglio 2024, dopo una prima fase di interlocuzioni con il Concedente, ha presentato una proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) coerente con il sistema tariffario vigente la cui approvazione da parte del Concedente era prevista, in base al quadro normativo, entro il 31 dicembre 2024<sup>1</sup>.

La proposta di PEF di ASPI include una stima preliminare aggiornata del piano di investimenti in concessione pari a circa 36 miliardi di euro nel periodo dal 2020 al 2038, che riflette le significative modifiche del quadro macroeconomico e di quello normativo, oltre a comprendere alcuni investimenti addizionali.

Con nota del Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) del 9 agosto 2024 è stata istituita apposita Commissione Tecnica con l'obiettivo di valutare i piani di investimento inseriti nelle proposte di aggiornamento dei PEF presentati dalle società del comparto.

In data 3 giugno 2025, il Concedente ha trasmesso ad ASPI lo stralcio della relazione conclusiva della citata Commissione Tecnica. In particolare, la Commissione, in considerazione degli scostamenti rispetto al vigente Piano economico finanziario, ha ritenuto ammissibili gli interventi oggetto della proposta di aggiornamento del PEF presentato da ASPI e parzialmente congrui solo alcuni capitoli riconducibili ad interventi di ammodernamento rete. La Commissione, infatti, dimostra di condividere in via generale i notevoli impatti scaturiti dall'incremento dei prezzi delle materie prime, dal contesto geopolitico particolarmente instabile e dalle sopraggiunte richieste di altre amministrazioni ed enti locali, e i conseguenti adeguamenti progettuali; circostanze queste evidentemente non imputabili alla Concessionaria, secondo il quadro regolatorio e concessorio vigente. Tuttavia, la Commissione, pur ritenendo ammissibili, almeno rispetto alla maggior parte dei capitoli di investimento, le cause delle variazioni di costo oggetto della copiosa documentazione fornita - dettagliata e certificata dagli Enti terzi certificatori - illustrate

---

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

dalla Concessionaria nelle occasioni di confronto con la Commissione esprime una posizione critica rispetto alle cause degli incrementi di costo legate all'applicazione delle nuove normative tecniche nel frattempo intervenute. In particolare, la Commissione ritiene che la Concessionaria, con riferimento solo ad alcuni capitoli dell'ammodernamento rete (per i quali le variazioni di costo nella proposta di piano inviata lo scorso anno sono pari a 8 miliardi di euro), non abbia effettuato una corretta programmazione degli interventi di investimento e di manutenzione, sottostimando, nell'ambito del PEF approvato nel 2022, gli impatti in termini di maggiori costi derivanti dall'applicazione delle nuove normative nel frattempo intervenute. Si evidenzia, infine, che la relazione della Commissione Tecnica non chiarisce né definisce l'ammontare degli investimenti che risultano ammissibili ma parzialmente congrui ai fini del riconoscimento tariffario, rimandando in maniera esplicita al Concedente "la determinazione conclusiva dell'importo".

In data 23 luglio ASPI ha ricevuto una lettera dal Concedente in cui viene comunicata *"la restituzione della proposta"* di PEF presentata a luglio 2024, *"rappresentando al contempo l'impossibilità di procedere nell'ulteriore analisi della medesima"* in modo tale da *"rendere possibile da parte di codesta Concessionaria la presentazione di una nuova proposta di PEF che recepisca il contenuto della sopracitata Relazione"* (predisposta dalla Commissione Tecnica istituita dal MIT il 9 agosto 2024), *"tenendo conto altresì delle interlocuzioni intercorse negli ultimi mesi con gli Uffici competenti di questo Ministero"*. In conclusione nella lettera viene comunque ribadita *"l'esigenza di proseguire l'iter di aggiornamento convenzionale coerentemente con le disposizioni previste dalla normativa e dalla regolamentazione vigente, al fine di addivenire in tempi certi al perfezionamento e alla conseguente efficacia del nuovo PEF per il periodo regolatorio in oggetto, si rimane in attesa dell'acquisizione da parte di codesta Concessionaria della predetta nuova proposta, confermando fin d'ora la disponibilità di questa Direzione Generale alla continuazione del già avviato confronto efficiente e collaborativo"*. A tal proposito, si evidenzia che tale lettera non chiarisce né quantifica l'ammontare degli investimenti che risultano ammissibili ma parzialmente congrui ai fini del riconoscimento tariffario, come richiesto e scritto nella stessa relazione della Commissione Tecnica. Pertanto, le contestazioni mosse, così come le richieste del Concedente, contengono al momento elementi di aleatorietà e incertezza e non forniscono indicazioni sufficienti per predisporre un nuovo piano. La Società, anche avvalendosi del supporto di consulenti esterni, è comunque convinta del proprio operato e delle proprie stime sul piano degli investimenti presentato nel PEF del luglio dello scorso anno. Infatti, sempre in data 23 luglio ASPI ha inviato al Concedente una nota di riscontro in cui sono evidenziati e chiariti i motivi per cui non si ritengono condivisibili le censure della Commissione Tecnica.

Continuano, tuttavia, gli approfondimenti e le interlocuzioni con il Concedente per l'istruttoria del nuovo PEF che potrebbe includere al suo interno un impegno di spesa differente (anche materialmente) rispetto al piano inviato a luglio dello scorso anno.

### **Aggiornamento del Piano Economico Finanziario delle altre società concessionarie**

Anche le società concessionarie RAV, SAT e TANA, i cui periodi regolatori erano già scaduti il 31 dicembre 2023, avevano già nel precedente esercizio avviato le interlocuzioni con il Concedente per la definizione dei nuovi PEF<sup>2</sup>. Tali interlocuzioni sono tutt'ora in corso, tenuto anche conto della attività avviata dalla già citata Commissione Tecnica per la valutazione dei piani di investimento. Come già descritto nella Relazione Annuale Integrata 2024, il Concedente nel mese di marzo ha rigettato la proposta di aggiornamento PEF di RAV e TANA, in relazione essenzialmente alla presenza di incrementi tariffari non sostenibili per l'utenza. Tuttavia, *"al fine di addivenire in tempi certi al perfezionamento della procedura di aggiornamento del PEF per il periodo regolatorio interessato"* lo stesso MIT ha convocato le società presso la propria sede per partecipare a riunioni finalizzate alla presentazione di una nuova proposta di PEF. Al riguardo le società TANA e RAV in data 12 maggio 2025 hanno impugnato la mancata approvazione dei PEF, nonostante le interlocuzioni con il Concedente siano ancora in corso.

Con riferimento a SAT, il Concedente ha trasmesso alla società lo stralcio della relazione conclusiva della citata Commissione Tecnica, nella quale viene rappresentato che gli interventi di cui al piano investimenti sono considerati in sostanza tutti ammissibili e congrui ad eccezione di tre interventi per i quali la Commissione ha ritenuto che la documentazione trasmessa non riportasse elementi per poter effettuare una valutazione di congruità, ma *"che comunque rilevano in misura marginale sotto il profilo finanziario"*. Relativamente alla proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario, la Società, sulla base di specifiche indicazioni emerse nel corso delle interlocuzioni,

<sup>2</sup> il decreto-legge 215 del 30 dicembre 2023 (milleproroghe 2023) aveva stabilito, per le concessionarie per le quali è già intervenuta la scadenza del periodo regolatorio quinquennale, la presentazione entro il 30 marzo 2024 delle proposte di aggiornamento dei PEF prevedendo, inoltre, che il relativo aggiornamento avrebbe dovuto perfezionarsi entro il 31 dicembre 2024.

sta predisponendo una nuova proposta di piano che prevede le medesime condizioni di riequilibrio rispetto alla precedente, ma con una rimodulazione degli strumenti di riequilibrio stesso (ad esempio decremento dei contributi e incremento del valore di subentro), a parità sostanziale di impegno di spesa tra investimenti e manutenzioni. Tale nuova proposta potrà essere inviata in tempi brevi.

Con riferimento invece a TANA e RAV, tenuto conto del rigetto del PEF, non sono pervenute osservazioni da parte della citata Commissione Tecnica.

Per quanto riguarda l'aggiornamento del PEF di TANA, a seguito del richiamato rigetto della precedente proposta, la società in data 17 luglio 2025, come da interlocuzioni con il Concedente, ha trasmesso una nuova proposta di aggiornamento/revisione (redatta ai sensi della Delibera ART 79/2019) del Piano Economico Finanziario (PEF) e del Piano Finanziario Regolatorio (PFR) riferiti al quinquennio 2024-2028, unitamente alla proposta di III Atto Aggiuntivo e relativi allegati. In particolare, rispetto alla precedente, tale nuova proposta prevede:

- una riduzione del valore degli interventi riferiti al piano di investimento, che ha tenuto conto degli eventi verificatisi, nonché dell'evoluzione normativa e ha previsto: (i) la realizzazione di Interventi considerati indifferibili per gli obblighi normativi del Piano di adeguamento delle gallerie di asse e (ii) il completamento dei lavori di adeguamento dei viadotti per migliorarne anche la risposta sismica, in considerazione della recrudescenza del bradisismo dei Campi Flegrei;
- una rimodulazione della dinamica tariffaria al fine di rendere le tariffe più sostenibili per l'utenza, introducendo anche un valore di subentro sostenibile, che garantisca in ogni caso il riequilibrio del PFR.

In ultimo, con riferimento a RAV, proseguono le interlocuzioni con il Concedente per la definizione di una nuova proposta di piano.

### Incrementi tariffari riconosciuti per l'esercizio 2025

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

ASPI, coerentemente a quanto previsto dal III Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica 2007 e dalla Delibera ART 71 del 2019, ha proposto un incremento tariffario per il 2025 pari al 2,79% all'utente, comprensivo del venir meno delle misure tariffarie rivolte alla generalità degli utenti in forza dell'Accordo Negoziale del 14 ottobre 2021 perché completamente esaurite. Con Decreto interministeriale MIT/MEF del 31 dicembre 2024, l'incremento tariffario riconosciuto alla Società è stato pari all'1,80%, corrispondente al tasso di inflazione programmato per l'anno 2025, in conformità a quanto disposto dalla Legge n. 193/2024, contenente "Disposizioni in materia di riordino delle concessioni autostradali". Con riferimento agli sconti applicati alla generalità degli utenti, così come indicato dal Concedente, sono stati riconosciuti fino al 30 giugno 2025 al fine di assicurare variazioni tariffarie maggiormente sostenibili, attingendo da altre voci di oneri a carico della Società, previste dal predetto Accordo Negoziale di ottobre 2021. Al termine di tale periodo e pertanto a partire dal 1° luglio 2025, la Società ha conseguentemente applicato un adeguamento delle tariffe di pedaggio del 1,31% e considerando la presa d'atto da parte del MIT alla comunicazione inviata in cui veniva evidenziato la cessazione della suddetta scontistica.

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

## **Evoluzione della disciplina ART in merito ai sistemi tariffari di pedaggio**

L'ART, a seguito della verifica di impatto della regolazione sulla metodologia alla base dei sistemi tariffari di pedaggio relativi alle concessioni autostradali, avviata con Delibera n. 181/2023 e conclusasi in data 24 gennaio 2024, ha evidenziato l'opportunità di intervenire sulla predetta metodologia, sia attraverso l'adozione di indicazioni operative (Delibera 15/2024), sia considerando eventuali ipotesi di revisione, da sottoporre a consultazione pubblica, in ragione dei cambiamenti nel frattempo intervenuti nel settore. Nel corso del 2024, l'Autorità, a valle di analisi e indagini conoscitive, ha avviato il procedimento per l'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio con la delibera 62/2024, con termine inizialmente previsto per il 31 dicembre 2024, successivamente prorogato.

Il 15 maggio 2025 l'ART con delibera n. 74/2025 ha avviato l'indizione della consultazione per la definizione del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle nuove concessioni affidate a decorrere dal 1° gennaio 2025 e con delibera n. 75/2025 ha indetto una consultazione sull'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali affidate fino al 31 dicembre 2024, tra le quali ricadono ASPI e le società controllate. A seguito di richiesta di proroga da parte di AISCAT, l'ART ha fissato il nuovo termine per la conclusione della consultazione di cui alla citata delibera 75/2025 al 16 luglio 2025, e prorogato al 12 settembre 2025 il termine di conclusione del procedimento per l'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio. Stessi termini sono stati prorogati per il procedimento di cui alla delibera 74/2025.

Il documento posto a base della consultazione di cui alla delibera 75/2025 prefigura un profondo cambiamento rispetto al sistema tariffario vigente introdotto dalla stessa ART nel 2019 e recepito da ASPI nel III Atto Aggiuntivo e nell'allegato PEF sottoscritti nel 2022 per il periodo regolatorio 2020-2024. In particolare, si registra un significativo sbilanciamento della matrice dei rischi rispetto al livello di remunerazione conseguibile dal concessionario, a fronte dell'inasprimento delle condizioni di riequilibrio, tra le quali si segnala, oltre alla penalizzazione riguardante la remunerazione delle poste figurative e dell'eventuale diritto di subentro, la determinazione del tasso di remunerazione (WACC) riconosciuto che, di conseguenza, risulterebbe significativamente ridotto.

Con riferimento alla delibera 75/2025 ASPI, anche per conto delle società controllate, ha presentato in data 16 luglio 2025 le proprie osservazioni alla consultazione e, tenuto conto delle suddette criticità ha, comunque notificato alle controparti in data 14 luglio 2025, dinanzi al TAR, ricorso avverso la citata delibera ART.

ASPI con il richiamato ricorso, oltre a censurare nel merito gli elementi di criticità sopra descritti, ha contestato l'eccesso di potere da parte di ART, ritenendo che la stessa abbia perimetro dei poteri attribuiteli che sono limitati all'individuazione del sistema tariffario che le concessionarie autostradali devono applicare e alla verifica della sua effettiva applicazione, intervenendo anche su ambiti di competenza del Concedente, quali a titolo esemplificativo la determinazione degli elementi che concorrono al riequilibrio economico-finanziario.

## **Delibera diritti minimi agli utenti**

Con riferimento alla Delibera ART n. 132, pubblicata in data 27 settembre 2024, recante l'approvazione "delle misure concernenti il contenuto minimi degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali", AISCAT, in data 25 ottobre 2024, ha inviato all'Autorità un'istanza di riesame, chiedendo l'espunzione e/o la modifica di alcune misure contenute nella Delibera medesima. Contestualmente, la stessa AISCAT ha inviato all'Autorità una richiesta di chiarimenti su alcune misure la cui interpretazione risulta poco chiara, chiedendo uno specifico incontro al riguardo.

A seguito del riscontro ricevuto dall'ART, e, all'esito degli approfondimenti svolti, è stato deciso, a livello di comparto, di procedere all'impugnazione della Delibera con ricorso presentato da ASPI e dalle società controllate in data 24 gennaio 2025.

Da ultimo, con riferimento alle misure concernenti il sistema di calcolo del rimborso del pedaggio in caso di limitazioni all'uso dell'infrastruttura e le relative modalità di erogazione, l'ART, in data 19 marzo 2025, ha pubblicato la Delibera n. 49, (i) avviando una nuova consultazione sull'Allegato A, fissando al 30 aprile 2025 il termine per la presentazione delle osservazioni, (ii) fissando al 14 maggio 2025 un'udienza per la presentazione delle osservazioni e (iii) prorogando al 31 luglio 2025 il termine per la conclusione del procedimento. Con nota del 15 maggio, ASPI ha inviato all'ART puntuali osservazioni e proposte di modifica al testo oggetto di consultazione. In data 28 maggio si è svolta presso la sede ART di Torino un'audizione, nel corso della quale i rappresentanti dei soggetti partecipanti alla consultazione, compresa ASPI, hanno illustrato le osservazioni e proposte.

## Piano di Manutenzione e Piano di Ammodernamento Rete per l'anno 2025

Nel corso del primo semestre 2025 l'Ufficio Ispettivo Territoriale (UIT) di Roma del Ministero Concedente ha manifestato le proprie valutazioni sui criteri per la redazione dei programmi di manutenzione ordinaria e di ammodernamento rete per l'anno 2025, esprimendo alcuni rilievi critici. Al riguardo ASPI ha riscontrato e osservazioni della UIT Roma con nota di risposta inviata il 21 luglio nella quale ribadisce la correttezza del proprio operato, evidenziando che l'approccio seguito per la definizione degli interventi è frutto di un percorso condiviso, consolidato nel tempo e formalmente riconosciuto congiuntamente alla Direzione Generale del Ministero Concedente. Tale impostazione è stata confermata anche nel corso degli incontri tenuti con il Ministero Concedente dal 2023 in avanti finalizzati a definire congiuntamente i criteri tecnici degli interventi da prevedere nei Programmi di ammodernamento della rete.

## Nota 5

### Perimetro di consolidamento

I criteri e i metodi di consolidamento utilizzati per la predisposizione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025 sono i medesimi applicati per la redazione della Relazione Annuale Integrata al 31 dicembre 2024 a cui si rinvia.

Si evidenzia che il perimetro di consolidamento al 30 giugno 2025 è variato rispetto a quello del 31 dicembre 2024 a seguito dell'operazione di cessione di una quota del capitale di Free to X S.p.A. al gruppo Renault, meglio descritta nel paragrafo successivo.

I cambi applicati per il periodo chiuso al 30 giugno 2025 e per il periodo comparativo per la conversione dei reporting package con valute funzionali diverse dall'euro sono quelli pubblicati dalla Banca d'Italia e presentati nella tabella seguente:

Valute	2025		2024	
	Cambio puntuale al 30 giugno	Cambio medio 1° semestre	Cambio puntuale al 31 dicembre	Cambio medio 1° semestre
Euro/Zloty polacco	4,242	4,231	4,275	4,317
Euro/Peso messicano	22,090	21,804	21,550	18,509

## Nota 6

### Operazioni societarie del periodo

Come già indicato nella nota n. 5 del bilancio consolidato al 31 dicembre 2024, a seguito di un ampio processo competitivo il Gruppo ha raggiunto, tramite la controllata Free To X S.r.l., nel mese di gennaio 2025 un accordo con il gruppo Renault – attraverso il marchio dedicato alla mobilità “Mobilize” – per la cessione di una parte delle attività sviluppate dalla controllata Free To X S.p.A. con l'obiettivo di sviluppare ulteriormente il business e-mobility al di fuori della rete autostradale. In particolare, l'accordo prevede che il Gruppo ASPI continui a mantenere il controllo sulle attività relative alle infrastrutture di ricarica ed ai relativi servizi situati sulla rete autostradale del Gruppo.

Pertanto, già a partire dalla data del 31 dicembre 2024, una quota delle attività e passività di Free to X S.p.A., rappresentata proprio dal business dedicato alle attività fuori sedime autostradale, è stata riclassificata, ai sensi dell'IFRS5, nelle specifiche voci delle “attività e passività destinate alla vendita”.

In data 12 maggio 2025, a valle dell'ottenimento di tutte le necessarie autorizzazioni, Free to X S.r.l. ha perfezionato la cessione di una quota di capitale di Free To X S.p.A. al gruppo Renault. In particolare, l'operazione è stata preceduta da una scissione parziale proporzionale di Free To X S.p.A. che ha mantenuto la titolarità degli asset situati sulla rete autostradale gestita da ASPI. Contestualmente sono state create due nuove società:

- a. Free To X – Mobilize Network S.p.A., a cui sono stati conferiti gli assets di realizzazione di infrastrutture di ricarica al di fuori della rete autostradale del Gruppo;
- b. Free To X – Mobilize S.p.A. la quale opererà in qualità di service provider di entrambe.

