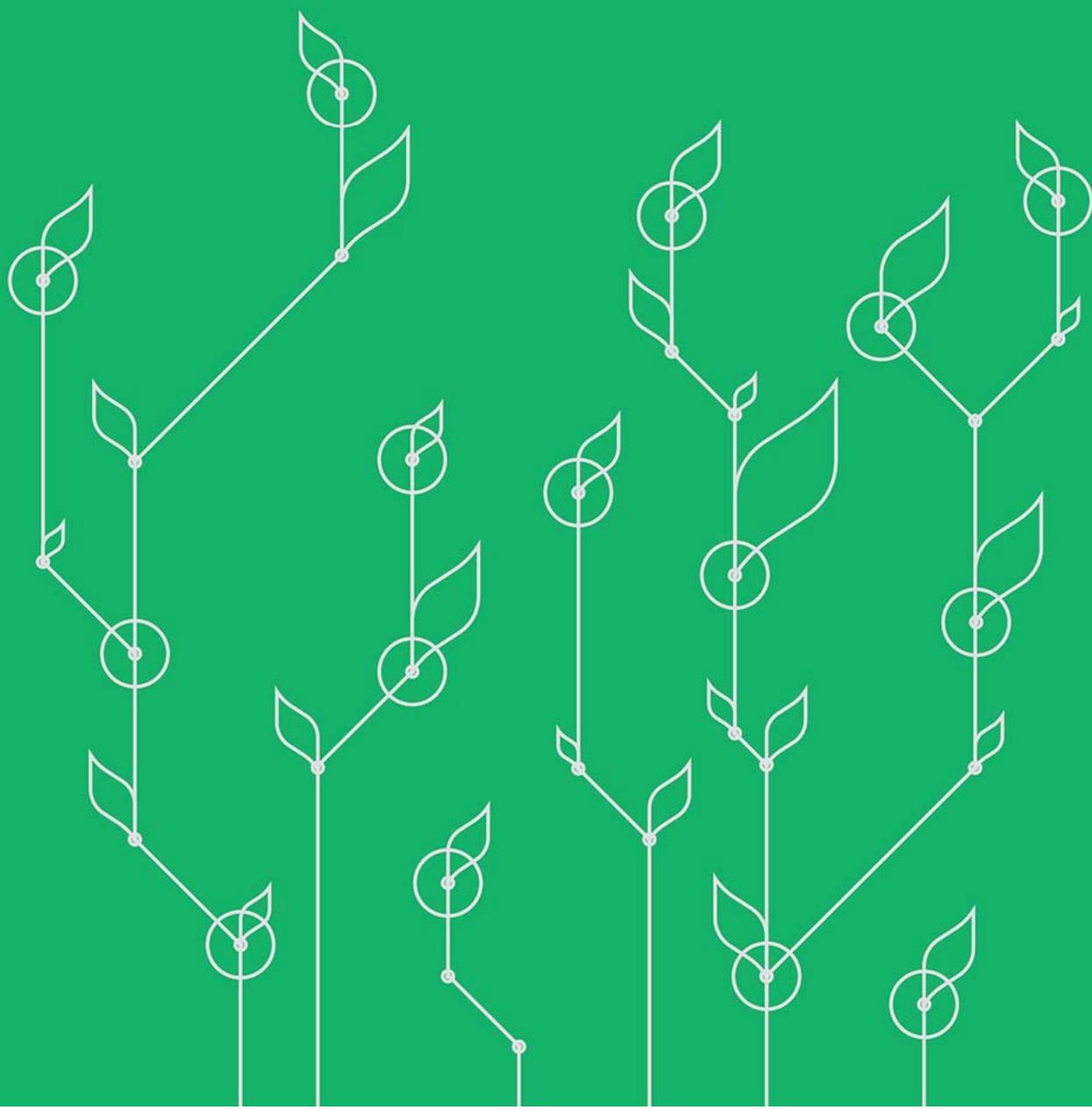


BILANCIO ESERCIZIO 2024



INDICE

CAPITALE SOCIALE - Composizione	5
AVVISO DI CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA ORDINARIA	6
CARICHE SOCIALI	7
RELAZIONE SULLA GESTIONE	9
1 Parte Generale	10
2 Quadro regolatorio e rapporti con il concedente	11
3 Andamento della gestione	13
3.1 Andamento economico-finanziario.....	13
3.2 Situazione finanziaria	14
3.3 Situazione patrimoniale	16
4 Attività autostradale	17
4.1 Andamento del traffico	17
4.2 Incidentalità	25
4.3 Tariffe.....	27
4.4 Ricavi da pedaggio.....	27
4.5 Ricavi da gestione aree di servizio.....	28
4.6 Manutenzioni stradali	30
4.7 Servizi all'utenza stradale	36
4.8 Gestione contenziosi per danni subiti dalla Società	39
4.9 Supporto alla costruzione della nuova linea Ferroviaria Alta Capacità.....	39
5 Gestione degli investimenti	42
5.1 Attività di costruzione: investimenti in corso di realizzazione.....	42
5.2 Altro: contributi concessionari	47
5.3 Investimenti da realizzare.....	47
5.4 Altre opere in fase di progettazione e di prossima realizzazione	48
6 Risorse umane	53
6.1 Informazioni sul personale	53
6.2 Organizzazione delle risorse umane.....	54
6.3 Sicurezza e salute nell'ambiente di lavoro	55
7 Governance, organizzazione e gestione delle attività	56
7.1 Informazioni sul governo societario e gli assetti proprietari	56
7.2 Sostenibilità: piano, <i>governance</i> e <i>reporting</i>	57
7.3 Gestione della sicurezza stradale	57
7.4 Carta dei servizi	58
7.5 Certificazioni aziendali.....	58
7.6 Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001	59
7.7 Sicurezza informatica	60
8 Altre informazioni	62
8.1 Principali rischi e incertezze.....	62
8.2 Rapporti con parti correlate.....	62
8.3 Studi, ricerche ed innovazioni.....	66
8.4 Azioni proprie.....	67

9	<i>Evoluzione prevedibile della gestione</i>	68
10	<i>Riconciliazione prospetti contabili IFRS e ITA GAAP</i>	69
11	<i>Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali prot. n. SVCA-MIT-0002719 del 31.01.2025</i>	71
	<i>BILANCIO DI ESERCIZIO</i>	74
	Attività	75
	Patrimonio netto e passività.....	76
	Conto Economico.....	77
	Conto economico complessivo	78
	Rendiconto finanziario.....	80
	<i>Contenuto del bilancio</i>	81
	<i>Principi contabili significativi</i>	83
	<i>Note Esplicative</i>	96
	<i>Informazioni finanziarie</i>	124
	<i>Altre informazioni</i>	127