Nella stessa data Free to X S.r.l. ha ceduto al gruppo Renault, per un corrispettivo complessivo pari a 97.500 migliaia di euro:

- il 49% del capitale sociale di Free to X S.p.A.;
- il 51% del capitale sociale di Free To X – Mobilize Network S.p.A.;
- il 50% del capitale sociale e il 51% dei diritti economici e dei diritti di voto di Free To X – Mobilize S.p.A..

Tenuto conto delle analisi sviluppate, condotte sulla base di quanto richiesto dall'IFRS 10, le operazioni poste in essere e gli accordi sottoscritti con il gruppo Renault comportano il mantenimento del controllo da parte del Gruppo ASPI sulle attività di Free To X S.p.A., e la perdita del controllo sulle attività di Free To X Mobilize Network S.p.A. e Free To X Mobilize S.p.A.

Pertanto, con decorrenza dal 12 maggio 2025:

- si è proceduto al deconsolidamento delle attività e passività non più controllate, provvedendo all'iscrizione nello stato patrimoniale del fair value delle partecipazioni di collegamento acquisite in Free To X Mobilize Network S.p.A. e Free To X Mobilize S.p.A. e rilevando nel conto economico, all'interno della voce "Altri proventi finanziari", gli effetti economici derivanti dall'operazione a fronte del corrispettivo pagato da Renault, ovvero una plusvalenza complessiva pari a 84.732 migliaia di euro;
- si è provveduto alla rilevazione, nell'ambito dei movimenti del patrimonio netto, della differenza positiva tra il corrispettivo pagato dal gruppo Renault ed il pro-quota del valore contabile netto delle attività e passività cedute, pari a 25.901 migliaia di euro.

## Nota 7

### Attività materiali

#### a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	30/06/2025			31/12/2024		
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Valore netto
Immobili, impianti e macchinari	857.587	(578.760)	278.827	830.281	(559.241)	271.040
Investimenti immobiliari	871	(805)	66	871	(715)	156
<b>Attività materiali</b>	<b>858.458</b>	<b>(579.565)</b>	<b>278.893</b>	<b>831.152</b>	<b>(559.956)</b>	<b>271.196</b>

#### b. Movimentazioni del periodo

€ migliaia	VARIAZIONI DEL PERIODO									Valore netto al 30/06/2025
	Valore netto al 31/12/2024	Investimenti	Incrementi diritti d'uso	Ammortamenti	Svalutazioni	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche e altre rettifiche	Riclassifiche IFRS5	Decrementi per contributi	
Terreni	5.166	-	-	-	-	-	2	-	-	5.168
Fabbricati	34.017	2.602	-	(1.642)	-	(208)	1.090	-	(368)	35.491
Impianti e macchinari	45.262	3.120	-	(3.869)	829	(121)	4.678	-	-	49.899
Attrezzature industriali e commerciali	98.664	5.434	-	(12.980)	-	(119)	7.045	40	-	98.084
Altri beni	22.047	2.256	-	(3.975)	-	-	374	9	-	20.711
Migliorie su beni di terzi	3.198	-	-	(208)	-	-	-	-	-	2.990
Immobili, impianti e macchinari in corso e acconti	25.708	5.986	-	-	-	-	(13.077)	(1.066)	-	17.551
Diritti d'uso di terreni in locazione	-	-	-	(56)	-	-	-	56	-	-
Diritti d'uso di fabbricati in locazione	26.991	-	4.557	(3.571)	-	1	(579)	(45)	-	27.354
Diritti d'uso di attrezzature e altri beni in locazione	9.987	-	16.248	(4.501)	-	(73)	(92)	10	-	21.579
<b>Immobili, impianti e macchinari</b>	<b>271.040</b>	<b>19.398</b>	<b>20.805</b>	<b>(30.802)</b>	<b>829</b>	<b>(520)</b>	<b>(559)</b>	<b>(996)</b>	<b>(368)</b>	<b>278.827</b>
Terreni	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8
Fabbricati	148	-	-	(90)	-	-	-	-	-	58
Investimenti immobiliari	156	-	-	(90)	-	-	-	-	-	66
<b>Attività materiali</b>	<b>271.196</b>	<b>19.398</b>	<b>20.805</b>	<b>(30.892)</b>	<b>829</b>	<b>(520)</b>	<b>(559)</b>	<b>(996)</b>	<b>(368)</b>	<b>278.893</b>

## Nota 8

### Attività immateriali

#### a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	30/06/2025				31/12/2024			
	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti cumulati	Svalutazioni cumulate	Valore netto
Diritti concessori immateriali	17.167.774	(4.992.218)	(116.048)	12.059.508	16.298.708	(4.598.261)	(116.048)	11.584.399
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita	6.128.735	-	-	6.128.735	6.129.371	-	-	6.129.371
Altre attività immateriali	764.179	(592.962)	-	171.217	739.555	(571.976)	-	167.579
<b>Attività immateriali</b>	<b>24.060.688</b>	<b>(5.585.180)</b>	<b>(116.048)</b>	<b>18.359.460</b>	<b>23.167.634</b>	<b>(5.170.237)</b>	<b>(116.048)</b>	<b>17.881.349</b>

#### b. Movimentazioni del periodo

€ migliaia	Valore netto al 31/12/2024	VARIAZIONI DEL PERIODO					Valore netto al 30/06/2025
		Incrementi per opere realizzate, acquisizioni e capitalizzazioni	Ammortamenti	Variazione del perimetro di consolidamento	Decrementi per contributi	Riclassifiche e altre rettifiche	
Diritti acquisiti	52.339	-	(3.896)	-	-	-	48.443
Diritti per investimenti in opere infrastrutturali	11.450.739	880.494	(387.105)	-	(10.740)	(688)	11.932.700
Diritti per investimenti in opere a carico dei subconcessionari	81.321	-	(2.956)	-	-	-	78.365
<b>Diritti concessori immateriali</b>	<b>11.584.399</b>	<b>880.494</b>	<b>(393.957)</b>	<b>-</b>	<b>(10.740)</b>	<b>(688)</b>	<b>12.059.508</b>
Avviamento	6.129.011	-	-	-	-	-	6.129.011
Marchi	360	24	-	-	-	(660)	(276)
<b>Avviamento e altre attività a vita utile indefinita</b>	<b>6.129.371</b>	<b>24</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(660)</b>	<b>6.128.735</b>
Sviluppo software	92.337	209	(14.901)	-	-	4.348	81.993
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	33.311	322	(5.507)	-	-	88	28.214
Concessioni e licenze	1.994	60	(166)	-	-	3	1.891
Altre	4.072	-	(413)	-	-	-	3.659
Attività immateriali in corso e acconti	35.865	24.066	-	-	-	(4.471)	55.460
<b>Altre attività immateriali</b>	<b>167.579</b>	<b>24.657</b>	<b>(20.987)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(32)</b>	<b>171.217</b>
<b>Attività immateriali</b>	<b>17.881.349</b>	<b>905.175</b>	<b>(414.944)</b>	<b>-</b>	<b>(10.740)</b>	<b>(1.380)</b>	<b>18.359.460</b>

La variazione in aumento di 478.111 migliaia di euro è riferita essenzialmente agli investimenti del periodo pari a 905.175 migliaia di euro (di cui 880.494 migliaia di euro in opere infrastrutturali, come riportato nella nota 18 "Ricavi"), parzialmente compensati dagli ammortamenti del periodo (414.944 migliaia di euro).

#### c. Informativa su impairment test

Nella predisposizione del bilancio consolidato semestrale abbreviato, coerentemente a quanto richiesto dai principi contabili internazionali, è stata effettuata un'analisi al fine di individuare eventuali indicazioni (trigger event) di perdite di valore di una o più attività immateriali, tale da richiedere l'effettuazione di un impairment test.

Ai fini dell'individuazione di trigger event, occorre considerare l'evoluzione nel primo semestre 2025 del contesto regolatorio già descritta in precedenza, con particolare riferimento alla relazione della Commissione Tecnica, trasmessa al Concedente lo scorso 3 giugno, per la valutazione dei piani di investimento presentati da Autostrade per l'Italia ai fini del rinnovo del Piano Economico Finanziario, del cui contenuto il Concedente chiede il recepimento ai fini della predisposizione del nuovo PEF post restituzione da parte del Concedente stesso di quello presentato a luglio 2024, e alla delibera 75/2025 dell'ART, attualmente in fase di consultazione e il cui termine è previsto il 12 settembre 2025, riguardante l'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio. Tali eventi seppur rilevanti non si ritiene rappresentino, allo stato, dei trigger event che richiedano di aggiornare l'impairment test predisposto al 31 dicembre 2024.

In particolare, la delibera 75/2025 dell'ART è ancora in fase di consultazione, mentre la relazione della Commissione Tecnica non chiarisce né definisce l'ammontare degli investimenti che risultano ammissibili ma parzialmente congrui ai fini del riconoscimento tariffario, rimandando in maniera esplicita al Concedente "la determinazione conclusiva dell'importo". Concedente che tuttavia con lettera del 23 luglio 2025 non fornisce indicazioni in merito, limitandosi a un mero rinvio alle indicazioni contenute nella relazione della Commissione Tecnica. In assenza di tale quantificazione, le indicazioni della Commissione Tecnica e la lettera del Concedente del 23 luglio 2025 contengono al momento elementi di aleatorietà e incertezza e non forniscono indicazioni sufficienti per predisporre una simulazione di piano pluriennale che tenga conto delle osservazioni (seppur non condivise) della Commissione Tecnica e la conseguente elaborazione di un impairment test. A tal proposito, la Società, pur essendo convinta del

proprio operato e delle proprie stime sul piano degli investimenti presentato nel PEF del luglio dello scorso anno, come riscontrato al Concedente con propria lettera del 23 luglio 2025 in cui sono evidenziati e chiariti i motivi per cui non si ritengono condivisibili le censure della Commissione Tecnica, ha predisposto un'ulteriore analisi di sensitività dell'impairment test già fatto al 31 dicembre 2024, sulla base di una simulazione parametrica, che tenga conto di una riduzione del valore degli investimenti riconoscibili da cui non emergerebbe comunque criticità in termini di recuperabilità dei valori iscritti.

## Nota 9

### Partecipazioni

#### a. Consistenze iniziali e finali e movimentazioni del periodo

€ migliaia	VARIAZIONI DEL PERIODO				30/06/2025
	31/12/2024	Valutazione in base al metodo del patrimonio netto			
		Saldo iniziale	Conto economico	Dividendi	
Partecipazioni contabilizzate al fair value	4.885	-			4.885
Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:					
- società collegate	3.453	258		45.749	49.460
- joint venture	2.505	419	(238)		2.686
<b>Partecipazioni</b>	<b>10.843</b>	<b>677</b>	<b>(238)</b>	<b>45.749</b>	<b>57.031</b>

L'incremento della voce si riferisce essenzialmente all'iscrizione iniziale al fair value delle due nuove società collegate Free to X Mobilize S.p.A. e Free to X Mobilize Network S.p.A., costituite a seguito della scissione parziale proporzionale di Free To X S.p.A.. Si rimanda alla nota 6 "Operazioni societarie del periodo" per ulteriori dettagli.

#### b. Informativa su impairment test

Con riferimento alla recuperabilità del valore di carico delle partecipazioni, dal momento che nel primo semestre 2025 non sono emersi indicatori di possibili perdite di valore, non sono stati effettuati test di impairment.

#### c. Altre informazioni

Di seguito si riporta la tabella di dettaglio delle principali partecipazioni detenute dal Gruppo al 30 giugno 2025, con indicazione delle percentuali di possesso e del relativo valore di carico.

€ migliaia	30/06/2025		31/12/2024	
	% possesso	Saldo finale	% possesso	Saldo finale
<b>Partecipazioni contabilizzate al fair value:</b>				
digITALog (Uirnet)	1,40%	427	1,40%	427
Strada dei Parchi	2,00%	4.271	2,00%	4.271
Altre partecipazioni minori		187		187
<b>Totale Partecipazioni contabilizzate al fair value</b>		<b>4.885</b>		<b>4.885</b>
<b>Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto in:</b>				
<b>- società collegate</b>				
Bologna & Fiera Parking	36,81%	3.634	36,81%	3.385
Free to X Mobilize S.p.A.	50,00%	6.091	-	-
Free to X Mobilize Network S.p.A.	49,00%	39.667	-	-
Altre partecipazioni minori		68		68
<b>- joint venture</b>				
Geie del Traforo del Monte Bianco	50,00%	1.000	50,00%	1.000
Tecne-Systra SWS Advanced Tunneling S.r.l.	50,00%	752	50,00%	764
Tecne Speri Bridge Designers	50,00%	934	50,00%	741
<b>Totale Partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto</b>		<b>52.146</b>		<b>5.958</b>
<b>Partecipazioni</b>		<b>57.031</b>		<b>10.843</b>

Si rinvia all'Allegato 1 per l'elenco analitico delle partecipazioni detenute dal Gruppo al 30 giugno 2025.

## Nota 10

### Attività finanziarie

#### a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	Note	30/06/2025	31/12/2024	Variazione
<b>Attività finanziarie non correnti per contributi</b>		102.332	103.162	(830)
Depositi vincolati non correnti		98.084	98.352	(268)
<b>Titoli</b>		48.835	48.418	417
Derivati non correnti con fair value positivo	(1)	3.237	50	3.187
Altre attività finanziarie non correnti		19.750	17.471	2.279
<b>Attività finanziarie non correnti</b>		<b>272.238</b>	<b>267.453</b>	<b>4.785</b>
<b>Diritti concessori finanziari correnti</b>		14.368	14.368	-
<b>Attività finanziarie correnti per contributi</b>		49.514	54.299	(4.785)
Depositi vincolati correnti		43.133	42.833	300
Ratei attivi per attività finanziarie a medio - lungo termine		222	469	(247)
Altre attività finanziarie a medio-lungo termine		11.776	20.131	(8.355)
<b>Quota corrente di attività finanziarie a medio-lungo termine</b>		<b>11.998</b>	<b>20.600</b>	<b>(8.602)</b>
<b>Altre attività finanziarie correnti</b>		15.641	20.668	(5.027)
<b>Attività finanziarie correnti</b>		<b>134.654</b>	<b>152.768</b>	<b>(18.114)</b>
<b>Totale</b>		<b>406.892</b>	<b>420.221</b>	<b>(13.329)</b>

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

La diminuzione del saldo totale delle attività finanziarie rispetto al 31 dicembre 2024 (13.329 migliaia di euro) è principalmente riconducibile al rimborso di titoli detenuti dalla Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco per 7.570 migliaia di euro.

Per maggiori dettagli si rinvia alla nota 25 "Gestione dei rischi finanziari".

#### b. Informativa su impairment test

Si precisa che per le attività finanziarie iscritte nel bilancio consolidato semestrale abbreviato, commentate nella presente voce, non si sono manifestati indicatori di impairment nel corso del periodo e che il valore contabile delle stesse approssima il relativo fair value.

## Nota 11

### Attività commerciali e altre attività correnti

#### a. Attività commerciali

€ migliaia	30/06/2025	31/12/2024	Variazione
Rimanenze	160.277	158.264	2.013
Attività contrattuali	102.811	70.413	32.398
Crediti commerciali	651.323	649.977	1.346
<b>Attività commerciali</b>	<b>914.411</b>	<b>878.654</b>	<b>35.757</b>

di cui:

€ migliaia	30/06/2025	31/12/2024	Variazione
<b>Crediti commerciali verso:</b>			
Clienti autostradali	407.058	358.905	48.153
Subconcessionari delle aree di servizio autostradali	27.498	67.980	(40.482)
Clienti diversi	158.080	159.406	(1.326)
<b>Crediti commerciali (saldo lordo)</b>	<b>592.636</b>	<b>586.291</b>	<b>6.345</b>
<b>Fondo svalutazione crediti commerciali</b>	<b>(54.756)</b>	<b>(55.128)</b>	<b>372</b>
<b>Altre attività commerciali</b>	<b>113.443</b>	<b>118.814</b>	<b>(5.371)</b>
<b>Crediti commerciali (saldo netto)</b>	<b>651.323</b>	<b>649.977</b>	<b>1.346</b>

La voce “Crediti commerciali” risulta in linea con il saldo dell’esercizio precedente per i seguenti effetti compensati:

- a. l’incremento della voce “Clienti autostradali” (48.153 migliaia di euro) per i crediti per fatture da emettere di Autostrade per l’Italia, relativi ai transiti con sistemi di telepedaggio di competenza del secondo trimestre 2025 rispetto all’ultimo trimestre 2024;
- b. il decremento della voce “Subconcessionari delle aree di servizio autostradali” (40.482 migliaia di euro), in relazione essenzialmente a Autostrade per l’Italia, legato al perfezionamento delle operazioni di cessione pro-soluto dei relativi crediti oggetto di fatturazione trimestrale.

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

## b. Altre attività correnti

€ migliaia	30/06/2025	31/12/2024	Variazione
Crediti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	33.410	29.659	3.751
Crediti verso utenti e assicurazioni per recupero danni	17.440	19.852	(2.412)
Crediti verso dipendenti	2.856	2.665	191
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	3.305	2.083	1.222
Crediti verso enti previdenziali	2.388	1.714	674
Risconti attivi non commerciali	1.438	410	1.028
Altre attività correnti	61.943	60.704	1.239
<b>Altre attività correnti (saldo lordo)</b>	<b>122.780</b>	<b>117.087</b>	<b>5.693</b>
Fondo svalutazione	(3.407)	(3.369)	(38)
<b>Altre attività correnti (saldo netto)</b>	<b>119.373</b>	<b>113.718</b>	<b>5.655</b>

## Nota 12

### Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Come riportato nel rendiconto finanziario consolidato la dinamica finanziaria del primo semestre 2025 evidenzia una riduzione delle disponibilità liquide nette e dei mezzi equivalenti di 2.265 migliaia di euro (946.525 migliaia di euro nel primo semestre 2024).

Il flusso di cassa generato dalle attività di periodo nel primo semestre 2025 è pari a 828.699 migliaia di euro (773.058 migliaia di euro nel primo semestre 2024) su cui incidono:

- a. l’FFO (Flusso di cassa operativo o Cash Flow Operativo<sup>3</sup>) pari a 845.386 migliaia di euro, in aumento di 3.523 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2024 (841.863 migliaia di euro);
- b. il flusso assorbito dalla variazione del capitale di esercizio e altre variazioni, pari a 16.687 migliaia di euro, che include le dinamiche connesse ai crediti e debiti commerciali.

Il flusso finanziario assorbito per attività di investimento è pari a 809.104 migliaia di euro (667.565 migliaia di euro nel primo semestre 2024) su cui incidono gli investimenti in attività in concessione (880.574 migliaia di euro), parzialmente compensati dagli effetti derivanti dall’operazione Free To X (85.577 migliaia di euro, comprensivi delle disponibilità liquide cedute pari a 11.923 migliaia di euro), come descritto nella nota 6 “Operazioni societarie del periodo”.

Il flusso di cassa assorbito per attività finanziaria nel primo semestre 2025 è pari a 21.775 migliaia di euro (1.051.980 migliaia di euro nel primo semestre 2024) su cui incide la parziale distribuzione di dividendi nel periodo (648.152 migliaia di euro), i rimborsi delle quote capitale dei finanziamenti a medio-lungo termine (72.429 migliaia di euro), compensati dalla riapertura dei due prestiti obbligazionari Sustainability-Linked emessi a febbraio 2024 con un

<sup>3</sup> “FFO-Cash Flow Operativo o flusso di cassa operativo”: è l’indicatore dei flussi finanziari generati o assorbiti dalla gestione operativa. Il flusso di cassa operativo è determinato come: utile/(perdita) dell’esercizio + ammortamenti +/- svalutazioni/ripristinati di valore di attività +/- accantonamenti di fondi, rilasci per eccedenze e utilizzi operativi di fondi + altri stanziamenti rettificativi + oneri finanziari da attualizzazione di fondi +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/plusvalenze da cessione di attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- imposte differite/anticipate rilevate a conto economico.

collocamento aggiuntivo per un importo complessivo pari a 500.000 migliaia di euro e dagli utilizzi di linee di credito per 200.000 migliaia di euro.

## Nota 13

### Attività e passività destinate alla vendita

La riduzione delle voci risente del perfezionamento, avvenuto in data 12 maggio 2025, della cessione di una quota del capitale di Free to X S.p.A. al gruppo Renault, come già descritto nella precedente nota 6 “Operazioni societarie del periodo”.

Il dettaglio per natura (commerciale, finanziaria o altra) della voce è evidenziato nella tabella seguente.

€ migliaia	30/06/2025	31/12/2024	Variazione
Attività non finanziarie non correnti	343	13.425	(13.082)
- <i>Attività materiali</i>	343	11.381	(11.038)
- <i>Attività immateriali</i>	-	1.021	(1.021)
- <i>Attività per imposte anticipate</i>	-	1.023	(1.023)
Attività non finanziarie correnti	-	3.190	(3.190)
- <i>Attività commerciali</i>	-	3.148	(3.148)
- <i>Altre attività non finanziarie correnti</i>	-	42	(42)
Attività finanziarie non correnti	-	95	(95)
Attività finanziarie correnti	-	11.000	(11.000)
- <i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	-	11.000	(11.000)
<b>Totale attività destinate alla vendita</b>	<b>343</b>	<b>27.710</b>	<b>(27.367)</b>
Passività non finanziarie non correnti	-	1.174	(1.174)
- <i>Fondi non correnti per rischi e oneri</i>	-	205	(205)
- <i>Passività per imposte differite</i>	-	969	(969)
Passività commerciali e altre passività non finanziarie correnti	-	4.932	(4.932)
- <i>Passività commerciali</i>	-	4.408	(4.408)
- <i>Altre passività correnti</i>	-	524	(524)
Passività finanziarie non correnti	-	2.439	(2.439)
Passività finanziarie correnti	-	817	(817)
<b>Totale passività destinate alla vendita</b>	<b>-</b>	<b>9.362</b>	<b>(9.362)</b>

## Nota 14

### Patrimonio netto

Al 30 giugno 2025 il capitale sociale della capogruppo Autostrade per l'Italia, interamente sottoscritto e versato, è costituito da n. 622.027.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 622.027 migliaia di euro e non ha subito variazioni rispetto al 31 dicembre 2024.

Il patrimonio netto di pertinenza del Gruppo, pari a 3.031.676 migliaia di euro, si riduce di 256.658 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024 (3.288.334 migliaia di euro) per effetto della deliberazione dei dividendi agli azionisti di Autostrade per l'Italia (789.974 migliaia di euro, di cui distribuiti 648.152 migliaia di euro) parzialmente compensato dal conto economico complessivo del periodo (507.258 migliaia di euro).

Il patrimonio netto di pertinenza di Terzi è pari a 319.420 migliaia di euro e si incrementa di 19.518 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2024 (299.902 migliaia di euro) in relazione principalmente al risultato economico complessivo del periodo positivo per 5.421 migliaia di euro e alla già menzionata operazione di cessione di una quota del capitale di Free to X S.p.A. come già dettagliato nella nota 6 “Operazioni societarie del periodo”, cui si rinvia.

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

## Nota 15

### Fondi per accantonamenti

#### a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	30/06/2025			31/12/2024		
	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente	Saldo di bilancio	di cui non corrente	di cui corrente
Fondi per benefici per dipendenti	100.400	78.209	22.191	109.851	86.080	23.771
Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	1.057.741	854.009	203.732	1.076.025	874.312	201.713
Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali	99.517	87.474	12.043	90.778	80.665	10.113
Altri fondi per rischi e oneri	1.218.113	936.031	282.082	1.279.414	1.020.909	258.505
<b>Fondi per accantonamenti</b>	<b>2.475.771</b>	<b>1.955.723</b>	<b>520.048</b>	<b>2.556.068</b>	<b>2.061.966</b>	<b>494.102</b>

#### b. Movimentazioni del periodo

€ migliaia	Saldo di bilancio al 31/12/2024	VARIAZIONI DEL PERIODO					Saldo di bilancio al 30/06/2025
		Accantonamenti operativi	Accantonamenti finanziari	Decrementi per utilizzi	(Utili) perdite attuariali rilevate nel conto economico complessivo	Riclassifiche e altre variazioni	
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	49.015	471	759	(2.950)	8	(112)	47.191
Altri fondi per dipendenti	60.836	-	-	(7.627)	-	-	53.209
<b>Fondi per benefici per dipendenti</b>	<b>109.851</b>	<b>471</b>	<b>759</b>	<b>(10.577)</b>	<b>8</b>	<b>(112)</b>	<b>100.400</b>
<b>Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali</b>	<b>1.076.025</b>	<b>233.086</b>	<b>7.071</b>	<b>(258.441)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.057.741</b>
<b>Fondi per rinnovo infrastrutture autostradali</b>	<b>90.778</b>	<b>8.054</b>	<b>765</b>	<b>(80)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>99.517</b>
<b>Altri fondi per rischi e oneri</b>	<b>1.279.414</b>	<b>9.423</b>	<b>4.585</b>	<b>(75.495)</b>	<b>-</b>	<b>186</b>	<b>1.218.113</b>
<b>Fondi per accantonamenti</b>	<b>2.556.068</b>	<b>251.034</b>	<b>13.180</b>	<b>(344.593)</b>	<b>8</b>	<b>74</b>	<b>2.475.771</b>

#### c. Fondi per benefici per dipendenti

Al 30 giugno 2025 la voce, è composta dai seguenti elementi:

- il trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato (di seguito "TFR") nei confronti del personale dipendente, da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro come previsto dalla normativa vigente in Italia;
- il valore residuo del piano straordinario di uscite attivato mediante lo strumento contrattuale dell'isopensione, da Autostrade per l'Italia, Youverse e Tecne.

#### d. Fondo per ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali

Come illustrato nella nota 3 del bilancio consolidato dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, tale fondo e il fondo ammortamento dei diritti concessori immateriali vanno considerati nel loro insieme per assicurare un'adeguata copertura degli oneri connessi alla costruzione ed all'esercizio dei beni in concessione.

Il fondo, comprensivo della quota corrente e non corrente, si decrementa di 18.284 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024. In particolare, nel corso del primo semestre 2025 si è provveduto a:

- utilizzare un ammontare pari a 258.441 migliaia di euro. Il fondo è stato utilizzato sia per la copertura di manutenzioni non ricorrenti (63.886 migliaia di euro) che per manutenzioni ricorrenti. Queste ultime comprendono anche quote di personale adibito agli interventi di manutenzione. L'utilizzo e contestuale accantonamento nello stesso esercizio del fondo a fronte delle manutenzioni ricorrenti, è volto ad assicurare una corretta rendicontazione ai fini regolatori e tariffari;
- determinare l'accantonamento del periodo per un importo pari a 233.086 migliaia di euro, che dedotta la componente relativa alle manutenzioni ricorrenti, è determinato tenendo conto dello stato di usura dell'infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell'esercizio e, quindi, degli interventi programmati sulle opere incluse nel fondo.

#### e. Fondo per rinnovo infrastrutture autostradali

Il fondo per rinnovo infrastrutture autostradali di Traforo del Monte Bianco, comprensivo della quota corrente e non corrente, è pari complessivamente a 99.517 migliaia di euro (90.778 migliaia di euro al 31 dicembre 2024) e si

incrementa di 8.739 migliaia di euro, essenzialmente in relazione all'effetto del minor tasso di interesse utilizzato rispetto al 31 dicembre 2024 per l'attualizzazione del fondo.

### f. Altri fondi rischi e oneri

La voce accoglie gli accantonamenti relativi a rischi e oneri ritenuti probabili a fine periodo e si decrementa di 61.301 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024 essenzialmente per gli utilizzi del periodo (75.495 migliaia di euro) prevalentemente connessi al fondo per far fronte agli impegni inclusi nell'accordo negoziale con il MIT e con il Governo (68.109 migliaia di euro), riferiti agli interventi rientranti nel piano di investimenti non remunerati a tariffa (36.836 migliaia di euro), agli sconti tariffari agli utenti e sconti per disagio lavori (24.514 migliaia di euro), nonché ai contributi per i progetti di mobilità di logistica e digitali nell'area di Genova (6.759 migliaia di euro). Al 30 giugno 2025, il fondo MIT presenta un valore residuo pari a 1.145.089 migliaia di euro.

Per maggiori dettagli circa le evoluzioni dei principali contenziosi in essere al 30 giugno 2025 si rinvia alla nota 26 "Informativa sui contenziosi in essere".

## Nota 16

### Passività finanziarie

#### a. Consistenze iniziali e finali

€ migliaia	30/06/2025	31/12/2024	Variazione
<b>Prestiti obbligazionari</b> <sup>(1)</sup>	<b>8.044.240</b>	<b>8.277.759</b>	<b>(233.519)</b>
Debiti verso istituti di credito	2.085.017	1.924.055	160.962
Debiti verso altri finanziatori	108.776	108.604	172
Debiti per Leasing	36.960	28.278	8.682
<b>Finanziamenti a medio-lungo termine</b>	<b>2.230.753</b>	<b>2.060.937</b>	<b>169.816</b>
<b>Derivati con fair value negativo</b>	<b>55.606</b>	<b>51.920</b>	<b>3.686</b>
<b>Passività finanziarie a medio-lungo termine</b>	<b>8.333</b>	<b>8.333</b>	<b>-</b>
<b>Passività finanziarie non correnti</b>	<b>10.338.932</b>	<b>10.398.949</b>	<b>(60.017)</b>
Prestiti obbligazionari correnti	1.748.903	999.274	749.629
Debiti verso istituti di credito	129.591	120.996	8.595
Debiti verso altri finanziatori	59.045	65.518	(6.473)
Debiti per Leasing	13.097	9.702	3.395
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine	125.735	183.471	(57.736)
<b>Quota corrente di passività finanziarie a medio-lungo termine</b>	<b>2.076.371</b>	<b>1.378.961</b>	<b>697.410</b>
Finanziamenti a breve termine	27.499	-	27.499
Altre passività finanziarie correnti	143.073	1.320	141.753
<b>Passività finanziarie a breve termine</b>	<b>170.572</b>	<b>1.320</b>	<b>169.252</b>
<b>Passività finanziarie correnti</b>	<b>2.246.943</b>	<b>1.380.281</b>	<b>866.662</b>
<b>Totale passività finanziarie</b>	<b>12.585.875</b>	<b>11.779.230</b>	<b>806.646</b>

(1) Il valore nominale del prestito obbligazionario in yen è espresso al tasso di cambio del relativo Cross Currency Swap ad esso collegato



## b. Tassi di interesse applicati, scadenze e fair value

€ migliaia	Periodo di scadenza	30/06/2025			Esigibilità			31/12/2024			
		Valore nominale	Fair Value (1)	Valore di bilancio	Quota con scadenza entro 12 mesi	Quota con scadenza tra 13 e 60 mesi	Quota con scadenza oltre 60 mesi	Valore nominale	Fair Value (1)	Valore di bilancio	
<b>Prestiti obbligazionari</b>											
	<b>-tasso fisso quotati</b>	dal 2025 al 2038	9.854.839	9.800.156	9.793.143	1.748.903	4.004.719	4.039.521	9.352.427	9.196.871	9.277.033
	Debiti verso istituti di credito		2.218.913	2.201.448	2.214.608	129.591	957.727	1.127.290	2.049.581	2.005.874	2.045.051
	<b>tasso fisso</b>	dal 2025 al 2036	1.450.983	1.429.236	1.450.788	81.209	400.382	969.197	1.491.169	1.489.610	1.490.964
	<b>tasso variabile</b>	dal 2025 al 2034	767.930	772.212	763.820	48.382	557.345	158.093	558.412	516.264	554.087
	Debiti verso altri finanziatori		169.827	167.821	167.821	59.045	108.776	-	176.601	174.122	174.122
	<b>infruttiferi</b> (2)	dal 2025 al 2028	169.827	167.821	167.821	59.045	108.776	-	176.601	174.122	174.122
	Debiti per leasing		50.057	50.057	50.057	13.097	29.885	7.075	37.980	37.980	37.980
	<b>Finanziamenti a medio-lungo termine</b>		2.438.797	2.419.326	2.432.486	201.733	1.096.388	1.134.365	2.264.162	2.217.976	2.257.153
	<b>Passività finanziarie a medio-lungo termine</b>				8.333		8.333				8.333
	<b>Derivati con fair value negativo</b>			55.606	55.606	-	-	55.606		51.920	51.920
	<b>Ratei per debiti finanziari a medio-lungo termine</b>			125.735	125.735	125.735	-	-		183.471	183.471
	<b>Passività finanziarie a breve termine</b>			170.572	170.572	170.572	-	-		1.320	1.320
	<b>Totale passività finanziarie</b>		12.293.636	12.571.395	12.585.875	2.246.943	5.109.440	5.229.492	11.616.589	11.651.558	11.779.230

(1) Il fair value indicato rientra nel livello 2 della gerarchia dei fair value ad esclusione dei debiti per leasing il cui fair value rientra nel livello 3 della gerarchia.  
 (2) La voce include principalmente i debiti di Autostrade per l'Italia nonché il debito verso il Fondo Centrale di Garanzia di Società Autostrada Tirrenica.

## c. Tasso medio e tasso effettivo di interesse

€ migliaia	30/06/2025				31/12/2024	
	Valore nominale	Valore di bilancio	Tasso medio di interesse applicato fino al 30/06/2025	Tasso medio di interesse effettivo al 30/06/2025	Valore nominale	Valore di bilancio
<b>Euro (EUR)</b>	12.144.460	12.073.368	2,98%	3,31%	11.467.413	11.376.506
<b>Yen (JPY)</b>	149.176	152.261	5,30%	3,39%	149.176	157.680
<b>Totale passività finanziarie</b>	12.293.636	12.225.629	3,14%		11.616.589	11.534.186

## d. Movimentazione del periodo

€ migliaia	Valore di bilancio al 31/12/2024	Nuove accessioni	Rimborsi	Differenze di cambio e altri movimenti	Valore di bilancio al 30/06/2025
<b>Prestiti obbligazionari</b>	9.277.033	511.423	-	4.687	9.793.143
Debiti verso istituti di credito	2.045.051	229.768	(60.668)	457	2.214.608
Debiti verso altri finanziatori	174.122	4.988	(11.761)	472	167.821
Debiti per Leasing	37.980	20.267	(9.424)	1.234	50.057
<b>Finanziamenti a medio-lungo termine</b>	2.257.153	255.023	(81.853)	2.163	2.432.486
<b>Totale</b>	11.534.186	766.446	(81.853)	6.850	12.225.629

Per maggiori informazioni sui rischi finanziari in essere, sulle modalità di gestione degli stessi, nonché sugli strumenti finanziari detenuti dal Gruppo si rinvia a quanto indicato nella nota 25 “Gestione dei rischi finanziari”.

## e. Prestiti obbligazionari

In relazione alla voce “Prestiti obbligazionari” si segnala la riapertura, a gennaio 2025, dei due prestiti obbligazionari Sustainability-Linked emessi a febbraio 2024 con scadenza 8 e 12 anni, con un collocamento aggiuntivo per un importo complessivo pari a 500.000 migliaia di euro alle medesime condizioni. Si rinvia al precedente paragrafo c “tasso medio e tasso effettivo di interesse” per le informazioni relative ai tassi di interesse applicati.

## f. Finanziamenti a medio-lungo termine

L’aumento dei finanziamenti a medio-lungo termine pari a 175.333 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2024 è essenzialmente riconducibile ai seguenti effetti combinati da parte di Autostrade per l’Italia:

- utilizzo di due di linee di credito bilaterali per complessivi 200.000 migliaia di euro;
- rimborsi del periodo, contrattualmente previsti, di taluni finanziamenti concessi dalla Banca Europea degli Investimenti e da Cassa Depositi e Prestiti (60.668 migliaia di euro).

La durata media residua dell’indebitamento finanziario fruttifero complessivo al 30 giugno 2025 è pari a circa cinque anni. Il costo medio della provvista a medio-lungo termine è stato di circa il 3%.

### g. Derivati con fair value negativo

La voce al 30 giugno 2025 accoglie principalmente il derivato di tipo Cross Currency Swap stipulato allo scopo di mitigare l'esposizione al rischio di variazione del tasso di cambio relativo al prestito obbligazionario in yen.

### h. Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine

La voce, al 30 giugno 2025, accoglie principalmente gli interessi da liquidare in relazione a:

- a. i prestiti obbligazionari, per 99.477 migliaia di euro;
- b. i finanziamenti ottenuti da istituti di credito, per 24.920 migliaia di euro.

### i. Passività finanziarie a breve termine

L'aumento pari a 169.252 migliaia di euro rispetto al saldo del 31 dicembre 2024 è prevalentemente attribuibile al saldo di 141.822 migliaia di euro riferibile alla rilevazione del debito per il saldo dei dividendi dell'esercizio 2024, oltre che all'incremento dei finanziamenti a breve termine relativi alla controllata Amplia Infrastructures (27.500 migliaia di euro).

### j. Informativa sui covenant

Relativamente al prestito obbligazionario in Yen giapponesi, si richiede il rispetto di una soglia minima definita contrattualmente dei seguenti covenant finanziari (da calcolarsi su base annuale successivamente all'approvazione del bilancio consolidato e civilistico, con riferimento ai dati consolidati):

- a. indice di copertura degli oneri finanziari;
- b. rapporto tra FFO e Net Debt di Gruppo alla scadenza di ogni anno fiscale;
- c. Patrimonio Netto di Autostrade per l'Italia.

Con riferimento ad alcuni finanziamenti, si segnala che è richiesto il rispetto di una soglia minima del parametro finanziario dato dal rapporto tra "Cash flow operativo per il servizio del debito" e "Servizio del debito" (DSCR) per cui al 30 giugno 2025 non si rilevano aspetti da segnalare.

Si segnala inoltre che anche le linee di credito stipulate dalle controllate Amplia Infrastructures e Tangenziale di Napoli prevedono il rispetto di alcuni parametri finanziari e che alla data del presente bilancio consolidato semestrale abbreviato non si evidenziano aspetti da segnalare.