	Gestione dei rischi finanziari	128
	Rischio di liquidità	128
	Rischio tasso di interesse.....	129
	<i>Sensitivity analysis</i>	129
	Ulteriori rischi di minore impatto per la Società.....	130
	Informativa sul <i>fair value</i>	130
	Attività e passività valutate al <i>fair value</i> su base ricorrente: ripartizione per livelli di <i>fair value</i>	131
	Impegni e garanzie prestate	131
	Informazioni ex art. 1 comma 125, della Legge 4 agosto 2017 n.124	132
	Eventi successivi al 31 dicembre 2024	132
	<i>Informazioni su attività di direzione e coordinamento</i>	133
	<i>Proposta di destinazione del risultato d'esercizio</i>	135
	<i>RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE</i>	137
	<i>RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE</i>	143

CAPITALE SOCIALE - Composizione

Capitale sociale Euro 125.000.000

Composizione al 31.12.2024

SOCI	N. AZIONI	VALORE NOMINALE	QUOTA PARTECIPAZIONE
A4 Holding S.p.A.	125.000.000	1,00	100,00%
TOTALE GENERALE	125.000.000	1,00	100,00%

AVVISO DI CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA ORDINARIA

La Società A4 Holding S.p.A., Socio Unico di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., è convocata in Assemblea Ordinaria, per il giorno **14 aprile 2025 alle ore 12:00**, in unica convocazione, presso la Sede Legale in Verona, Via Flavio Gioia n. 71, per trattare il seguente

ordine del giorno:

1. Bilancio al 31 dicembre 2024, relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione, relazione del Collegio dei Sindaci e Relazione della Società di Revisione Legale: deliberare inerenti e conseguenti;
2. Determinazione del numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione e nomina degli Amministratori ai sensi dell'art. 15 dello Statuto sociale;
3. Determinazione dei compensi spettanti agli Amministratori ai sensi dell'art. 20 dello Statuto sociale.

Ai sensi dell'art. 2370 c.c. e dell'art. 12 dello Statuto Sociale hanno diritto di intervenire all'Assemblea gli Azionisti che siano legittimati all'esercizio del diritto di voto. I Soci che hanno diritto di intervenire all'Assemblea possono farsi rappresentare da altra persona, ai sensi dell'art. 2372 c.c. e dell'art. 13 dello Statuto Sociale.

Ai sensi dell'art. 10 dello Statuto sociale l'intervento in Assemblea e l'espressione del voto possono avvenire a distanza tramite mezzi di telecomunicazione.

A tal fine gli aventi diritto interessati a partecipare coi mezzi di telecomunicazione sono richiesti di inviare il nominativo e relativo indirizzo e-mail della persona che interverrà in Assemblea, se del caso per il Socio con apposita delega, all'indirizzo PEC **segreteria societaria@pec.a4holding.it**. Ai soggetti così individuati verranno, quindi, inviate le istruzioni per il collegamento audio/video.

Verona, 13 marzo 2025

Per il Consiglio Di Amministrazione
Gonzalo Alcalde Rodriguez
Presidente

CARICHE SOCIALI

CARICHE SOCIALI

Consiglio di Amministrazione¹ - esercizi 2022 – 2024

Presidente e Amministratore Delegato

Gonzalo Alcalde Rodriguez

Consiglieri

Alessandro Bertani

Bruno Chiari

Gabriella Costantini²

Paolo Ferrero

Collegio Sindacale - esercizi 2023 – 2025

Presidente - Rappresentante Ministero dell'Economia e delle Finanze

Maria Brogna

Sindaco effettivo - Rappresentante Ministero Infrastrutture e Trasporti

Rita Caianiello

Sindaco effettivo

Mariateresa Diana Salerno

Giuliano Terenghi

Giuseppe Benini

Sindaco supplente

Luca Guazzo Crescini

Cristiano Maccagnani

Direttore Generale

Bruno Chiari

Società di revisione

Kpmg S.p.A.

¹ Consiglio di Amministrazione nominato dall'Assemblea Ordinaria dei Soci del 30 aprile 2022 per il triennio 2022-2023-2024.

² Cooptata in data 29 novembre 2024 in sostituzione del dimissionario Alberto Brentegani.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

1 Parte Generale

La Parte Generale della Relazione sulla Gestione, con la quale si apre il presente Bilancio di esercizio, mette in evidenza i fatti principali che hanno caratterizzato l'andamento economico italiano e la vita della Società. Nel seguito sono ampiamente illustrati tutti gli avvenimenti e/o circostanze con indicazioni quantitative, comparate con i valori di uno o più esercizi precedenti, se ritenuto necessario al fine di una migliore comprensione di quanto esposto.

Le minacce geopolitiche osservate nel 2024 non si sono finora tradotte in un rallentamento dell'economia europea ed italiana; tuttavia, l'ulteriore *escalation* di diversi focolai di tensione rimane una possibilità concreta. In Medio Oriente la situazione sembra aggravarsi, nonostante gli innumerevoli appelli al cessate il fuoco. La volatilità a breve termine è una preoccupazione legittima, al pari del possibile riemergere di pressioni inflazionistiche sul lungo periodo con correlato un impatto diretto sulle aziende.

Nel 2025 inoltre, si palesano nuovi riflessi ed incertezze sul commercio e sull'andamento economico globali correlati all'introduzione di nuovi dazi.

La transizione energetica è destinata a proseguire con ulteriori investimenti nelle energie alternative seppur, con una diluizione degli obiettivi.

Secondo le stime, la crescita nazionale per il 2025 è attesa allo 0,8%, principalmente trainata da una leggera accelerazione dei consumi privati (0,8%). Tuttavia, si prevede una ulteriore contrazione degli investimenti (-1,2%), dovuta principalmente alla riduzione degli investimenti nel settore delle costruzioni, legata alla fine delle misure di sostegno, i cui effetti si protrarranno anche nel 2025. Si prevede un positivo andamento per altre categorie di investimenti, come quelli in macchinari (5,9%) e intangibili (1,6%), grazie al calo del costo del denaro e alla ripresa della domanda mondiale.

Sempre a livello italiano, mentre i settori dell'agricoltura e dei servizi sono stabili, il settore industriale mostra alcune difficoltà. La robustezza del mercato del lavoro e l'inflazione controllata offrono un contrappeso. L'auspicato allentamento della politica monetaria da parte della BCE dovrebbe stimolare investimenti e consumi, fornendo sollievo all'economia. Tuttavia, le incertezze legate al commercio estero con *partner* chiave come Germania e Stati Uniti richiedono prudenza nelle valutazioni e benefici: le prospettive economiche rimangono cautamente ottimistiche, condizionate dagli aggiustamenti interni, dall'attuazione del PNRR e dall'evoluzione del contesto geopolitico internazionale.

Tra i fattori trainanti, quindi, si collocano gli investimenti pubblici legati al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), che mirano a modernizzare le infrastrutture e a stimolare l'innovazione. Tuttavia, i ritardi nella loro attuazione hanno già limitato parte degli effetti positivi attesi. Anche la prevista riduzione del deficit pubblico, stimata al 3,4% del PIL, è identificata tra i fattori trainanti: questo risultato dovrebbe essere raggiunto grazie a una gestione fiscale più rigorosa e a un contenimento delle spese.