Il mancato rispetto dei covenant costituirebbe un evento di default. Si segnala che le società del Gruppo sopra citate monitorano periodicamente i covenant e al 30 giugno 2025 non si rilevano aspetti da segnalare.

## Nota 17

### Passività commerciali e altre passività

#### a. Passività commerciali

€ migliaia	30/06/2025	31/12/2024	Variazione
Debiti verso fornitori	1.152.802	1.238.918	(86.116)
Debiti per rapporti di interconnessione	728.188	644.718	83.470
Pedaggi in corso di regolazione	98.641	78.279	20.362
Ratei e risconti passivi e altre passività commerciali	9.922	10.162	(240)
<b>Passività commerciali</b>	<b>1.989.553</b>	<b>1.972.077</b>	<b>17.476</b>

Le passività commerciali si incrementano di 17.476 migliaia di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2024 per i maggiori debiti verso società interconnesse (83.470 migliaia di euro), per la stagionalità dei transiti e delle fatturazioni, compensati dalla diminuzione dei debiti verso fornitori terzi (86.116 migliaia di euro), originati dalle dinamiche relative alle attività di manutenzione e investimento nel periodo di riferimento.

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

## b. Altre passività

€ migliaia	30/06/2025	31/12/2024	Variazione
Risconti passivi non commerciali	20.478	21.373	(895)
Debiti verso il personale	5.948	3.965	1.983
Debiti per espropri	405	405	-
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	2.166	1.444	722
<b>Altre passività non correnti</b>	<b>28.997</b>	<b>27.187</b>	<b>1.810</b>
Debiti per tributi diversi dalle imposte sul reddito	100.347	28.602	71.745
Debiti verso il personale	82.598	77.914	4.684
Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	46.792	39.116	7.676
Debiti per canoni	58.257	89.814	(31.557)
Debiti per depositi cauzionali degli utenti correntisti	2.635	2.575	60
Debiti verso Amministrazioni Pubbliche	1.268	387	881
Altri debiti	222.124	225.861	(3.737)
<b>Altre passività correnti</b>	<b>514.021</b>	<b>464.269</b>	<b>49.752</b>

L'incremento delle altre passività correnti per 49.752 migliaia di euro è riferito prevalentemente ad Autostrade per l'Italia relativamente ai maggiori debiti IVA registrati nel periodo (71.745 migliaia di euro), parzialmente compensati dai minori debiti verso il Concedente (31.557 migliaia di euro) in conseguenza del pagamento dei saldi dei canoni in scadenza nel corso del primo trimestre 2025.

## Nota 18

### Ricavi

#### a. Ricavi da pedaggio

I ricavi da pedaggio sono pari a 1.939.749 migliaia di euro e aumentano di 52.843 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2024 (1.886.906 migliaia di euro) in conseguenza dell'incremento del traffico sulla rete pari al 1,5% e all'incremento tariffario riconosciuto ad Autostrade per l'Italia (1,80%). Si segnala che la voce include anche variazioni in aumento derivanti dall'utilizzo del fondo rischi e oneri stanziato negli esercizi precedenti per gli sconti e le esenzioni riconosciuti all'utenza e che sono pari a 24.359 migliaia di euro nel primo semestre 2025 (59.050 migliaia di euro nel primo semestre 2024, che includeva 33.699 migliaia di euro di sconti riconosciuti agli autotrasportatori). Pertanto, l'effetto economico di tali componenti risulta nullo. La voce comprende, infine, per 188.642 migliaia di euro nel primo semestre 2025 (186.725 migliaia di euro nel primo semestre 2024) le maggiorazioni tariffarie di competenza dell'ANAS esposte anche tra i costi operativi nella voce "oneri concessori".

#### b. Ricavi per servizi di costruzione

I ricavi per servizi di costruzione sono costituiti dagli interventi in opere infrastrutturali e dai ricavi per opere a carico dei sub-concessionari e sono rappresentativi del fair value del corrispettivo spettante per le attività di ampliamento e/o adeguamento delle infrastrutture in concessione effettuate nel periodo, determinato sulla base dei costi nonché dell'eventuale margine sui servizi realizzati con strutture interne al Gruppo (in quanto rappresentativo del fair value dei medesimi servizi), come indicato nella nota 3 "Principi contabili e criteri di valutazione applicati" del bilancio consolidato al 31 dicembre 2024 cui si rinvia. L'incremento della voce, pari a 72.668 migliaia di euro, è connesso alle maggiori attività di investimento, in relazione al proseguimento delle attività già in corso degli interventi previsti dai Piani Nazionali.

#### c. Altri ricavi

€ migliaia	1° semestre 2025	1° semestre 2024	Variazione
Ricavi da subconcessionari	79.068	78.413	655
Ricavi per manutenzioni	8.636	8.953	(317)
Altri ricavi da gestione autostradale	12.154	7.027	5.127
Ricavi per vendita apparati e servizi di tecnologia	21.178	19.945	1.233
Rimborsi	11.519	12.673	(1.154)
Risarcimento danni e indennizzi	8.775	12.016	(3.241)
Ricavi da pubblicità	2.283	2.609	(326)
Ricavi contrattuali	46.083	42.177	3.906
Altri proventi	34.359	30.322	4.037
<b>Altri ricavi</b>	<b>224.055</b>	<b>214.135</b>	<b>9.920</b>

#### d. Disaggregazione dei ricavi provenienti da contratti con i clienti

€ milioni	1° semestre 2025				1° semestre 2024			
	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi	IFRS 15		Fuori ambito IFRS 15	Totale Ricavi
	At a point in time	Over the time			At a point in time	Over the time		
Ricavi netti da pedaggio	1.940	-	-	1.940	1.887	-	-	1.887
Ricavi per servizi di costruzione	-	880	-	880	-	808	-	808
Altri ricavi	61	50	113	224	51	48	115	214
<b>Totale Ricavi</b>	<b>2.001</b>	<b>930</b>	<b>113</b>	<b>3.044</b>	<b>1.938</b>	<b>856</b>	<b>115</b>	<b>2.909</b>

#### e. Dati per area geografica

€ milioni	Ricavi (*)		Attività non correnti (**)	
	1° semestre 2025	1° semestre 2024	1° semestre 2025	2024
Italia	3.018	2.873	18.693	18.161
Polonia	19	26	3	3
Francia	4	4	-	-
Altri paesi	3	6	-	-
<b>Totale</b>	<b>3.044</b>	<b>2.909</b>	<b>18.696</b>	<b>18.164</b>

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

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

## Nota 19

### Costi

#### a. Materie prime, materiali e costi per servizi

€ migliaia	1° semestre 2025	1° semestre 2024	Variazione
Materiale da costruzione	(90.815)	(80.749)	(10.066)
Materiale elettrico ed elettronico	(15.023)	(4.211)	(10.812)
Carbolubrificanti e combustibili	(15.516)	(16.304)	788
Altre materie prime e materiali di consumo	(48.494)	(52.746)	4.252
<b>Acquisti di materiali</b>	<b>(169.848)</b>	<b>(154.010)</b>	<b>(15.838)</b>
<b>Variazione rimanenze materie prime, sussidiarie, consumo e merci</b>	<b>2.049</b>	<b>3.738</b>	<b>(1.689)</b>
<b>Costi per materie prime capitalizzati</b>	<b>67</b>	<b>155</b>	<b>(88)</b>
<b>Materie prime e materiali</b>	<b>(167.732)</b>	<b>(150.117)</b>	<b>(17.615)</b>

€ migliaia	1° semestre 2025	1° semestre 2024	Variazione
Costi per servizi edili e simili	(543.707)	(506.073)	(37.634)
Prestazioni professionali	(183.565)	(165.632)	(17.933)
Trasporti e simili	(45.855)	(43.805)	(2.050)
Utenze	(27.961)	(23.862)	(4.099)
Assicurazioni	(16.893)	(15.282)	(1.611)
Compensi collegio sindacale	(419)	(416)	(3)
Prestazioni diverse	(101.996)	(97.401)	(4.595)
<b>Costi per servizi</b>	<b>(920.396)</b>	<b>(852.471)</b>	<b>(67.925)</b>

L'incremento delle voci è correlato all'incremento delle attività di investimenti in opere infrastrutturali rispetto al periodo di confronto, come descritto nella precedente nota 18 "Ricavi".

## b. Costo per il personale

€ migliaia	1° semestre 2025	1° semestre 2024	Variazione
Salari e stipendi	(280.138)	(270.912)	(9.226)
Oneri sociali	(85.162)	(83.036)	(2.126)
Accantonamento ai fondi di previdenza complementare, INPS e TFR	(16.862)	(16.257)	(605)
Compensi ad amministratori	(1.287)	(2.133)	846
Altri costi del personale	(34.919)	(17.628)	(17.291)
<b>Costo per il personale lordo</b>	<b>(418.368)</b>	<b>(389.966)</b>	<b>(28.402)</b>
Costo del lavoro capitalizzato per attività non in concessione	1.693	1.957	(264)
<b>Costo per il personale</b>	<b>(416.675)</b>	<b>(388.009)</b>	<b>(28.666)</b>

L'incremento della voce pari a 28.666 migliaia di euro è relativo essenzialmente agli oneri legati al rinnovo del CCNL e ai maggiori incentivi all'esodo.

ORGANICO MEDIO	1° semestre 2025	1° semestre 2024	Variazione	
			assoluta	%
Dirigenti	185	164	21	12,80%
Quadri	560	550	10	1,88%
Impiegati	4.919	4.700	219	4,67%
Operai	2.441	2.426	15	0,64%
Corpo esattoriale	1.284	1.477	(193)	(13,07%)
<b>Totale</b>	<b>9.389</b>	<b>9.316</b>	<b>73</b>	<b>0,78%</b>

## c. Altri oneri

Gli altri oneri del primo semestre 2025, il cui dettaglio è riportato nella tabella seguente, risultano sostanzialmente in linea con il saldo del primo semestre 2024.

€ migliaia	1° semestre 2025	1° semestre 2024	Variazione
<b>Oneri concessori</b>	<b>(234.727)</b>	<b>(231.514)</b>	<b>(3.213)</b>
<b>Oneri per godimento beni di terzi</b>	<b>(12.133)</b>	<b>(7.287)</b>	<b>(4.846)</b>
Contributi e liberalità	(12.029)	(12.070)	41
Imposte indirette e tasse	(8.993)	(6.768)	(2.225)
Altri oneri diversi	(11.784)	(11.920)	136
<b>Oneri diversi</b>	<b>(32.806)</b>	<b>(30.758)</b>	<b>(2.048)</b>
<b>Altri oneri</b>	<b>(279.666)</b>	<b>(269.559)</b>	<b>(10.107)</b>

## Nota 20

### Variazione operativa dei fondi per accantonamenti

La voce è costituita dalle variazioni operative (accantonamenti e utilizzi) dei fondi per accantonamenti, ad esclusione di quelle per benefici per dipendenti (classificate nel costo per il personale), rilevati dalle società del Gruppo per poter adempiere alle obbligazioni legali e contrattuali che si presume richiederanno l'impiego di risorse negli esercizi successivi.

La voce registra un utilizzo netto pari a 7.958 migliaia di euro rispetto all'utilizzo netto pari a 105.206 migliaia di euro del primo semestre 2024, su cui incideva il significativo incremento dei tassi utilizzati per l'attualizzazione (-10.182

migliaia di euro nel primo semestre 2025 e +99.047 migliaia di euro nel primo semestre 2024). Escludendo tali effetti, la voce registra un valore positivo pari a 18.140 migliaia di euro con un incremento di 11.981 migliaia di euro rispetto al periodo di confronto (6.159 migliaia di euro) riferito essenzialmente ai maggiori utilizzi netti a copertura dei costi di ripristino connessi alle alluvioni.

## Nota 21

### Ammortamenti

L'incremento di 63.621 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2024 si riferisce essenzialmente all'incremento dei diritti concessori immateriali, in relazione al maggior valore delle opere in infrastrutture autostradali per gli investimenti dell'esercizio 2024. Per maggiori dettagli si rinvia alle note 7 "Attività materiali" e 8 "Attività immateriali".

## Nota 22

### Proventi/(Oneri) finanziari

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

€ migliaia	1° semestre 2025	1° semestre 2024	Variazione
Dividendi da imprese partecipate	2.660	-	2.660
Proventi finanziari rilevati ad incremento delle attività finanziarie	-	490	(490)
Proventi da operazioni di finanza derivata	24.945	26.074	(1.129)
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	14.798	36.826	(22.028)
Plusvalenza da cessione partecipazioni	84.732	-	84.732
Proventi finanziari diversi	3.311	3.524	(213)
<b>Totale proventi finanziari (a)</b>	<b>130.446</b>	<b>66.914</b>	<b>63.532</b>
<b>Oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti</b>	<b>(13.180)</b>	<b>(5.179)</b>	<b>(8.001)</b>
Oneri su prestiti obbligazionari e finanziamenti a medio-lungo termine	(204.188)	(213.655)	9.467
Oneri da operazioni di finanza derivata	(14.284)	(15.659)	1.375
Oneri per interessi passivi rilevati ad incremento delle passività finanziarie	(2.412)	(2.292)	(120)
Interessi e commissioni su depositi bancari e postali	(247)	(847)	600
Oneri finanziari diversi	(7.619)	(7.811)	192
<b>Altri oneri finanziari</b>	<b>(228.750)</b>	<b>(240.264)</b>	<b>11.514</b>
<b>Totale oneri finanziari (b)</b>	<b>(241.930)</b>	<b>(245.443)</b>	<b>3.513</b>
Utili su cambi	5.130	13.602	(8.472)
Perdite su cambi	(5.497)	(13.511)	8.014
<b>Utili (Perdite) su cambi (c)</b>	<b>(367)</b>	<b>91</b>	<b>(458)</b>
<b>Proventi/(Oneri) finanziari (a+b+c)</b>	<b>(111.851)</b>	<b>(178.438)</b>	<b>66.587</b>

Gli oneri finanziari, al netto dei proventi finanziari, si riducono di 66.587 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2024 prevalentemente per i seguenti effetti combinati:

- la rilevazione della plusvalenza connessa all'operazione FTX (84.732 migliaia di euro), comprensiva della rivalutazione al fair value delle società consolidate con il metodo del patrimonio netto, come descritto nella nota 6 "Operazioni societarie del periodo";
- i maggiori "Oneri finanziari da attualizzazione dei fondi per accantonamenti" (8.001 migliaia di euro), calcolati sulla base del valore dei fondi e dei tassi di interesse di riferimento per la relativa attualizzazione al 31 dicembre dell'anno precedente e riconducibile sostanzialmente ai maggiori tassi di interesse del 31 dicembre 2024 (che hanno generato la rilevazione degli oneri finanziari nel primo semestre 2025) rispetto a quelli del 31 dicembre 2023 (che avevano influenzato i valori comparativi del primo semestre 2024).

## Nota 23

### Imposte

#### a. (Oneri)/Proventi fiscali

€ migliaia	1° semestre 2025	1° semestre 2024	Variazione
IRES	(118.667)	(121.750)	3.083
IRAP	(33.602)	(36.385)	2.783
Altre imposte sul reddito	(168)	(910)	742
Beneficio imposte correnti da perdite fiscali	603	1.993	(1.390)
<b>Imposte correnti sul reddito</b>	<b>(151.834)</b>	<b>(157.052)</b>	<b>5.218</b>
Recupero imposte sul reddito di esercizi precedenti	344	996	(652)
Imposte sul reddito di esercizi precedenti	(1.393)	(1.413)	20
<b>Differenze su imposte sul reddito di esercizi precedenti</b>	<b>(1.049)</b>	<b>(417)</b>	<b>(632)</b>
Accantonamenti	83.321	66.459	16.862
Rilasci	(122.515)	(140.871)	18.356
Variazione di stime di esercizi precedenti	-	650	(650)
<b>Imposte anticipate</b>	<b>(39.194)</b>	<b>(73.762)</b>	<b>34.568</b>
Accantonamenti	(3.226)	(11.521)	8.295
Rilasci	3.397	3.816	(419)
<b>Imposte differite</b>	<b>171</b>	<b>(7.705)</b>	<b>7.876</b>
<b>Imposte anticipate e differite</b>	<b>(39.023)</b>	<b>(81.467)</b>	<b>42.444</b>
<b>(Oneri)/Proventi fiscali</b>	<b>(191.906)</b>	<b>(238.936)</b>	<b>47.030</b>

Gli oneri fiscali del primo semestre 2025 sono pari a 191.906 migliaia di euro e si decrementano di 47.030 migliaia di euro rispetto al primo semestre 2024 (238.936 migliaia di euro), per effetto principalmente della riduzione dell'utile ante imposte al netto della plusvalenza non imponibile.

#### b. Attività e passività per imposte sul reddito correnti

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

€ migliaia	Attività per imposte sul reddito correnti		Passività per imposte sul reddito correnti	
	30/06/2025	31/12/2024	30/06/2025	31/12/2024
IRES	105.607	7.634	119.606	70.910
IRAP	29.609	3.755	32.518	1.400
Altre Imposte sul reddito	338	341	-	-
	<b>135.554</b>	<b>11.730</b>	<b>152.124</b>	<b>72.310</b>

Al 30 giugno 2025 il Gruppo presenta passività nette per imposte sul reddito pari a 16.570 migliaia di euro (60.580 migliaia di euro al 31 dicembre 2024). Il decremento pari a 44.010 migliaia di euro è essenzialmente dovuto alle imposte versate a titolo di saldo dell'esercizio 2024 e di acconti dell'esercizio 2025 alla controllante HRA in relazione al consolidato fiscale (complessivamente pari a 194.196 migliaia di euro) al netto dello stanziamento delle imposte di competenza del periodo (151.834 migliaia di euro).

#### c. Imposte anticipate e differite

€ migliaia	30/06/2025	31/12/2024
Attività per imposte anticipate	1.243.037	1.284.479
Passività per imposte differite compensabili	(1.104.432)	(1.148.333)
<b>Attività per imposte anticipate nette</b>	<b>138.605</b>	<b>136.146</b>
<b>Passività per imposte differite</b>	<b>(755.558)</b>	<b>(716.569)</b>
<b>Differenza tra imposte anticipate e imposte differite</b>	<b>(616.953)</b>	<b>(580.423)</b>

## d. Movimentazione delle imposte anticipate e differite

€ migliaia	VARIAZIONI DEL PERIODO					30/06/2025
	31/12/2024	Accantonamenti	Rilasci	Accantonamenti (rilasci) su altre componenti del conto economico complessivo	Riclassifiche e altre variazioni	
<b>Attività per imposte anticipate su:</b>						
Riallineamento saldo globale da applicazione dell'IFRIC 12 di Autostrade per l'Italia	252.429	-	(9.015)	-	-	243.414
Fondi per accantonamenti	922.513	77.491	(109.790)	-	789	891.003
Svalutazioni ed ammortamenti di attività non correnti	9.527	-	(5)	-	(789)	8.733
Strumenti finanziari derivati	17.255	-	-	(2.565)	-	14.690
Svalutazione di crediti e rimanenze di magazzino	6.316	201	(106)	-	-	6.411
Perdite fiscalmente riportabili	(1.739)	1.081	-	-	-	(658)
Utili e perdite attuariali del fondo TFR	2.743	-	-	248	-	2.991
Altre differenze temporanee	75.435	4.548	(3.599)	3	81	76.453
<b>Totale</b>	<b>1.284.479</b>	<b>83.321</b>	<b>(122.515)</b>	<b>(2.314)</b>	<b>81</b>	<b>1.243.037</b>
<b>Passività per imposte differite su:</b>						
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile	(1.739.228)	-	-	-	-	(1.739.228)
Differenza tra valore contabile e fair value di attività e passività acquisite da business	(8.197)	-	1.003	-	-	(7.194)
Strumenti finanziari derivati	(94.896)	-	-	4.765	-	(90.131)
Altre differenze temporanee	(22.581)	(3.226)	2.394	(4)	(19)	(23.436)
<b>Totale</b>	<b>(1.864.902)</b>	<b>(3.226)</b>	<b>3.397</b>	<b>4.761</b>	<b>(19)</b>	<b>(1.859.989)</b>
<b>Differenza tra imposte anticipate e imposte differite (compensabili e non)</b>	<b>(580.423)</b>	<b>80.095</b>	<b>(119.118)</b>	<b>2.447</b>	<b>62</b>	<b>(616.952)</b>

L'incremento delle passività per imposte differite (al netto delle attività per imposte anticipate compensabili) per 36.529 migliaia di euro, è prevalentemente riferito al decremento delle imposte anticipate connesso agli utilizzi dei fondi per accantonamenti già commentati in precedenza.