Non mancano però criticità significative. Il debito pubblico italiano continuerà a crescere, raggiungendo il 139,3% del PIL entro il 2026. Tale incremento è attribuibile agli interessi sul debito accumulato e agli interventi straordinari degli anni precedenti. Inoltre, la debolezza dei consumi interni resta un problema strutturale. Sebbene i salari nominali mostrino segnali di crescita moderata, l'aumento dei prezzi sui beni di consumo erode il potere d'acquisto, limitando la capacità di spesa delle famiglie e ostacolando una ripresa più robusta del mercato interno.

L'Italia e l'Europa affrontano un contesto economico globale incerto, con rischi legati alla guerra in Ucraina, alla volatilità dei mercati energetici e al rallentamento economico in Cina e negli Stati Uniti. Le politiche monetarie restrittive delle banche centrali europee potrebbero inoltre continuare a frenare gli investimenti privati e l'accesso al credito. In sintesi, il 2025 rappresenta un anno di transizione per l'economia europea e italiana. Mentre l'Europa punta

a una stabilizzazione con una crescita moderata e un'inflazione sotto controllo, l'Italia dovrà affrontare sfide specifiche legate al debito pubblico, ai consumi deboli e alla lentezza nell'attuazione dei piani di investimento. Solo un'efficace gestione delle risorse pubbliche e una strategia mirata alla competitività potranno favorire un rilancio economico sostenibile nel medio termine.

La Direzione aziendale mantiene alta l'attenzione per gli impatti che gli aumenti dei prezzi delle materie prime e del prezzo del greggio potrebbero determinare ancora nel 2025.

2 Quadro regolatorio e rapporti con il concedente

La Società, sulla base della Convenzione stipulata con il Ministero dei Trasporti (Concedente), ha in concessione fino al 31.12.2026 le seguenti infrastrutture autostradali e stradali:

- Tratta autostradale della A4 compresa tra Brescia e Padova;
- Tratta autostradale A31 da Canda (S.S. 434) a Piovene Rocchette;
- Raccordo esterno di Brescia Est, Tangenziali di Lonato, di Verona (Sud ed Est), di Vicenza (Sud), di Limena e di Padova (Nord);
- Raccordi minori per complessivi 30 km circa.

La Convenzione stabilisce i diritti e gli obblighi delle parti, comprese le responsabilità della Concessionaria per la manutenzione, l'amministrazione, il miglioramento e la sicurezza dell'autostrada. Inoltre, stabilisce le modalità di determinazione dei pedaggi autostradali.

Il Piano Economico Finanziario (PEF) è un documento fondamentale che accompagna il contratto di concessione. Esso definisce la struttura finanziaria e i dettagli economici dell'attività della Concessionaria durante il periodo di concessione. Il PEF prevede entrate, spese, investimenti e previsioni finanziarie per garantire che la concessionaria possa operare in modo efficace ed efficiente, mantenendo l'infrastruttura e garantendo un servizio adeguato agli utenti.

Sulla base della Convenzione vigente, il PEF deve essere aggiornato ogni 5 anni per riflettere cambiamenti nelle condizioni economiche, normative o operative che possono influenzare l'attività della Concessionaria autostradale. Questo aggiornamento consente alla Concessionaria e al Concedente di adattarsi ai cambiamenti nel mercato, nella tecnologia e nelle normative, garantendo al contempo un servizio affidabile e sostenibile per gli utenti dell'autostrada.

Dopo il perfezionamento del I Atto aggiuntivo alla Convenzione Autostradale (con annesso PEF) relativo al quinquennio regolatorio 2013–2017, intervenuto in data 1° ottobre 2020, la Concessionaria ha la necessità di ottenere da parte del Concedente l'approvazione dei nuovi Piani Economico Finanziari per i periodi regolatori successivi (2018-2022 e 2023-2026).

Sulla base delle previsioni di Convenzione, la Concessionaria, il 30 maggio 2018 ha presentato al Concedente la proposta di aggiornamento PEF riferita al periodo regolatorio 2018-2022. La presentazione è avvenuta nei termini stabiliti dalla Delibera CIPE n.68/2017 che indica come data ultima per la conclusione dell'aggiornamento del PEF il 30 giugno del primo esercizio del nuovo periodo regolatorio. Relativamente alla documentazione presentata, ad oggi la Società non ha ricevuto riscontro da parte del Concedente.

Nel frattempo, in data 16 febbraio 2019, ART (Autorità Regolazione Trasporti) ha pubblicato la Delibera 16/2019 relativa alla riforma del Sistema tariffario autostradale dando avvio alla consultazione delle Concessionarie. A marzo 2019 le concessionarie italiane hanno fornito ad ART le osservazioni in merito ai contenuti della Delibera.