## Nota 24

### Settori operativi

Sono stati individuati i seguenti settori operativi al fine di valutare meglio l'andamento delle attività tenendo conto del business e della struttura organizzativa delle aree di business:

- Attività autostradali:** include le attività delle società concessionarie autostradali;
- Ingegneria e costruzione:** include le attività connesse alla progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture svolte da Tecne e Amplia Infrastructures con le sue controllate;
- Tecnologia e innovazione:** include le attività connesse (i) alla creazione di nuove piattaforme per la tariffazione dinamica, (ii) all'installazione delle infrastrutture digitali per le smart road e per le aree di servizio intelligenti (iii) allo sviluppo del sistema innovativo di monitoraggio delle infrastrutture e (iv) ai servizi di mobilità sostenibile, svolte da Movyon, Free To X S.r.l., Free to X S.p.A. e Movyon Electronics S.r.l.;
- Altri servizi:** include prevalentemente Elgea e le attività di service di Youverse, Ad Moving, Giovia verso le altre società del Gruppo.

Una sintesi dei principali dati e indicatori di performance economico-patrimoniali<sup>4</sup> dei settori identificati, in linea con quanto disposto dall'IFRS 8, è rappresentata nelle tabelle seguenti.

<sup>4</sup> Si rinvia al paragrafo 3.1 "Indicatori Alternativi di Performance (Iap)" inserito nelle Note metodologiche e altre informazioni.

1° semestre 2025							
€ milioni	Attività autostradali	Ingegneria e Costruzione	Innovazione e Tecnologia	Altri Servizi	Elisioni e rettifiche di consolidato	Poste non allocate	Totale Consolidato
Ricavi verso terzi	2.061	54	39	7	3	-	2.164
Ricavi intersettoriali	8	529	59	23	(619)	-	-
<b>RICAVI</b>	<b>2.069</b>	<b>583</b>	<b>98</b>	<b>30</b>	<b>(616)</b>	-	<b>2.164</b>
<b>EBITDA</b>	<b>1.247</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	-	<b>1.277</b>
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi						(454)	(454)
<b>EBIT</b>							<b>823</b>
Oneri finanziari netti						(111)	(111)
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>							<b>712</b>
Oneri fiscali						(192)	(192)
<b>Risultato delle attività operative in funzionamento</b>							<b>520</b>
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate						-	-
<b>Utile del periodo</b>							<b>520</b>
<b>FFO-Cash Flow Operativo</b>	<b>827</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	-	<b>845</b>
<b>Investimenti</b>	<b>882</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>28</b>	-	<b>925</b>

1° semestre 2024							
€ milioni	Attività autostradali	Ingegneria e Costruzione	Innovazione e Tecnologia	Altri Servizi	Elisioni e rettifiche di consolidato	Poste non allocate	Totale Consolidato
Ricavi verso terzi	2.012	46	34	6	3	-	2.101
Ricavi intersettoriali	9	453	59	21	(542)	-	-
<b>RICAVI</b>	<b>2.021</b>	<b>499</b>	<b>93</b>	<b>27</b>	<b>(539)</b>	-	<b>2.101</b>
<b>EBITDA</b>	<b>1.327</b>	<b>23</b>	<b>5</b>	-	-	-	<b>1.355</b>
Ammortamenti, svalutazioni, ripristini di valore e accantonamenti per rinnovi						(386)	(386)
<b>EBIT</b>							<b>969</b>
Oneri finanziari netti						(177)	(177)
<b>Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento</b>							<b>792</b>
Oneri fiscali						(239)	(239)
<b>Risultato delle attività operative in funzionamento</b>							<b>553</b>
Proventi (Oneri) netti di attività operative cessate						-	-
<b>Utile del periodo</b>							<b>553</b>
<b>FFO-Cash Flow Operativo</b>	<b>821</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	-	-	<b>842</b>
<b>Investimenti</b>	<b>795</b>	<b>22</b>	<b>8</b>	-	<b>47</b>	-	<b>872</b>

Si precisa che i dati del primo semestre 2024 sono stati modificati per tener conto degli effetti della sospensione degli ammortamenti dei diritti concessori della controllata RAV a partire dal Bilancio dell'esercizio 2024.

## Nota 25

### Gestione dei rischi finanziari

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

Per gli obiettivi e la politica di gestione dei rischi finanziari si rinvia a quanto riportato nella nota 25 "Gestione dei rischi finanziari" del bilancio consolidato al 31 dicembre 2024, in quanto non si rilevano variazioni al 30 giugno 2025.

#### b. Rischio di mercato

Il rischio di mercato è rappresentato dal rischio che il valore o i flussi finanziari futuri di un'attività o di una passività finanziaria subiscano fluttuazioni in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni di tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi del capitale, nonché alla variazione dei prezzi degli acquisti di materie prime (commodity risk).

A tal proposito si segnala che i valori in divisa diversa dall'euro sono convertiti al cambio di fine periodo pubblicato dalla Banca Centrale Europea e la vita media residua dell'indebitamento finanziario fruttifero al 30 giugno 2025 è pari a circa cinque anni. Il costo medio dell'indebitamento a medio-lungo termine nel primo semestre 2025 è stato pari al 3,00%.

#### c. Rischio di tasso di interesse

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

- a. rischio di cash flow: è il rischio di oscillazione dei flussi di cassa connessi alle attività o passività finanziarie indicizzate ad un tasso di interesse di mercato variabile.
- b. rischio di fair value: rappresenta il rischio derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di interesse di mercato.

Con l'obiettivo di mitigare il rischio di tasso di interesse e limitare l'ammontare di passività finanziarie (principalmente prestiti obbligazionari e finanziamenti verso istituti di credito) esposte alla variazione dei tassi di interesse di mercato, il Gruppo ha posto in essere contratti derivati di Interest Rate Swap (IRS), classificati al 30 giugno 2025 come di cash flow hedge.

Con riferimento agli strumenti derivati posti in essere a copertura del rischio di variazione del tasso di interesse, si precisa che le scadenze dei derivati e delle relative passività finanziarie sottostanti esistenti sono le medesime. Qualora il nozionale di riferimento del derivato sia maggiore del nozionale del finanziamento sottostante, la variazione di valore relativa a tale quota viene contabilizzata a Conto Economico. Gli Interest Rate Swap a copertura di finanziamenti in essere sono classificati come di cash flow hedge, avendo rispettato tutti i requisiti richiesti dal principio IFRS 9.

Le passività finanziarie a tasso variabile che non sono oggetto di copertura del rischio di tasso di interesse rappresentano il principale elemento di rischio a causa del potenziale impatto negativo in termini di maggiori oneri finanziari, nel caso di un eventuale aumento del livello dei tassi di interesse di mercato.

Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, per effetto degli strumenti finanziari di copertura sottoscritti, l'indebitamento finanziario fruttifero al 30 giugno 2025 è espresso per il 90% a tasso fisso.

#### d. Rischio di cambio

Al 30 giugno 2025 l'indebitamento finanziario del Gruppo è espresso per l'1% in valute diverse dall'euro (yen). Tenuto conto dell'operazione di Cross Currency Swap connessa al prestito obbligazionario in Yen di Autostrade per l'Italia, la percentuale di indebitamento in valuta esposta al rischio di cambio nei confronti dell'euro risulta nulla.

#### e. Rischio di commodity

Il rischio di commodity è una componente del rischio di mercato che si riferisce alla possibilità di subire perdite a causa di movimenti avversi nei prezzi delle materie prime (commodity).

Al fine di ridurre l'esposizione al rischio di oscillazione del prezzo dell'energia elettrica, nel 2025 il Gruppo ha posto in essere degli strumenti di copertura finanziaria, classificati al 30 giugno 2025 come di cash flow hedge.

## f. Portafoglio derivati

Al 30 giugno 2025 tutte le operazioni del portafoglio derivati del Gruppo sono classificate, in applicazione dell'IFRS 9, di cash flow hedge. Nella tabella seguente sono riepilogati i contratti derivati in essere alla data del 30 giugno 2025 raffrontati ai dati al 31 dicembre 2024 con l'indicazione del corrispondente valore di mercato e del valore nozionale di riferimento.

€ migliaia		30/06/2025		31/12/2024	
Tipologia	Rischio coperto	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento	Fair value positivo/(negativo)	Nozionale di riferimento
<b>Derivati di cash flow hedge (1)</b>					
Cross Currency Swap	Tasso di cambio e di interesse	(50.062)	149.176	(44.907)	149.176
Interest Rate Swap	Tassi di interesse	(5.544)	234.856	(6.963)	253.376
Derivati su Commodities	Commodity	3.237			
		<b>(52.369)</b>	<b>384.032</b>	<b>(51.870)</b>	<b>402.552</b>
<b>Derivati di non hedge accounting (1)</b>					
Derivati incorporati nei finanziamenti	Tassi di interesse	-	1.580	-	1.580
		-	<b>1.580</b>	-	<b>1.580</b>
	di cui:				
	con fair value positivo	3.237		50	
	con fair value negativo	(55.606)		(51.920)	

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

## g. Analisi di sensitività

L'analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si sarebbero avuti sul Conto Economico del primo semestre 2025 e sul Patrimonio Netto al 30 giugno 2025 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui il Gruppo risulta esposta.

In particolare, l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione ai tassi degli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno spostamento peggiorativo della curva dell'1% (100 bps) all'inizio dell'anno.

In base all'analisi sopra descritta, risulta che:

- in relazione al rischio di variazione dei tassi di interesse, una inattesa variazione in diminuzione dell'1% dei tassi di mercato avrebbe comportato un impatto negativo a conto economico pari a 12.910 migliaia di euro, al lordo del relativo effetto fiscale, essenzialmente attribuibile alla minore remunerazione sulla liquidità investita, e un impatto negativo nelle altre componenti di Conto Economico Complessivo pari a 13.882 migliaia di euro, essenzialmente attribuibile alla riduzione del valore degli strumenti derivati in essere. Al contrario, nel caso di una inattesa variazione in aumento dei tassi di interesse pari all'1%, il Gruppo avrebbe avuto un impatto a Conto Economico negativo per 6.520 migliaia di euro, generato principalmente dall'esposizione a tasso variabile finanziamenti bancari in essere;
- l'analisi di sensitività relativa ai tassi di cambio misura gli impatti a conto economico e a patrimonio netto nel caso di inattesa e sfavorevole variazione del 10% dei tassi di cambio verso cui il Gruppo risulta esposta in relazione all'euro. In particolare, una inattesa e sfavorevole variazione del 10% dei tassi di cambio, avrebbe comportato un impatto negativo nelle altre componenti del Conto Economico Complessivo pari a 2.284 migliaia di euro, riconducibile alla variazione negativa del fair value del derivato di tipo Cross Currency Swap in yen. L'analisi di sensitività evidenzia gli impatti che si sarebbero avuti sul Conto Economico 2024 e sul Patrimonio Netto al 31 dicembre 2024 nel caso di variazioni dei tassi di interesse e dei tassi di cambio verso cui il Gruppo risulta esposta.

## h. Rischio di liquidità

Al 30 giugno 2025 il Gruppo dispone di linee di finanziamento pari a 4.528 milioni di euro con una vita media residua ponderata di circa 5 anni e un periodo di utilizzo residuo medio ponderato pari a circa 1 anno.

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

€ migliaia	30/06/2025			31/12/2024		
	Disponibili	di cui utilizzate	di cui non utilizzate	Disponibili	di cui utilizzate	di cui non utilizzate
Linee di credito Committed	5.595.000	1.067.000	4.528.000	4.845.000	852.000	3.993.000

L'incremento delle linee di credito è riferibile essenzialmente alla sottoscrizione di ulteriori Term Loans, di cui 650 milioni di euro non utilizzati.

### i. Rischio di credito

Al 30 giugno 2025 non si sono verificati aspetti rilevanti rispetto al 31 dicembre 2024 con riferimento allo scaduto dei crediti e alla composizione del fondo svalutazione crediti.

Inoltre, si segnala che Autostrade per l'Italia ha stipulato accordi quadro con due istituti di credito, volti a regolare la cessione pro-soluto dei crediti commerciali vantati verso taluni sub-concessionari delle aree di servizio. Al 30 giugno 2025 sono state perfezionate cessioni pro-soluto di crediti verso sub-concessionari delle aree di servizio per un importo pari a 31.768 migliaia di euro ed aventi tutti scadenza 2025.

## Nota 26

### Informativa sui contenziosi in essere

Di seguito si riporta una descrizione dei principali contenziosi in essere di rilievo per le società concessionarie del Gruppo, intercorsi sino alla data di approvazione della presente relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2025.

### Quantificazione dei ristori delle concessionarie autostradali a seguito delle perdite subite per effetto della pandemia da COVID-19 per il periodo da Marzo 2020 fino al termine del periodo di emergenza Nazionale (Marzo 2022)

Si fa riferimento alla definizione dell'iter amministrativo afferente alla quantificazione dei ristori a seguito delle perdite subite dai concessionari autostradali per effetto dell'emergenza sanitaria da COVID-19, per il periodo successivo al marzo 2020 (conguagliando l'ammontare recuperabile relativo al periodo marzo-giugno 2020, riconosciuto ad ASPI in occasione dell'aggiornamento PEF già approvato in data 23 marzo 2022). A seguito dei solleciti più volte inviati da ASPI per la finalizzazione dell'iter, la stessa, in data 27 gennaio 2023 ha inviato all'ART (e per conoscenza al MIT) una nota con la quale, evidenziando la necessità di avere contezza di tutti gli elementi utili alla predisposizione del complesso aggiornamento del PEF e PFR del successivo periodo regolatorio, ha sollecitato la finalizzazione dell'iter.

Con nota del 20 febbraio 2023 il MIT ha richiesto ad ASPI un aggiornamento dei valori economici del ristoro sulla base di una nota dell'ART del 30 gennaio 2023 contenente ulteriori elementi riguardanti le modalità di calcolo, chiedendo di fornire adeguate argomentazioni per le osservazioni dell'ART che non trovano riscontro nella metodologia definita dalla stessa. ASPI, con nota del 13 aprile 2023, (inviata per conoscenza all'ART), ha riscontrato la citata nota del MIT, accettando in parte le osservazioni dell'Autorità, ricalcolando l'importo del ristoro originariamente richiesto e contestando, in particolare, le considerazioni dell'ART in merito alla quantificazione dei minori ricavi da pedaggio. ASPI, con la suddetta nota, ha quindi rappresentato di rimanere in attesa della definizione del procedimento ai fini di un celere recupero degli importi derivanti da COVID-19 come aggiornati, fatta salva ogni eventuale azione.

In data 21 aprile 2023, in assenza di riscontro da parte del MIT e dell'ART, ASPI ha presentato ricorso al TAR avverso i citati provvedimenti.

Con la sentenza pubblicata il 6 giugno 2025, il TAR Lazio ha dichiarato la propria incompetenza, indicando il Tribunale Civile come competente a decidere sulla materia. In valutazione la proposizione dell'appello al Consiglio di Stato avverso tale decisione in tema di giurisdizione.

## Contenzioso promosso dalle associazioni AIPE, CONFIMI ABRUZZO e ADUSBEF

Il TAR del Lazio, con sentenza pubblicata il 31 marzo 2025, ha respinto il ricorso di ADUSBEF del 2022, in adesione sostanzialmente alle conclusioni della Corte di Giustizia Europea che ha statuito, con riferimento alla compatibilità dell'accordo stipulato tra ASPI e il Concedente del 14 ottobre 2021 con il diritto europeo (Direttiva 2014/23/UE), che: a) l'art. 43 della Direttiva 2014/23/UE non impedisce di effettuare, senza svolgere una procedura di gara, motivate modifiche non sostanziali ad una concessione; b) il citato articolo 43 non impone che nel procedimento di modifica della concessione vigente debba essere valutata l'affidabilità del concessionario.

## Contenziosi su incrementi tariffari di SAT

A causa della mancata approvazione dell'aggiornamento del PEF per i periodi 2009-2013, 2014-2018, 2019-2023 e 2024-2028, la società SAT, anche al fine di far fronte alle crescenti necessità finanziarie, dovute all'adeguamento dei beni in concessione agli standard normativi e all'ammodernamento dell'infrastruttura, sta attualmente applicando la residuale parte degli incrementi tariffari riconosciuti in sede giudiziale da un nominato Commissario ad acta. In particolare, si segnala:

- per gli incrementi tariffari relativi al 2015, il 25 luglio 2021 il TAR del Lazio ha emesso una sentenza di parziale accoglimento del ricorso di SAT contro il Commissario ad acta, con la quale è stato annullato il decreto emesso da quest'ultimo il 28 ottobre 2020 nella parte in cui: (i) "fissa una percentuale pari a zero per la componente K in luogo dell'1,32%" e (ii) "non riconosce il diritto di SAT a recuperare l'aumento per il 2015 applicando un aumento del 5,68%". Alla luce di quanto precede, il TAR ha ordinato al Commissario ad Acta di adottare le misure necessarie per conformarsi alla sentenza. Conseguentemente, il Commissario ha dato esecuzione alla citata sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, riconoscendo, con decreto del 9 dicembre 2021, il diritto di recuperare l'aumento per il 2015, pari al 5,68%, risultante dalla differenza tra la percentuale dovuta per l'anno in questione, pari al 7,18%, e l'aumento previsto dal decreto ministeriale del 31 dicembre 2014, pari all'1,50%;
- per gli incrementi tariffari relativi al 2016, a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 7455/2023, la società ha presentato al MIT e al Commissario ad Acta un'istanza per il recupero tariffario legato all'incremento dovuto a SAT, pari al +17,85%, quale risultante dalla somma: (i) del 16,89%, specificatamente per l'esercizio 2016 e (ii) dello 0,96%, a titolo di effetto composto. Successivamente, con decreto del Commissario ad Acta del 14 ottobre 2024 è stato riconosciuto un incremento del 17,85% (pari al 16,89%+ dello 0,96% a titolo di effetto composto). Di tale 17,85% la SAT ha già applicato in precedenza l'aumento tariffario del 9,03%, mentre ad oggi ancora non è stato applicato dalla società il restante 8,82%.

Al riguardo, si evidenzia che SAT, previa comunicazione al Concedente, ha applicato, a far data dal 1° febbraio 2025, un incremento parziale del 3,18%, avendo acquisito - in forza dei citati decreti del Commissario ad Acta che hanno riconosciuto gli incrementi tariffari per il 2015 e 2016 - il diritto di applicare l'incremento tariffario complessivo del 14,50%. In mancanza di approvazione entro agosto 2025 dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica 2009 e del relativo PEF, la società valuterà l'applicazione, a partire dal 1° settembre 2025, dei residui adeguamenti tariffari decretati per le annualità 2015-2016 (11,32%). Si segnala che l'aumento applicato da febbraio (3,18%) è analogo a quanto previsto per il 2025 nell'ultima proposta di PEF inviata lo scorso maggio 2024 il cui iter di approvazione è tutt'ora in corso.

Si evidenziano infine ulteriori riconoscimenti ancora pendenti in attesa degli esiti dei ricorsi per il periodo 2019-2021 (complessivamente pari a circa il 5,68%).

## Procedimento avviato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato su disagi all'utenza

Dopo la chiusura nel 2021 del procedimento AGCM con cui l'Autorità aveva ritenuto quale pratica commerciale scorretta la condotta di ASPI ai danni degli utenti autostradali per i disagi da cantieri, irrogando una sanzione pecuniaria di Euro 5 milioni, l'Autorità aveva avviato un procedimento di presunta inottemperanza all'interruzione della pratica commerciale scorretta, impugnato da ASPI con ricorso per motivi aggiunti del 18 ottobre 2021. Tale procedimento di inottemperanza si è concluso con provvedimento del 19 maggio 2022 con cui l'AGCM ha tenuto conto del programma di impegni connesso all'introduzione del *cashback* e della complessità ed innovatività degli interventi prospettati da ASPI, irrogando una sanzione formale nella misura di 10 mila euro, puntualmente pagata.

ASPI ha ritenuto comunque doveroso impugnare anche tale ultimo provvedimento, proponendo ricorso per motivi aggiunti nell'ambito del giudizio pendente avanti al TAR del Lazio, avente ad oggetto l'impugnativa del provvedimento del 26 marzo 2021.

A seguito dell'udienza del 19 febbraio 2025, il TAR ha emesso la sentenza n. 9006/2025 del 9 maggio 2025 con la quale il Giudice Amministrativo ha qualificato la condotta di ASPI quale pratica commerciale scorretta. Il TAR ha infatti evidenziato come ASPI non debba limitarsi al formale adempimento degli obblighi convenzionali, ma sia tenuta invece a tenere una condotta che garantisca i diritti fondamentali dei consumatori (circolazione del traffico rapida e sicura). Allo stato si sta valutando l'opportunità di ricorrere in appello al fine di mantenere una coerenza di approccio con riferimento alle eccezioni già sollevate da ASPI nell'ambito del procedimento relativo alla Delibera ART 49/2025 che sullo stesso tema - oggetto di censura da parte dell'AGCM - stabilisce il diritto degli utenti ad ottenere un rimborso per l'indisponibilità dell'infrastruttura.

### **Indagini della Procura di Genova relative a: (i) installazione di barriere integrate sicurezza e antirumore modello "Integautos" su A12; (ii) presunti falsi report di sorveglianza di alcuni viadotti della rete; e (iii) evento occorso il 30.12.2019 nella galleria Bertè in A26**

I procedimenti in questione sono stati riuniti e, durante la fase delle indagini, è stata indagata anche la Società ai sensi del D.lgs. n. 231/2001 per il reato di falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici. I reati contestati alle 47 persone fisiche coinvolte (di cui n. 14 riferite ad ASPI), sono quelli di falso ideologico, frode nelle pubbliche forniture, attentato alla sicurezza dei trasporti, disastro colposo nonché la circostanza aggravante dell'aver commesso il fatto con abuso dei poteri, o con violazione dei doveri inerenti a una pubblica funzione o a un pubblico servizio.

La Società, con specifico riguardo alla contestazione ex D.lgs. n. 231/01, nel corso del 2022 ha avuto accesso al patteggiamento a fronte del pagamento di una sanzione.

Il dibattimento è iniziato in data 8 gennaio 2025. Nel corso dell'udienza, i legali di alcune parti civili (3 associazioni, 1 impresa, due sindacati) escluse dall'udienza preliminare hanno ridepositato le costituzioni di parte civile.

All'udienza dell'11 aprile 2025, il Tribunale, in aggiunta alle parti civili che già erano state ammesse in fase di udienza preliminare (MIT, Comune di Genova e 4 Comuni limitrofi), ha ammesso solo la costituzione del Comitato Vittime Ricordo Ponte Morandi. Nella stessa udienza i difensori delle parti civili hanno richiesto nuovamente la citazione di ASPI e del Ministero come responsabili civili e il Tribunale, accogliendo la richiesta, ha così rinviato all'udienza del 15 maggio p.v. per consentire ai legali dei costituendi responsabili civili di formulare le relative richieste di esclusione.

All'udienza del 29 maggio 2025, il Tribunale ha accolto le richieste di esclusione formulate dai legali dei responsabili civili. Il procedimento penale continua nei confronti delle sole persone fisiche.

### **Indagine della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma in merito alla determinazione delle tariffe, destinazione dei pedaggi e distribuzione dei dividendi**

In data 21 dicembre 2022 la Sezione Anticorruzione della Guardia di Finanza, nell'ambito di un procedimento penale volto ad analizzare gli ultimi venticinque anni di gestione di ASPI, avuto specifico riguardo alla determinazione delle tariffe, destinazione dei pedaggi e distribuzione dei dividendi, ha effettuato un primo accesso presso la sede di ASPI per notificare un ordine di esibizione relativo alla documentazione riferita appunto agli anni dal 1997 al 2022. In data 29 marzo 2023, con un nuovo accesso la medesima Sezione della Guardia di Finanza ha notificato un ulteriore ordine di esibizione finalizzato all'acquisizione di ulteriore documentazione riferita questa volta agli anni dal 1980 al 2008. Tutta la documentazione richiesta dalla PG è stata fornita dalla Società.

È seguita una prima interlocuzione con la Procura ed è emerso che la Società non è coinvolta al momento nelle indagini. A seguito di un ulteriore controllo in Procura nei primi mesi del 2024, è stato confermato il non coinvolgimento di ASPI nel procedimento.

A fine aprile la Società ha appreso che l'ex Presidente e l'ex AD di ASPI nonché l'ex Presidente di Mundys hanno ricevuto la notifica della richiesta, da parte del Pubblico Ministero procedente, di proroga delle indagini preliminari. Le fattispecie di reato contestate agli indagati sono quelle di peculato per l'ex AD di ASPI e di peculato e malversazione di erogazioni pubbliche per gli ex Presidenti delle due società.

In data 15 luglio, la Società ha appreso che il Pubblico Ministero ha chiesto l'archiviazione di tale procedimento.

### **Indagine della Procura di Roma relativa ad una presunta non corretta allocazione nei bilanci di alcune opere autostradali**

Avanti alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma è pendente, nella fase delle indagini preliminari, un procedimento nei confronti dei vertici attuali e passati della Società, inclusi alcuni sindaci, per i reati di (i) false comunicazioni sociali e (ii) manipolazione del mercato in relazione all'approvazione di bilanci, relazioni ed altre comunicazioni sociali dirette ai soci ed al pubblico redatti – secondo l'ipotesi d'accusa – in violazione della direttiva c.d. Costa Ciampi (Direttiva Ministeriale n. 283 del 20.10.1998, nel prosieguo anche "Direttiva") e degli artt. 2423 e ss c.c. per non aver previsto "l'accantonamento di un apposito fondo avente ad oggetto i maggiori introiti derivanti dall'incremento delle tariffe riconosciuto per effetto della delibera CIPE del 20 dicembre 1996 per [alcune] opere non eseguite previste nei piani di investimento".

In base al d.lgs 231/2001 la Società è sottoposta ad indagini per la presunta violazione degli articoli 25 ter lett. B) e 25 sexies. La contestazione riguarda i bilanci di esercizio dal 2017 al 2022 (anche per via dei riflessi rivenienti dai precedenti bilanci).

La contestazione provvisoria ruota sul presunto obbligo di effettuare accantonamenti, asseritamente previsti dalla Direttiva, per un importo complessivamente pari a circa €/000 471.997, nel periodo 1997-2006, importo che si sarebbe poi rivalutato, in base al tasso d'inflazione effettivo, nel periodo 2007-2022 sino ad €/000 611.515. Tali importi sono stati stimati dai consulenti tecnici della Procura della Repubblica le cui relazioni (qualificate espressamente ancora come 'preliminari') sono state messe a disposizione della Società alla fine del mese di dicembre 2024.

Per effetto di tale ricostruzione, con riguardo ad ogni bilancio di esercizio, si contesta di (i) non aver ottemperato agli obblighi, previsti dalla Direttiva, di appostare nel conto economico, alla voce 'costi della produzione', a titolo 'altri accantonamenti', gli accantonamenti per i maggiori introiti conseguiti dall'incremento delle tariffe per opere non eseguite benché previste nei piani di investimento, esponendo così falsamente nel conto economico, alla voce "risultato prima delle imposte", a titolo di utile di esercizio, importi superiori rispetto a quelli effettivamente maturati; (ii) di non aver alimentato, con quote annuali pari ai maggiori introiti, un fondo, esponendo così, falsamente, nello stato patrimoniale un patrimonio netto indebitamente maggiorato.

Alla luce dell'analisi della documentazione ottenuta, tuttora in corso, si conferma preliminarmente quanto già indicato nel bilancio al 31 dicembre 2024 a seguito della ricostruzione effettuata dalle strutture tecniche della Società. In particolare, si evidenzia che:

- la Direttiva Costa Ciampi non ha efficacia diretta nei confronti dei concessionari in quanto si limita a dettare le condizioni alle quali devono essere stipulate le future concessioni (come chiarito anche dal nomen attribuito dal ministero competente allo strumento impiegato, ovvero "Direttiva"). Tale assunto trova conferma anche nell'articolo 5, rubricato non a caso "Nuove Concessioni", il quale non è applicabile alle opere individuate nella contestazione (i.e., quelle assentite nella Convenzione Unica del 1997) ma esclusivamente alle nuove opere comprese nell'oggetto delle concessioni sottoscritte in epoca successiva all'entrata in vigore della Direttiva stessa;
- non vi sono evidenze che la Società abbia conseguito o conseguirà maggiori introiti connessi a specifici incrementi tariffari per la prevista realizzazione degli investimenti assentiti nella Convenzione Unica del 1997, come risulta da una ricostruzione cronologica dei contenuti degli atti convenzionali che si sono susseguiti a partire dal 1997 fino alla Convenzione Unica del 2007 e dai bilanci di ASPI;
- le stime sviluppate dai consulenti della Procura della Repubblica - per individuare il presunto mancato accantonamento di un fondo - appaiono arbitrarie (e dunque non basate sugli algoritmi previsti nella Direttiva Costa Ciampi, ma su una immotivata e soggettiva reinterpretazione della stessa, con ciò confermando la tesi della non applicabilità delle sue previsioni al caso di specie).

In sintesi, ad oggi, sulla base della documentazione sino ad ora disponibile e del motivato parere di illustri professionisti incaricati dalla Società, non si ravvisano motivi per ritenere fondate - nei loro presupposti e nei loro sviluppi applicativi - le contestazioni provvisorie mosse dai consulenti dell'Ufficio di Procura con riferimento ai presunti mancati accantonamenti e all'attuale consistenza della corrispondente presunta mancata appostazione di un fondo, con conseguente pari riduzione del patrimonio netto contabile della Società. In ogni caso, si precisa che la quota disponibile delle riserve di patrimonio netto disponibili ammonta a 792 milioni di euro.

Da ultimo la Società ha ricevuto l'avviso di proroga delle indagini per ulteriori sei mesi richiesta dal Pubblico Ministero al Giudice delle indagini preliminari.

## **Procedimenti Gruppo Autostrade per l'Italia contro CRAFT e Alessandro Patané**

### ***Procedimento dinanzi alla Corte di Cassazione – ASPI e Movyon contro Alessandro Patané, Alessandro Patané S.r.l. e MPA Group S.r.l. (RG 4295/2023; 1^ sez)***

ASPI e Movyon hanno promosso ricorso in Cassazione avverso la sentenza della Corte di Appello di Roma n. 7942/2022. Tale giudizio si è concluso con l'Ordinanza pubblicata il 13 maggio 2025 con cui la Suprema Corte ha ribadito la mancata prova, da parte di ASPI e Movyon, della titolarità del software.

L'Ordinanza non comporta alcun automatico riconoscimento della titolarità del software in capo al sig. Patané e/o alla Alessandro Patané S.r.l. né tantomeno l'accoglimento delle pretese risarcitorie avanzate nel tempo a cui, come rappresentato, queste ultime avevano rinunciato e, quindi, dovranno riproporre in separati giudizi.

Nelle more, in data 16 maggio 2025, il sig. Patané e la Alessandro Patané S.r.l. hanno inviato ad ASPI, Movyon e alla controllante HRA, oltre a inserire in copia conoscenza la Procura Generale della Corte dei Conti, la Guardia di Finanza, CDP e CDP Equity, un nuovo formale atto di veridicità e correttezza dei bilanci di ASPI e Movyon – intimando a queste ultime il pagamento di crediti asseritamente vantati e che ammonterebbero, in base ad un calcolo unilaterale e infondato, a circa 20 miliardi di Euro.

ASPI ha prontamente riscontrato tale comunicazione in data 30 maggio 2025 contestando quanto affermato sulla base del fatto che, ad oggi, il sig. Patané e la Alessandro Patané S.r.l. non hanno alcun titolo giudiziale per richiedere il pagamento di royalty e/o di danni ad ASPI e/o Movyon in relazione all'utilizzo del software SICVE. Men che meno hanno ad oggi alcun titolo giudiziale per richiedere inibitoria all'uso del software attuale da parte dei suoi odierni utilizzatori; né, ancora, possono fondatamente ventilare responsabilità penali, che le autorità competenti hanno finora sempre escluso.

Quanto sopra è confermato anche da una recentissima pronuncia emessa dal Tribunale Ordinario di Latina (Sentenza n. 1289/2025 del 2 luglio 2025) intervenuta in un contenzioso tra Alessandro Patané e Mundys nell'ambito del quale è stata eccepita, da parte del Patané, la sussistenza di un credito nei confronti di ASPI (a suo tempo controllata da Mundys) per l'indebito utilizzo del software in questione che lo stesso Patané voleva porre in compensazione con altro credito vantato da Mundys nei confronti del resistente. Il giudice ha accertato, nel testo della sentenza che tale credito è stato già negato da più pronunce precedenti espressamente richiamate, fra le quali anche l'ordinanza di Cassazione n. 12850/2025. Lo stesso giudice, richiamando tale ultima decisione, afferma "Né può desumersi il contrario dall'ordinanza della Corte di Cassazione, Prima Sezione, n. 12850/2025 (R.G. 4295/2023), [...]". Diversamente da quanto dedotto dall'opponente, in detta ordinanza non vi è alcun accertamento del credito che quest'ultima asserisce di vantare nei confronti dell'opposta e che vorrebbe porre alla base della richiesta di compensazione".

### ***ASPI – MOVYON/Alessandro Patané Srl, Alessandro Patané e MPA Group S.r.l. - Tribunale di Roma, Sez. Imprese, RG 48316/23***

ASPI e Movyon, dopo numerose iniziative intimidatorie di Patané con conseguenti richieste economiche esose anche nei confronti dei clienti di Movyon, hanno deciso di promuovere un'azione di concorrenza sleale ex art. 2598 numeri 2 e 3 c.c., al fine di ottenerne la cessazione.

Allo stato il giudice ha rigettato tutte le istanze istruttorie formulate *ex adverso*, inerenti soprattutto il deposito di documentazione, condividendo le eccezioni di inammissibilità formulate nel presupposto che tali istanze vertano "su circostanze estranee al thema decidendum".

Inoltre, il giudice ha ritenuto la causa matura per la decisione e fissato l'udienza del 5 maggio 2027 a tal fine.

### ***PATANÈ/ANAS/MINISTERO INTERNO/ASPI E TECH – Tribunale di Roma, Sez. Imprese, RG 71112/2019***

Si ricorda che, nel giudizio avviato dinanzi al Tribunale di Roma dalla Alessandro Patané S.r.l. nel 2019 contro il Ministero dell'Interno e l'ANAS, quest'ultima ha chiamato in causa ASPI e Movyon. Il giudizio ha ad oggetto l'asserito illegittimo sfruttamento dell'apparato denominato Vergilius da parte di ANAS, oltre che del sistema SICVe e relativo software (di cui Patané si dichiara licenziatario da parte di CRAFT). La richiesta della Alessandro Patané S.r.l. scaturirebbe, a suo dire, dall'accertata contraffazione del brevetto CRAFT ad opera della Cassazione con la sentenza

n. 21405/2019, emessa nel giudizio con Craft, e dall'accertata titolarità, in capo a Patanè, del software ad opera della sentenza del Tribunale di Roma n. 120/2019, emessa nel giudizio con Patanè.

Patanè ha quantificato in € 21 milioni circa il danno patrimoniale e chiede che venga riconosciuto anche un risarcimento per i danni non patrimoniali.

L'ANAS, nel costituirsi, ha chiamato in causa ASPI e Tech per essere manlevata e tenuta indenne.

Il Ministero è rimasto contumace.

Il giudizio su richiesta di ANAS, ASPI e Tech, era stato sospeso in attesa della conclusione sia del giudizio con Patanè, per l'accertamento negativo delle pretese economiche, sia di quello con Craft per la contraffazione.

Il giudizio con Craft si è definito con ordinanza della Corte di Cassazione dell'8 agosto 2023 e quello con Patanè con ordinanza della Corte di Cassazione del 13 maggio 2025.

Alla luce di ciò il presente giudizio potrà essere riassunto entro il 13 settembre 2025.

Al riguardo, in data 3 luglio 2025, la Alessandro Patanè Srl ha depositato istanza per acquisire copia della relazione del CTU Dott. Sordo, che aveva escluso la contraffazione del brevetto Craft, e per la riassunzione del processo. Il giudice con provvedimento 2057/2025 ha respinto l'istanza di acquisizione del documento perché la cessazione dei motivi di sospensione e la successiva riassunzione conseguono alla sola allegazione delle pronunce definitive relative ai procedimenti per cui è stata disposta la riassunzione e non all'acquisizione di uno strumento probatorio quale la c.t.u. richiesta e non ha fissato l'udienza per la riassunzione, ritenendo necessaria l'allegazione delle pronunce definitive dei contenziosi Craft e Patané. Allo stato, per motivi di strategia processuale, le stesse ASPI e Movyon stanno valutando l'opportunità di riassumere questo giudizio dato che (i) sono maturati i termini delle preclusioni assertive e istruttorie entro cui la Alessandro Patané S.r.l. avrebbe dovuto allegare e dimostrare la pretesa titolarità del software relativo al SICVe e (ii) il Tribunale potrebbe ritenere non raggiunta questa prova.