Successivamente, nel mese di giugno 2019, ART ha pubblicato i seguenti documenti:

- la relazione istruttoria in risposta alle osservazioni inviate dalle concessionarie in merito alla Delibera 16/2019;
- le delibere relative al nuovo regime tariffario specifiche per ciascuna concessionaria con i piani finanziari in aggiornamento; per Autostrada Brescia-Padova S.p.A. risulta applicabile la Delibera n.70/2019.

Il nuovo modello tariffario prevede alcune discontinuità rispetto al meccanismo previgente:

- calcolo della tariffa suddivisa in tre componenti: gestione, costruzione e oneri integrativi;
- fattore di produttività esogeno sulla tariffa di gestione pari allo 0,45% annuo per il primo periodo tariffario (2,25% cumulato nel quinquennio);
- salvaguardia della remunerazione degli investimenti già realizzati e degli investimenti contrattualizzati;
- premi/penalità relativi alla qualità e al ritardo nella realizzazione delle opere.

Il nuovo regime avrebbe dovuto essere applicabile dal 1° gennaio 2020 mentre per gli anni 2018 e 2019 si sarebbe dovuto applicare un regime transitorio basato sull'aggiornamento del PEF vigente.

In data 29 febbraio 2020 è stata pubblicata sul supplemento ordinario n.10 alla Gazzetta Ufficiale n.51, la legge 28 febbraio 2020, n.8 di conversione del Decreto-legge 30 dicembre 2019, n.162 cosiddetto "Decreto Milleproroghe 2020". Le disposizioni di interesse per il settore autostradale a pedaggio non risultano essere state abrogate e/o emendate rispetto alla versione prevista del testo del decreto-legge.

In conformità a quanto stabilito dalla legge, la Società ha presentato il 19 giugno 2020 una "proposta preliminare di aggiornamento del PEF basato sulla delibera ART".

Successivamente, a seguito di interlocuzioni avute con il Concedente, sono state presentate ulteriori proposte di aggiornamento PEF in più date, fra cui: 21 dicembre 2020; 12 febbraio 2021; 20 giugno 2022; 29 dicembre 2023; 19 giugno 2024; 31 luglio 2024.

Nello specifico, nell'ultima consegna di luglio 2024 è stata allegata la seguente documentazione:

- il Piano Economico Finanziario relativo al periodo regolatorio 2018-2022;
- il Piano Economico Finanziario relativo al periodo regolatorio 2023-2026;
- la bozza del II Atto Aggiuntivo;
- la determinazione del Capitale Investito Netto regolatorio alla data del 31.12.2023 con la relazione della società di revisione;
- il Fascicolo Investimenti con una relazione sulle opere incluse nella proposta PEF 2023-2026 corredata da:
 - certificazione, da parte di un Ente terzo accreditato, relativamente a eventuali maggiori costi delle opere rispetto all'ultimo PEF approvato (PEF 2013); urgenza e funzionalità degli interventi avviati e non previsti nel PEF 2013; urgenza, priorità e rispetto normativa dei nuovi interventi da avviare;
 - relazione della revisione sulle tabelle da parte della società di revisione della Concessionaria;
- il Fascicolo Rapporto Concessorio con l'elenco dei contenziosi attivi con il Concedente, l'Elenco delle progettazioni e perizie presentate al Concedente e non ancora approvate, le Informazioni tecnico-economiche delle tratte autostradali in concessione e la Relazione sullo stato attuazione di alcune Delibere ART relative a rinnovo sub-concessioni, affidamento dei servizi di ricarica, diritti degli utenti e meccanismo premi/penalità.

Tutte le proposte sono state accompagnate da *disclaimer letters* che includono importanti precisazioni e riserve da parte della Concessionaria.

In tale contesto, nonostante siano state attivate nei tempi prescritti dalla normativa le procedure di aggiornamento e siano stati puntualmente trasmessi gli aggiornamenti richiesti dal Concedente, l'approvazione dei PEF è tuttora in corso.

Va infine precisato che nel modello regolatorio, per garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria, è prevista l'inclusione di poste figurative (di segno positivo o negativo) al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio. Sulla base delle prescrizioni ricevute dal Concedente nel corso del 2024 e recepite nel PEF consegnato lo scorso luglio, in corso di esame da parte del Concedente, il valore stimato del potenziale debito di poste figurative a carico della Concessionaria al 31.12.2024 è quantificabile fino a un massimo di Euro 317 milioni (Euro 360 milioni al 31.12.2023).

Tenuto conto delle attuali ipotesi incluse nell'ultimo PEF consegnato, del piano di investimenti previsti per gli esercizi 2025 e 2026 e delle valutazioni sulla capacità della Concessionaria di portarli a termine entro il 31.12.2026, gli Amministratori ritengono che tale valore risulterebbe assorbibile entro il termine del periodo concessorio (31.12.2026).

3 Andamento della gestione

3.1 Andamento economico-finanziario

Nel 2024 i *Ricavi autostradali* sono pari ad Euro 427,5 milioni (Euro 418,1 milioni nel 2023): l'incremento per Euro 9,4 milioni (+2,25%) è ascrivibile all'incremento tariffario riconosciuto per l'esercizio 2024 pari al 2,30%. Infatti il volume di traffico, in particolare sulla tratta A31, nel corso del 2024 ha subito un lieve calo dovuto agli effetti dell'apertura al traffico a partire da maggio 2024 del raccordo autostradale della Pedemontana Veneta che, partendo dal casello di Montecchio Maggiore, si collega sia con la A31 (Thiene-VI) che con la A27 all'altezza di Spresiano (TV): il decongestionamento della conurbazione territoriale dell'area metropolitana del Veneto centrale tramite questa nuova opera ha certamente influito sulle scelte di percorsi viari adottati dagli utenti.

La voce Ricavi include: "introiti da pedaggio" per Euro 407,2 milioni (nel 2023 Euro 398,4 milioni), "royalties da gestione sub concessioni" per Euro 18,5 milioni (nel 2023 Euro 17,9 milioni) e "recupero spese da esazione" per Euro 1,8 milioni (nel 2023 Euro 1,7 milioni).

I *Ricavi per servizi da costruzione* (contabilizzati secondo le indicazioni dell'IFRIC 12) da Euro 76,0 milioni nel 2023 sono passati ad Euro 70,0 milioni nel 2024 e sono direttamente correlati agli investimenti effettuati in opere di costruzione.

La voce *Altri ricavi*, diminuisce rispetto allo scorso esercizio passando da Euro 22,6 milioni nel 2023 ad Euro 15,4 milioni nel 2024: la voce risulta prevalentemente influenzata dal minor ribaltamento a terzi dei costi per servizi sostenuti per attività di supporto alla costruzione della linea ferroviaria Alta Velocità Venezia-Milano in base a specifici accordi contrattualizzati.

La riduzione intervenuta nei Costi operativi è principalmente ascrivibile al fatto che i lavori per la costruzione della linea dell'alta velocità/alta capacità Verona, bivio per Vicenza (Iricav due) stanno volgendo al termine.

Gli *Oneri concessori*, riconosciuti annualmente al Concedente in misura percentuale sugli incassi da pedaggio, ammontano ad Euro 59,7 milioni (Euro 59,3 milioni del 2023).

Gli effetti derivanti dall'applicazione delle metodologie previste in tema di Piani Economico Finanziari - con la scadenza concessoria definita a fine 2026 si traducono nell'incremento del valore complessivo degli ammortamenti e svalutazioni che vengono calcolati con l'obiettivo

di azzerare il valore netto di bilancio degli *assets* entro la medesima scadenza. Gli accantonamenti ai fondi rischi nel 2024 risentono di stanziamenti al fondo beni gratuitamente devolvibili per Euro 12,0 milioni mentre Euro 32,0 milioni nel 2023.

L'aumento in valore assoluto del *Risultato operativo netto* che da Euro 52,3 milioni nel 2023 passa ad Euro 59,3 milioni nel 2024, risulta influenzato dagli effetti delle minori svalutazioni descritte nel paragrafo precedente.

Si riportano nel seguito le principali voci del conto economico opportunamente riclassificate per meglio esplicitare gli effetti occorsi nell'esercizio:

	ESERCIZIO 2023		ESERCIZIO 2024	
	Euro /000	%	Euro /000	%
Ricavi autostradali	418.127	80,92%	427.543	83,39%
Ricavi per servizi di costruzione	75.973	14,70%	69.686	13,59%
Altri ricavi	22.602	4,37%	15.476	3,02%
Ricavi	516.702	100,00%	512.705	100,00%
Costi operativi	(228.906)		(221.826)	
Oneri concessori	(59.339)		(59.741)	
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti	(176.186)		(171.815)	
RISULTATO OPERATIVO NETTO	52.271	10,12%	59.323	11,57%
Totale proventi/(oneri) da attività finanziaria	(13.134)		(10.107)	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	39.137	7,57%	49.216	9,60%
Imposte	(22.233)	56,81%	(25.591)	52,00%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	16.904		23.625	

La diminuzione degli *Oneri finanziari* (nel 2024 pari ad Euro 10,1 milioni contro Euro 13,1 milioni nel 2023) è imputabile principalmente all'aumento degli interessi attivi sui conti correnti bancari nonché al progressivo rimborso dei debiti finanziari.

Le *imposte* dell'esercizio 2024 ammontano ad Euro 25,6 milioni (nel 2023 Euro 22,0 milioni). La scadenza della concessione nel 2026 ha influenzato le valutazioni fiscali adottate per la determinazione degli oneri per imposte dirette: le attuali norme non consentono la ragionevole certezza di valutare come recuperabili alcune svalutazioni operate nell'esercizio.