#### ***ALTRI GIUDIZI INSTAURATI DA ALESSANDRO PATANÈ***

Si fa presente che il Sig. Alessandro Patanè ha instaurato ben 10 giudizi dinanzi ai Tribunali di diversi Fori, nei confronti delle Società cui Movyon ed ASPI hanno fornito, negli anni, il dispositivo Sicve, nonché nei confronti della Alessandro Patanè Srl, per chiedere l'accertamento della titolarità del software in capo a sé (persona fisica) e per chiedere l'inibitoria dell'utilizzo del software. Per la natura delle richieste formulate in questi giudizi, si può porre l'ipotesi di una estensione del contraddittorio con chiamata in causa anche di ASPI e/o Movyon.

#### **Contenziosi tributari in materia di TOSAP, COSAP e CUP**

Nel corso degli ultimi anni, diversi Enti locali hanno notificato ad Autostrade per l'Italia numerosi atti richiedenti il pagamento di importi a titolo di Tassa per l'Occupazione di Spazi ed Aree Pubbliche ("TOSAP") e di Canone per l'Occupazione di Spazi ed Aree Pubbliche ("COSAP") – ora Canone Unico Patrimoniale ("CUP") a decorrere dall'anno d'imposta 2021 – per gli attraversamenti di strade comunali/provinciali, effettuati mediante infrastrutture autostradali (quali ponti, viadotti, sottopassi ecc.). Alcuni degli accertamenti notificati alla Società, recano la sanzione per occupazione abusiva, pari al 250% del Canone richiesto. L'attività di accertamento si è ulteriormente intensificata in seguito ad alcune pronunce della Corte di Cassazione negative per la Società. La questione ha interessato anche alcune controllate che agiscono in regime di concessione.

L'orientamento della Suprema Corte sui contenziosi in materia è attualmente sfavorevole alle società concessionarie ed è stato recentemente confermato con diverse pronunce.

Nell'estate del 2023, ASPI ha ricevuto due lettere indirizzate dal MIT ad AISCAT e a tutte le concessionarie autostradali ove il Ministero ha chiarito che le opere autostradali non possono essere qualificate come "abusiva" e che non necessitano di autorizzazione da parte dell'Ente locale. Entrambe le lettere confermano l'orientamento da sempre espresso dalla Società in sede di contenzioso, anche perché, tra l'altro, alcuni attraversamenti di strade comunali o provinciali, facenti parte della rete autostradale in concessione sono state realizzate direttamente dallo Stato e in un secondo momento affidate in gestione ad ASPI.

Dato che la materia CUP attiene a fattispecie di diritto amministrativo (i.e. circa il presupposto per l'applicazione del Canone) la Società ha istaurato una linea difensiva innanzi al Giudice amministrativo. Nel 2023, il Consiglio di Stato – con più ordinanze – si è pronunciato in senso favorevole ad ASPI riconoscendo che gli attraversamenti di strade comunali e provinciali della rete autostradale non possono essere considerati abusivi e, di conseguenza, la non debenza delle sanzioni per occupazione abusiva e del relativo Canone.

Controparte ha impugnato in Cassazione tali ordinanze, lamentando il difetto di giurisdizione del Consiglio di Stato. La Cassazione dovrà pronunciarsi (verosimilmente nel corso del 2025) su questo tema.

A luglio 2025, le Sezioni Unite della Cassazione si sono espresse su due contenziosi istaurati da SAM e Tangenziale di Napoli aventi ad oggetto il COSAP su infrastrutture autostradali, stabilendo la competenza del Giudice amministrativo.

Con le due sentenze le Sezioni Unite hanno stabilito che:

- per i casi di occupazione di suolo pubblico su infrastrutture autostradali, la competenza è del Giudice amministrativo;
- il Giudice ordinario è competente solo quando la controversia riguarda aspetti puramente economici, cioè la sola richiesta di tassa o canone, senza coinvolgere decisioni dell'amministrazione pubblica.

Entro la fine del 2025 si attendono le pronunce delle Sezioni Unite anche sui casi riguardanti ASPI.

Da ultimo, si segnala che alcune Corti di merito hanno stabilito la non debenza della TOSAP in capo ad ASPI, per carenza dei presupposti soggettivi e oggettivi d'imposta. L'orientamento della Cassazione ha, tuttavia, determinato un conflitto di giurisdizione con il Consiglio di Stato.

Considerata l'*alea* del contenzioso e l'incertezza degli esiti, in ossequio alla normativa sulla riscossione frazionata, sono stati accantonati al Fondo rischi fiscali gli importi relativi principalmente a sanzioni, per atti già notificati alla Società (e non quelli potenzialmente notificabili).

### **Accordo con il MIT del 14 ottobre 2021: Imposta di Registro**

Nell'aprile del 2022, l'Agenzia delle Entrate – D.P. I di Roma, ha notificato ad ASPI l'avviso di liquidazione n. 1/2022 richiedente l'Imposta di Registro, per € 22,8 mln, sull'accordo ASPI-MIT del 14 ottobre 2021.

Con l'atto in questione l'Agenzia delle Entrate – D.P. I di Roma ha qualificato le somme già versate da ASPI per la ricostruzione del Viadotto Polcevera (pari ad € 583 mln) come adempimento di un'obbligazione (e non come atto ricognitivo derivante da un provvedimento di legge), assoggettandole a Imposta di Registro al 3%.

La Società ha impugnato l'avviso con ricorso davanti al giudice competente.

La Corte di Giustizia Tributaria di I grado di Roma, con la sentenza n. 12905/3/2022, ha accolto il ricorso di ASPI per la maggior parte della pretesa impositiva, riconoscendo:

- la non debenza dell'imposta di registro al 3% sugli oneri di ricostruzione del Viadotto Polcevera (17,5 €/mln);
- la debenza dell'imposta sugli ulteriori oneri inclusi nell'Accordo (5,3 €/mln).

ASPI ha provveduto a versare all'Erario l'Imposta di Registro (5,3 €/mln) riconosciuta in sentenza.

L'Agenzia delle Entrate ha proposto appello avverso la sentenza di primo grado. ASPI si è quindi costituita in appello per contestare le eccezioni sollevate dall'Ufficio ed ha presentato appello incidentale per la parte di soccombenza.

La Società, su iniziativa dell'Ufficio, ha valutato un'ipotesi di conciliazione, conclusasi con successo a fine aprile 2025.

Nella conciliazione, le parti hanno disposto di comune accordo di applicare l'aliquota dell'1% sulla clausola relativa agli oneri di ricostruzione del Viadotto Polcevera. Il contenzioso può ora considerarsi definitivamente concluso. Si evidenzia che a fronte di tale rischio, la società, in chiusura di anno 2024, aveva già rilevato tra le passività in bilancio uno specifico fondo oneri.

### **Modalità di affidamento degli appalti da parte di ASPI al mercato e a società del Gruppo**

#### **Ricorso per risarcimento del danno da mancata aggiudicazione conseguente alla Sentenza della Corte Cost. n. 218/2021 e del Consiglio di Stato n. 5330/2023**

In data 7 luglio 2023, il Consorzio Medil, a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 5330/2023 del 30 maggio e con riferimento alla procedura di affidamento avente ad oggetto i lavori di ampliamento della terza corsia del tratto autostradale –Firenze Sud-Incisa, dell'11 marzo 2022, ha instaurato innanzi al TAR Toscana un giudizio volto ad ottenere il risarcimento del danno da mancata aggiudicazione.

Il Consorzio Medil quantificava il danno da mancata aggiudicazione in euro 51.856.931,70 e, in via subordinata, in euro 14.834.452,15, a titolo di responsabilità precontrattuale.

Quanto al danno da mancata aggiudicazione, Il Consorzio Medil sosteneva che ASPI, avrebbe escluso in modo illegittimo dalla procedura di gara il Consorzio Medil, con conseguente ritardo nell'aggiudicazione sino all'emanazione della Sentenza della Corte costituzionale n. 218/2021, in virtù della quale ASPI ha poi legittimamente revocato la gara.

Quanto alla responsabilità precontrattuale, il Consorzio Medil sosteneva che lo stato di avanzamento cui era giunta la procedura di gara avrebbe determinato in capo a Medil un legittimo affidamento nell'aggiudicazione della procedura, leso dalla revoca della gara disposta da ASPI.

Il TAR ha fissato l'udienza di discussione del ricorso al 7 maggio 2025. All'udienza, il Collegio ha trattenuto la causa in decisione.

Con sentenza del 3 giugno 2025, Tar Toscana – Firenze ha rigettato integralmente la domanda risarcitoria avanzata dal Consorzio Medil, in relazione a tutte le voci di danno richieste.

In particolare, in relazione al danno da mancata aggiudicazione, il Tar, aderendo ai rilievi formulati da ASPI, ha riscontrato la mancanza di *“elementi di ragionevole certezza della aggiudicazione in favore della ricorrente e, più in generale, l'ingiustizia del danno subito”*.

Quanto ai danni da responsabilità precontrattuale, il medesimo Tar ha rilevato come il Consorzio ricorrente non ha *“maturato quel ragionevole affidamento alla aggiudicazione e alla stipula del relativo contratto, in ragione dello sviluppo della procedura (la stessa non è mai risultata aggiudicataria)”*.

In considerazione dei fatti sopra commentati, i fondi per rischi e oneri già stanziati riflettono in base alle informazioni alla data disponibili la migliore stima del rischio di soccombenza e degli oneri potenzialmente connessi alle controversie sopra descritte.

## Nota 27

### Altre informazioni

#### a. Partecipazioni consolidate con interessenze di terzi

Nel seguito, coerentemente con quanto previsto dall'IFRS 12, è esposto l'elenco delle principali partecipazioni consolidate con interessenze di soci Terzi al 30 giugno 2025 (con il rispettivo dato di confronto al 31 dicembre 2024). Per l'elenco completo delle partecipazioni del Gruppo al 30 giugno 2025 si rimanda all'Allegato 1 *“Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia al 30 giugno 2025”*.

Partecipazioni consolidate con interessenze di Terzi	Paese	30/06/2025		31/12/2024	
		Interessenza del Gruppo	Interessenze di Terzi	Interessenza del Gruppo	Interessenze di Terzi
Autostrade Meridionali S.p.A. (in liquidazione)	Italia	58,98%	41,02%	58,98%	41,02%
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	Italia	51,00%	49,00%	51,00%	49,00%
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	Italia	24,46%	75,54%	24,46%	75,54%
Amplia Infrastructures S.p.A.	Italia	99,80%	0,20%	99,80%	0,20%
Pavimental Polska Sp.Zo.O.	Polonia	99,80%	0,20%	99,80%	0,20%
C.I.EL. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A	Italia	99,80%	0,20%	99,80%	0,20%
Forli 3. S.c.ar.l.	Italia	69,23%	30,77%	69,23%	30,77%
RAV S.c.ar.l.	Italia	99,80%	0,20%	99,80%	0,20%
Free to X S.p.A.	Italia	51,00%	49,00%	100,00%	0,00%
Amplia Engineering & Equipment S.r.l.	Italia	59,88%	40,12%	59,88%	40,12%

## b. Garanzie

Al 30 giugno 2025 il Gruppo ha in essere alcune garanzie personali e personali rilasciate a terzi. Tra queste si segnala per rilevanza:

- a. le fidejussioni rilasciate a beneficio dell'I.N.P.S. da ASPI e dalle società del gruppo, per complessivi 56,3 milioni di euro, a garanzia degli impegni contributivi assunti da ASPI e dalle società del gruppo, per tutta la durata prevista dei rispettivi piani di esodo;
- b. la costituzione, da parte di Amplia Infrastructures SpA, di un privilegio speciale sulla TBM (Tunnel Boring Machine) a favore della banca finanziatrice CACIB in ottemperanza a quanto richiesto dal contratto di finanziamento finalizzato all'acquisto della stessa (58,6 milioni di euro);
- c. le garanzie bancarie rilasciate dalle società concessionarie del gruppo a beneficio del MIT come previsto dagli impegni assunti nelle rispettive convenzioni per complessivi 34,9 milioni di euro;
- d. le garanzie rilasciate da Amplia Infrastructures SpA per la buona esecuzione dei lavori ad essa affidati per 18,9 milioni di euro, di cui circa 1,5 milioni di euro a beneficio di società del Gruppo;
- e. la costituzione di diversi privilegi speciali e ipoteche su beni mobili, per un valore di circa 18 milioni di euro, come previsto dal contratto di finanziamento con la banca Monte dei Paschi di Siena. Il contratto stipulato per il sostenimento di investimenti materiali prevede infatti la costituzione di garanzie sul 90% dei beni acquistati;
- f. le fidejussioni di Movyon Spa per un totale di 12 milioni di euro finalizzate alla partecipazione a gare e/o all'esecuzione dei lavori nell'ambito dei servizi di mobilità.

Risultano inoltre costituite in pegno, a beneficio dei rispettivi finanziatori, le azioni della società partecipata Bologna & Fiera Parking.

## c. Riserve

Al 30 giugno 2025 risultano riserve iscritte dagli appaltatori nei confronti di società del Gruppo in relazione a:

- a. attività di investimento, per circa 1.677 milioni di euro (1.306 milioni di euro al 31 dicembre 2024). Sulla base delle evidenze pregresse, solo una ridotta percentuale delle riserve iscritte è effettivamente riconosciuta agli appaltatori e, in tal caso, la stessa è rilevata patrimonialmente ad incremento dei diritti concessori immateriali;
- b. attività non di investimento per circa 45 milioni di euro (45 milioni di euro al 31 dicembre 2024), il cui presumibile onere futuro da sostenere è stato considerato nell'ambito della quantificazione dei fondi per rischi e oneri già iscritti in bilancio.

## d. Rapporti con parti correlate

Nelle tabelle seguenti sono riportati i saldi economici e patrimoniali rilevanti, di natura commerciale e finanziaria, derivanti dai rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con parti correlate, inclusi quelli relativi agli amministratori, ai sindaci e ai dirigenti con responsabilità strategiche di Autostrade per l'Italia, identificati ai sensi del principio contabile IAS 24.

€ milioni	Principali rapporti commerciali con parti correlate			
	Crediti commerciali e di natura fiscale	Debiti commerciali e di natura fiscale	Ricavi operativi	Costi operativi
	30/06/2025		1° semestre 2025	
Holding Reti Autostradali	98,8	-	0,4	-
<b>Totale imprese controllanti</b>	<b>98,8</b>	<b>-</b>	<b>0,4</b>	<b>-</b>
Pavimental Est	(0,1)	-	-	-
Tecne Speri Bridge Designers	1,8	2,1	0,1	0,9
TECNE - SYSTRA SWS ADVANCED TUNNELING S.R.L.	0,4	0,9	-	2,3
Free To X Mobilize Network S.p.A.	0,6	-	-	-
Free To X Mobilize S.p.A.	0,1	2,4	0,1	0,9
<b>Totale imprese collegate</b>	<b>2,8</b>	<b>5,4</b>	<b>0,2</b>	<b>4,1</b>
Eni	-	2,3	-	0,2
MEF	-	32,1	-	0,9
MIP Politecnico di Milano	-	0,1	-	-
Poste Italiane	0,1	3,1	-	0,1
Gruppo Snam	-	0,2	0,1	3,1
Gruppo Terna	0,1	-	0,1	-
Gruppo Fincantieri	-	0,4	-	-
CDP	0,2	-	-	-
Gruppo Italgas	-	-	-	0,1
Uirnet	0,1	-	-	-
<b>Totale altre correlate</b>	<b>0,5</b>	<b>38,2</b>	<b>0,2</b>	<b>4,4</b>
Fondo pensione ASTRI	-	8,2	-	11,6
Fondo pensione CAPIDI	-	2,8	-	2,7
<b>Totale fondi pensione</b>	<b>-</b>	<b>11,0</b>	<b>-</b>	<b>14,3</b>
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	6,3	-	5,8
<b>Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)</b>	<b>-</b>	<b>6,3</b>	<b>-</b>	<b>5,8</b>
<b>TOTALE</b>	<b>102,1</b>	<b>60,9</b>	<b>0,8</b>	<b>28,6</b>
	<b>31/12/2024</b>		<b>1° semestre 2024</b>	
Holding Reti Autostradali	7,8	70,9	0,5	-
<b>Totale imprese controllanti</b>	<b>7,8</b>	<b>70,9</b>	<b>0,5</b>	<b>-</b>
Pavimental Est	(0,1)	-	-	-
Tecne Speri Bridge Designers	1,2	2,9	-	2,3
TECNE - SYSTRA SWS ADVANCED TUNNELING S.R.L.	0,6	0,7	-	1,7
<b>Totale imprese collegate</b>	<b>1,7</b>	<b>3,6</b>	<b>-</b>	<b>4,0</b>
Eni	0,5	2,1	-	3,1
MEF	-	64,3	-	0,7
MIP Politecnico di Milano	-	0,1	-	0,1
Poste Italiane	0,1	2,9	-	0,4
Gruppo Snam	0,1	0,4	0,1	-
Gruppo Fincantieri	-	0,4	-	-
CDP	0,2	-	-	0,1
Gruppo Italgas	-	-	0,1	-
Uirnet	0,1	-	-	-
Open Fiber	-	-	0,1	(0,1)
Maticmind	-	-	0,2	4,6
<b>Totale altre correlate</b>	<b>1,0</b>	<b>70,2</b>	<b>0,5</b>	<b>8,9</b>
Fondo pensione ASTRI	-	8,4	-	10,5
Fondo pensione CAPIDI	-	1,9	-	1,5
<b>Totale fondi pensione</b>	<b>-</b>	<b>10,3</b>	<b>-</b>	<b>12,0</b>
Dirigenti con responsabilità strategiche	-	9,2	-	8,8
<b>Totale dirigenti con responsabilità strategiche (1)</b>	<b>-</b>	<b>9,2</b>	<b>-</b>	<b>8,8</b>
<b>TOTALE</b>	<b>10,5</b>	<b>164,2</b>	<b>1,0</b>	<b>33,7</b>

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

	Principali rapporti finanziari con parti correlate		
	Attività finanziarie	Passività finanziarie	Oneri finanziari
	30/06/2025		1° semestre 2025
Holding Reti Autostradali	-	124,9	-
<b>Totale imprese controllanti</b>	<b>-</b>	<b>124,9</b>	<b>-</b>
Pavimental Est (1)	0,3	-	-
TECNE - SYSTRA SWS ADVANCED TUNNELING S.R.L.	0,5	-	-
<b>Totale imprese collegate</b>	<b>0,8</b>	<b>124,9</b>	<b>-</b>
Poste Italiane	6,8	-	-
CDP	-	280,7	8,4
<b>Totale altre correlate</b>	<b>6,8</b>	<b>280,7</b>	<b>8,4</b>
<b>TOTALE</b>	<b>7,6</b>	<b>405,6</b>	<b>8,4</b>
	<b>31/12/2024</b>		<b>1° semestre 2024</b>
Pavimental Est (1)	0,3	-	-
<b>Totale imprese collegate</b>	<b>0,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Poste Italiane	6,7	-	-
CDP	-	292,1	33,3
<b>Totale imprese correlate</b>	<b>6,7</b>	<b>292,1</b>	<b>33,3</b>
<b>TOTALE</b>	<b>7,0</b>	<b>292,1</b>	<b>33,3</b>

(1) Si segnala che le altre attività finanziarie correnti risultano essere completamente coperte dallo stanziamento di un apposito fondo.