3.2 Situazione finanziaria

Il Rendiconto Finanziario, esposto nel seguito in forma maggiormente sintetica rispetto al prospetto in Bilancio, mostra gli impatti delle variazioni intervenute nella voce Disponibilità liquide e mezzi equivalenti nel corso dell'esercizio ed evidenzia in particolare la generazione di liquidità per Euro 111,6 milioni.

Al fine di allinearsi all'esposizione adottata dalla controllante indiretta Abertis Infraestructuras S.A. e di fornire una completa rappresentazione degli investimenti effettuati sulle infrastrutture autostradali, nella predisposizione del bilancio del corrente esercizio gli utilizzi relativi al Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali (IFRIC 12) sono stati inclusi all'interno delle attività di investimento.

Rendiconto finanziario	Anno 2023	Anno 2024
	Euro /000	Euro /000
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	16.904	23.625
<i>rettificato da operazioni senza effetti sulla liquidità:</i>		
<i>Ammortamenti</i>	149.963	173.455
<i>Fondo rischi Immobilizzazioni/ripristini</i>	32.000	12.000
<i>Accantonamento/utilizzi Fondo per ripristino e sostit. infrastrutture autostr. i</i>	12.520	1.227
<i>Utilizzi/Accantonamento altri fondi</i>	350	(254)
<i>Attività destinate alla vendita</i>	-	-
Autofinanziamento delle attività operative (1)	211.737	210.053
Variazione del capitale circolante	43.011	(4.292)
Variazione degli altri crediti/debiti operativi	(2.689)	(85)
Imposte pagate	(17.680)	(8.039)
Variazione delle attività/passività per imposte	4.610	17.155
Altre variazioni da/(per) attività operative (2)	27.252	4.739
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)	238.989	214.792
Attività materiali	(734)	-
Attività immateriali	(75.861)	(69.632)
Attività finanziarie non correnti/correnti	(2.848)	2.574
B) Flusso da/(per) attività di investimento	(79.443)	(67.058)
C) Flusso generato/(assorbito) dall'attività tipica (A+B)	159.546	147.734
Altre passività finanziarie non correnti/correnti	(24.330)	(25.451)
Debiti verso altri correnti e non correnti	(903)	(1.942)
Canoni leasing pagati	(1.185)	(1.177)
Interessi passivi pagati	(5.436)	6.138
Interessi attivi incassati	996	3.202
Apporti degli azionisti/(Dividendi)	(57.852)	(16.904)
D) Flusso da/(per) attività finanziarie	(88.710)	(36.134)
E) Flusso generato/(assorbito) nel periodo (C+D)	70.836	111.600
Disponibilità/(indebitamento) iniziale corrente	262.180	333.016
Flusso generato/(assorbito) nel periodo	70.836	111.600
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE	333.016	444.616
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	333.016	444.616
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE	333.016	444.616

La dinamica finanziaria del 2024 evidenzia flussi generati da autofinanziamento per Euro 210.053 mila (nel 2023 Euro 211.737 mila) aumentato dalla gestione operativa corrente per Euro 4.739 mila (nel 2023 Euro 27.252 mila); il saldo dell'attività operativa ammonta ad Euro 214.792 mila rispetto a quello del 2023 ammontante ad Euro 238.989 mila.

L'attività di investimento, sviluppatasi principalmente nell'ambito della realizzazione delle infrastrutture viabilistiche, ha assorbito, nel corso dell'anno, liquidità per Euro 67.058 mila (Euro 79.443 mila nel 2023).

La variazione netta dei flussi da attività finanziarie ha assorbito liquidità per un importo pari a Euro 36.134 mila da confrontare con l'assorbimento di liquidità del 2023 per Euro 88.710 mila, tale assorbimento di liquidità è stato determinato principalmente dal pagamento dei dividendi per Euro 16.904 mila (nel 2023 Euro 57.852 mila), dal rimborso di Euro 25 milioni della rata capitale al 31.03.2024 del finanziamento di originali Euro 200 milioni e dal pagamento dei relativi oneri finanziari per Euro 6.075 mila (nel 2023 Euro 5.294 mila).

Si evidenzia che la Società non detiene strumenti finanziari derivati.

Per quanto riguarda la “posizione finanziaria netta” della Società nel seguito si riportano le principali voci.