Si evidenzia che le transazioni con parti correlate non includono operazioni atipiche o inusuali e sono regolate su basi equivalenti a quelle prevalenti in transazioni tra parti indipendenti. Nel corso del primo semestre 2025 non si sono verificati eventi e/o operazioni non ricorrenti.

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

### ***Rapporti del Gruppo Autostrade per l'Italia con imprese controllanti***

Con riferimento ai rapporti di natura tributaria, si evidenzia che al 30 giugno 2025 il Gruppo rileva attività nette verso la controllante Holding Reti Autostradali, per complessivi 98,3 milioni di euro, derivanti dall'adesione al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto da quest'ultima. Inoltre, il Gruppo rileva 124,9 milioni di euro di passività finanziarie interamente riferibili alla quota di dividendi deliberati e non ancora distribuiti da Autostrade per l'Italia.

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

Per quanto attiene i rapporti intercorsi tra le società concessionarie del Gruppo Autostrade per l'Italia e le altre imprese correlate si segnala che la voce "Debiti commerciali e di natura fiscale" accoglie principalmente i debiti per canoni di concessione del Gruppo verso il MEF per 31,8 milioni di euro al 30 giugno 2025 (63,9 milioni di euro al 31 dicembre 2024).

Per quanto riguarda i rapporti di natura finanziaria si evidenziano finanziamenti per complessivi 280,7 milioni di euro (di cui 22,9 milioni di euro riferiti alla quota corrente) da Cassa Depositi e Prestiti, interamente riferibili ai finanziamenti in essere di Autostrade per l'Italia, nonché 6,8 milioni di euro relativi a conti correnti postali aperti presso Poste Italiane.

### **e. Eventi successivi al 30 giugno 2025**

Oltre a quanto già evidenziato nei paragrafi precedenti, alla data di approvazione della Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2025 del Gruppo Autostrade per l'Italia non si segnalano ulteriori eventi successivi di rilievo.

#### ***Deliberazione sui dividendi***

L'Assemblea dei Soci di Autostrade per l'Italia S.p.A. del 17 aprile 2025 ha deliberato di destinare il risultato dell'esercizio 2024 alla distribuzione di dividendi da pagarsi in due tranches. La prima delle tranches è stata corrisposta lo stesso 17 aprile 2025, mentre la seconda tranche, pari a Euro 142 milioni, avrebbe dovuto essere corrisposta alla data di approvazione della relazione semestrale 2025, tenuto anche conto del regolare atteso confronto con il Ministero Concedente per l'approvazione del Piano Economico Finanziario.

Al riguardo, in attesa di una maggiore chiarezza nel percorso relativo all'approvazione del Piano Economico Finanziario e, più in generale, rispetto alle recenti interlocuzioni con il Concedente, l'Assemblea Ordinaria dei Soci di Autostrade per l'Italia S.p.A. che si è riunita il 24 luglio 2025 ha deliberato di posticipare la data di pagamento della seconda tranche del dividendo a valere sugli utili dell'esercizio 2024 alla data di approvazione del progetto di bilancio 2025, e comunque non oltre il 31 marzo 2026.

#### ***Finanziamento Società Autostrada Tirrenica***

In data 24 luglio la Società Autostrada Tirrenica ha sottoscritto una linea di finanziamento per complessivi 230 milioni di euro con un pool di banche composto da Unicredit, ING, Monte Paschi e Bper con durata 3 anni per generiche esigenze della Società. L'utilizzo integrale di tale linea è atteso entro la fine del mese di luglio.



## Allegati al bilancio consolidato

### Allegato 1

#### Perimetro di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Autostrade per l'Italia al 30 giugno 2025

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 30/06/2025 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 30/06/2025	% DI INTERESSENZA COMPLESSIVA DEL GRUPPO AL 30/06/2025	NOTE
<b>CONTROLLANTE</b>								
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Roma	Concessioni autostradali	EURO	622.027.000				
<b>IMPRESSE CONTROLLATE CONSOLIDATE CON IL METODO INTEGRALE</b>								
AU Moving S.p.A.	Roma	Altre attività	EURO	1.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Amplia Infrastructures S.p.A.	Roma	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	30.116.452	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,8%	99,8%	
Amplia Engineering & Equipment S.r.l.	Pozzuolo del Friuli (UD)	Costruzione, riparazione e manutenzione di attrezzature meccaniche	EURO	1.000.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	60%	59,9%	
Autostrade Meridionali S.p.A. (in liquidazione)	Napoli	Concessioni autostradali	EURO	9.056.250	Autostrade per l'Italia S.p.A.	58,98%	58,98%	
C.I.E.L. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A.	Roma	Progettazione e impiantistica	EURO	400.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	100%	99,7985%	
ELGEA S.p.A.	Roma	Produzione, vendita e stoccaggio energia	EURO	2.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Horli S. S.c.ar.l.	Roma	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	EURO	20.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	69,37%	69,43%	
Free To X S.r.l.	Roma	Altre attività	EURO	69.602.822	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Free To X S.p.A.	Roma	Altre attività	EURO	50.000	Free To X S.r.l.	51%	51%	
Giovita S.r.l.	Roma	Servizi autostradali	EURO	10.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Movyon Electronics S.r.l.	Concordia sulla Secchia (Modena)	Servizi autostradali	EURO	1.400.000	Movyon S.p.A.	100%	100%	
Movyon S.p.A.	Roma	Servizi autostradali	EURO	1.120.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Movyon South East Europe Single Member Società Anonima (Movyon SEE S.A.)	Atene	Servizi di Ingegneria	EURO	50.000	Movyon S.p.A.	100%	100%	
Pavimental Polska Sp.zoo.	Trzebnia (Polonia)	Progettazione, Costruzione e Manutenzione	ZLOTY	3.000.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	100%	99,8%	
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	Aosta	Concessioni autostradali	EURO	343.805.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	47,97%	24,46%	(1)
RAV S.C.A.R.L.	Roma	Costruzione di strade, autostrade e piste aeroportuali	EURO	10.000	Amplia Infrastructures S.p.A. C.I.E.L. Costruzioni Impianti Elettromeccanici	44,52% 55,48%	99,8%	
Società Autostrada Tirrenica p.A.	Roma	Concessioni autostradali	EURO	24.460.800	Autostrade per l'Italia S.p.A.	99,93%	100%	(2)
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	Pre Saint Didier (Aosta)	Concessioni autostradali	EURO	198.749.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	51%	51%	
Tangeniale di Napoli S.p.A.	Napoli	Concessioni autostradali	EURO	108.077.490	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Tecne-Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	Roma	Servizi di Ingegneria, Studio e Progettazione	EURO	10.000.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	
Youverse S.p.A.	Roma	Servizi amministrativi	EURO	5.037.100	Autostrade per l'Italia S.p.A.	100%	100%	

(1) 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.

(2) A seguito dell'acquisto in data 2 maggio 2023 da parte di Autostrade per l'Italia di 2.000 azioni della Società Autostrada Tirrenica S.p.A., il totale delle azioni in circolazione è posseduto da Autostrade per l'Italia. Si specifica infatti che in data 29 dicembre 2015 Società Autostrada Tirrenica ha acquistato n. 109.600 proprie azioni da soci di minoranza. Pertanto la quota di interessenza della società è pari al 100%, calcolata come rapporto tra le azioni possedute dalla Società e le azioni totali in circolazione della controllata.

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 30/06/2025 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 30/06/2025	NOTE
<b>PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE IN BASE AL METODO DEL PATRIMONIO NETTO</b>							
<b>Imprese collegate</b>							
Bologna & Fiera Parking S.p.A.	Bologna	Altre Concessioni	EURO	2.715.200	Autostrade per l'Italia S.p.A.	36,81%	
Free to X Mobilize S.p.A.	Roma	Altre attività	EURO	50.000	Free To X S.r.l.	50,00%	(1)
Free to X Mobilize Network S.p.A.	Roma	Altre attività	EURO	50.000	Free To X S.r.l.	49,00%	(1)
<b>Joints venture</b>							
GFIF del Traforo del Monte Bianco	Ennismayeur (Aosta)	Servizi Autostradali	EURO	2.000.000	Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	50%	
Tecne Spati Bridge Designers S.r.l.	Roma	Servizi di Ingegneria, Studio e Progettazione	EURO	250.000	Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	50%	
Tecne-Systra SWS Advanced Tunneling S.r.l.	Torino	Servizi di Ingegneria	EURO	150.000	Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	50%	

(1) In data 12 maggio 2025, a valle dell'ottenimento di tutte le necessarie autorizzazioni, Free to X S.r.l. ha perfezionato la cessione di una quota di capitale di Free To X S.p.A. al gruppo Renault. In particolare, l'operazione è stata preceduta da una scissione parziale proporzionale di Free To X S.p.A. che ha mantenuto la titolarità degli asset situati sulla rete autostradale gestita da ASPI. Contestualmente sono state create due nuove società:  
 - Free To X - Mobilize Network S.p.A., a cui sono stati conferiti gli assets situati al di fuori dal sedime autostradale;  
 - Free To X - Mobilize S.p.A. la quale opererà in qualità di service provider di entrambe.



DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 30/06/2025 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 30/06/2025	NOTE
<b>PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE AL FAIR VALUE</b>							
<b>Imprese controllate non consolidate</b>							
Pavimental-Est AO (in liquidazione)	Mosca (Russia)	Progettazione Costruzione e Manutenzione	RUBLO RUSSO	4.200.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	100%	
<b>Altre partecipazioni</b>							
digITALog S.p.A. (in liquidazione)	Roma	Altre Attività	EURO	1.142.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	1,401%	
Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A.	Livorno	Altre Attività	EURO	11.756.695	Società Autostrada Tirrenica p.A.	0,43%	
Strada dei Parchi S.p.A.	Roma	Concessioni e Costruzione autostrade	EURO	48.114.240	Autostrade per l'Italia S.p.A.	2%	

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	ATTIVITÀ	VALUTA	CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 30/06/2025 (UNITA')	PARTECIPAZIONE DETENUTA DA	% DI PARTECIPAZIONE AL CAPITALE SOCIALE/FONDO CONSORTILE/FONDO PATRIMONIALE AL 30/06/2025	NOTE
<b>CONSORZI</b>							
					Autostrade per l'Italia S.p.A.	31,49%	
					Tangenziale di Napoli S.p.A.	2,25%	
					Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	2,11%	
					Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	1,26%	
					Società Autostrada Tirrenica p.A.	0,56%	
					Amplia Infrastructures S.p.A.	1,15%	
					Free To X S.p.A.	0,01%	
						38,83%	
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	Altre Attività	EURO	116.330			
Consorzio Costruttori Teem (in liquidazione)	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	1,00%	(1)
Consorzio MIDRA	Firenze	Altre Attività	EURO	73.989	Movyon S.p.A.	33,33%	
Consorzio Ramonti S.c. a r.l. (in liquidazione)	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	49%	
Consorzio R.f.c.c. (in liquidazione)	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	510.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	30%	
Consorzio Tecne - Rina	Genova	Attività di architettura e ingegneria	EURO	50.000	Tecne Gruppo Autostrade per l'Italia S.p.A.	51%	
Consorzio Tecnologie - Consorzio Costruttori Grandi Impianti (in liquidazione)	Roma	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	180.000	C.I.EL. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A	2,78%	
Contratto di rete AGROBOT	Perugia	Rete per lo sviluppo di un prototipo di robot autonomi a servizio dell'agricoltura umbra	EURO	2.500	Movyon Electronics S.r.l.	20%	(1)
						100%	
Costruzioni Impianti Autostradali S.c. a r.l. (in liquidazione)	Roma	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	75%	
					Movyon S.p.A.	20%	
					Pavimental Polska Sp. z o.o.	5%	
Ferroadriatica 2003 Società consortile A.r.l. (in liquidazione)	Roma	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.400	C.I.EL. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A	49,69%	
Lambo S.c. a r.l.	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	200.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	2,78%	
						0,02%	
Open Fiber Network Solutions S.c. a r.l.	Milano	Servizi di Ingegneria	EURO	100.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	0,01%	
					C.I.EL. Costruzioni Impianti Elettromeccanici S.p.A	0,01%	
Panigale Società consortile a r.l.	Carpi (Modena)	Progettazione e Costruzione	EURO	500.000	Amplia Infrastructures S.p.A.	0,01%	
Rome Advanced District	Roma	Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle altre scienze naturali e dell'ingegneria	EURO	700.000	Autostrade per l'Italia S.p.A.	14,29%	(2)
Safe Roads S.c. a r.l.	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Movyon S.p.A.	17,22%	
						30,7%	
Sat Lavori S.c. a r.l. (in liquidazione)	Roma	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	100.000	Costruzioni Impianti Autostradali S.c.a.r.l. (in liquidazione)	29,7%	
					Società Autostrada Tirrenica p.A.	1%	
Smart Mobility Systems S.c. a r.l.	Tortona	Progettazione Costruzione e Manutenzione	EURO	10.000	Movyon S.p.A.	24,5%	

(1) Il Contratto di rete è dotato di soggettività giuridica



# **.5** Relazioni



## Attestazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato ai sensi dell'art. 81-ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999 e successive modifiche e integrazioni

1. I sottoscritti Arrigo Emilio Giana e Piergiorgio Peluso, in qualità di Amministratore Delegato e Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari di Autostrade per l'Italia S.p.A. attestano, tenuto anche conto di quanto previsto dall'art. 154-bis, commi 3 e 4, del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998, n. 58:
  - l'adeguatezza in relazione alle caratteristiche dell'impresa e
  - l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato, nel corso del primo semestre 2025.
2. Al riguardo:
  - 2.1 le procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato al 30 giugno 2025 sono state definite e la valutazione della loro adeguatezza è stata effettuata sulla base delle norme e metodologie definite da Autostrade per l'Italia S.p.A. in coerenza con il modello Internal Control - Integrated Framework emesso dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission che rappresenta un corpo di principi generali di riferimento per il sistema di controllo interno generalmente accettato a livello internazionale.
  - 2.2 dalla valutazione del sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria non sono emersi aspetti di rilievo.
3. Si attesta, inoltre, che
  - 3.1 il bilancio consolidato semestrale abbreviato:
    - a) è redatto in conformità ai principi contabili internazionali applicabili riconosciuti nella Comunità europea ai sensi del Regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002;
    - b) corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
    - c) è idoneo a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria dell'emittente e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento;
  - 3.2 La relazione intermedia sulla gestione comprende un'analisi attendibile dei riferimenti agli eventi importanti che si sono verificati nei primi sei mesi dell'esercizio e alla loro incidenza sul bilancio consolidato semestrale abbreviato, unitamente a una descrizione dei principali rischi e incertezze per i sei mesi restanti dell'esercizio. La relazione intermedia sulla gestione comprende, altresì, un'analisi attendibile delle informazioni sulle operazioni rilevanti con parti correlate.

24 luglio 2025

Dott. Arrigo Emilio Giana  
Amministratore Delegato

Dott. Piergiorgio Peluso  
Dirigente Preposto alla redazione  
dei documenti contabili societari



KPMG S.p.A.  
 Revisione e organizzazione contabile  
 Via Curtatone, 3  
 00185 ROMA RM  
 Telefono +39 06 80961.1  
 Email [it-fmauditaly@kpmg.it](mailto:it-fmauditaly@kpmg.it)  
 PEC [kpmgspa@pec.kpmg.it](mailto:kpmgspa@pec.kpmg.it)

## Relazione di revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato

*Agli Azionisti della  
 Autostrade per l'Italia S.p.A.*

### Introduzione

Abbiamo svolto la revisione contabile limitata dell'allegato bilancio consolidato semestrale abbreviato, costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 30 giugno 2025, del conto economico, del conto economico complessivo e delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario e dalle relative note illustrative del Gruppo Autostrade per l'Italia per il periodo di sei mesi chiuso al 30 giugno 2025. Gli Amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A. sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato semestrale abbreviato in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea. E' nostra la responsabilità di esprimere una conclusione sul bilancio consolidato semestrale abbreviato sulla base della revisione contabile limitata svolta.

### Portata della revisione contabile limitata

Il nostro lavoro è stato svolto in conformità all'International Standard on Review Engagements 2410, "Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity". La revisione contabile limitata del bilancio consolidato semestrale abbreviato consiste nell'effettuare colloqui, prevalentemente con il personale della Società responsabile degli aspetti finanziari e contabili, analisi di bilancio ed altre procedure di revisione contabile limitata. La portata di una revisione contabile limitata è sostanzialmente inferiore rispetto a quella di una revisione contabile completa svolta in conformità agli International Standards on Auditing e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di una revisione contabile completa. Pertanto, non esprimiamo un giudizio sul bilancio consolidato semestrale abbreviato.

### Conclusioni

Sulla base della revisione contabile limitata svolta, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che l'allegato bilancio consolidato semestrale abbreviato del Gruppo Autostrade per l'Italia per il periodo di sei mesi chiuso al 30 giugno 2025, non sia stato redatto, in tutti gli aspetti

KPMG S.p.A.  
 è una società per azioni  
 di diritto italiano  
 e fa parte del network KPMG  
 di entità indipendenti affiliate a  
 KPMG International Limited,  
 società di diritto inglese.



Ancona Bari Bergamo  
 Bologna Bolzano Brescia  
 Catania Como Firenze Genova  
 Lecce Milano Napoli Novara  
 Padova Palermo Parma Perugia  
 Pescara Roma Torino Treviso  
 Trieste Varese Verona

Società per azioni  
 Capitale sociale  
 Euro 10.415.500,00 i.v.  
 Registro Imprese: Milano Monza Brianza Lodi  
 e Codice Fiscale n. 00709600159  
 R. E. A. Milano n. 512867  
 Partita IVA 00709600159  
 VAT number IT00709600159  
 Sede legale: Via Mellor Pisani, 25  
 20124 Milano MI ITALIA



**Gruppo Autostrade per l'Italia**  
*Relazione della società di revisione*  
30 giugno 2025

significativi, in conformità al principio contabile internazionale applicabile per l'informativa finanziaria infrannuale (IAS 34) adottato dall'Unione Europea.

Roma, 25 luglio 2025

KPMG S.p.A.



Marcella Balistreri  
Socio

***Sede Legale e Direzione Generale***

Via Alberto Bergamini, 50

00159 Roma

Tel. +39 06 4363 1

e-mail: [info@autostrade.it](mailto:info@autostrade.it)

[www.autostrade.it](http://www.autostrade.it)

***Informazioni legali***

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Holding Reti Autostradali S.p.A.

Capitale sociale: 622.027.000 euro (interamente versato)

Codice fiscale, partita IVA e iscrizione al registro delle imprese di Roma n. 07516911000

Iscrizione al REA n. 1037417

***Rapporti con i Media***

e-mail: [ufficiostampa@autostrade.it](mailto:ufficiostampa@autostrade.it)

***Investor Relations***

e-mail: [investor.relations@autostrade.it](mailto:investor.relations@autostrade.it)

**autostrade  
per l'Italia**