Posizione finanziaria netta	31.12.2023	31.12.2024
	Euro /000	Euro /000
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(333.016)	(444.616)
Crediti finanziari a breve termine	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Finanziamenti a breve termine	25.000	100.000
Altre passività finanziarie a breve termine	1.737	1.032
Totale passività finanziarie correnti	26.737	101.032
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto corrente	(306.279)	(343.584)
Finanziamenti a medio-lungo termine	99.747	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine	-	-
Indebitamento finanziario non corrente	99.747	-
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto	(206.532)	(343.584)
Crediti finanziari a medio-lungo termine	-	-
Altre attività finanziarie non correnti	-	-
Totale attività finanziarie non correnti	-	-
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto totale	(206.532)	(343.584)

3.3 Situazione patrimoniale

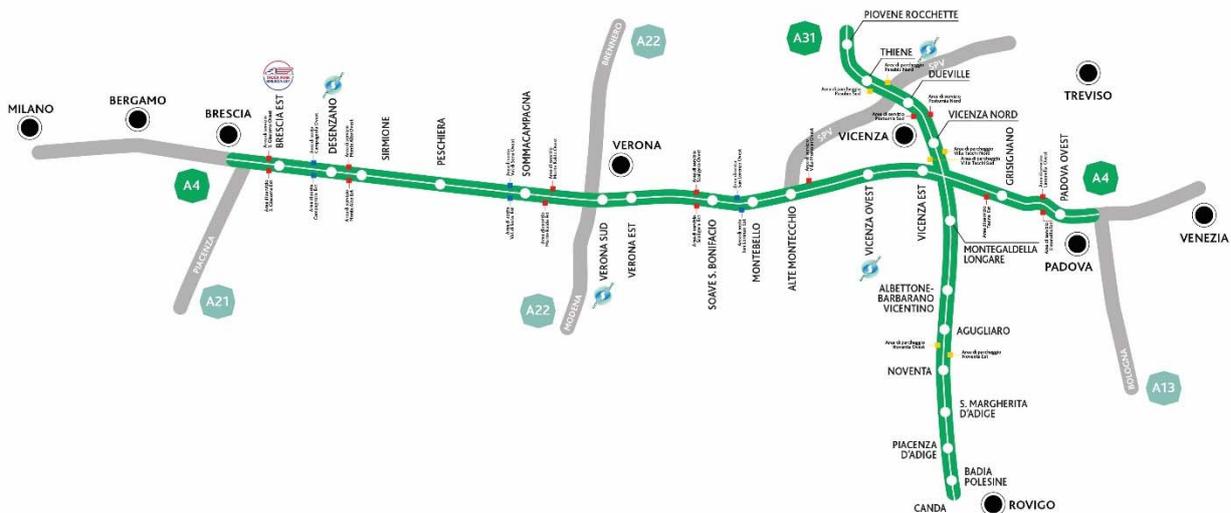
In forma sintetica viene rappresentata nella tabella seguente la struttura patrimoniale comparata al 31 dicembre 2024 e 2023:

Situazione patrimoniale	31.12.2023	31.12.2024
	Euro /000	Euro /000
Attività Non Correnti	521.014	400.729
Attività Correnti	450.471	535.526
Totale Attività	971.485	936.255
Patrimonio netto	573.541	579.959
Passività Non Correnti	224.271	102.859
Passività Correnti	173.673	253.437
Patrimonio Netto e Passività	971.485	936.255

4 Attività autostradale

La Società opera sul tratto autostradale della A4 da Brescia a Padova e sul tratto autostradale della A31 Valdastico da Piovene-Rocchette a Rovigo.

L'autostrada A4 tratta Brescia-Padova ha una lunghezza di 146,1 km. In data 31.08.2015, a seguito del completamento a sud dell'autostrada A31 Valdastico e dell'apertura al traffico, la lunghezza della A31 Valdastico, dalla fine competenza oltre il casello di Piovene Rocchette all'interconnessione con la SS434, diviene di km 89,535.



Il tracciato



4.1 Andamento del traffico

Nel corso dell'anno 2024, sui tratti autostradali in concessione della A4 Brescia Padova e della A31 Valdastico, il traffico ha registrato un decremento medio complessivo in termini di veicoli-chilometro pari al -0,25% rispetto all'esercizio precedente (per un totale di n.5.744.554.690 veicoli-chilometro). Nella fattispecie:

- tratto A4 Brescia Padova: un incremento complessivo del traffico del +0,57%, nello specifico per la componente leggera un +0,44% e per la componente pesante un +0,90%;
- tratto A31 Valdastico: un decremento complessivo del traffico del -7,08%, nello specifico per la componente leggera un -6,73% e per la componente pesante un -8,17%.

L'andamento del traffico, soprattutto sulla tratta A31 Valdastico, è stato influenzato dal completamento della nuova struttura viaria Superstrada Pedemontana Veneta la cui interconnessione con la A4 è avvenuta a inizio maggio 2024.

L'arteria collega la nuova autostazione di Montecchio Maggiore (VI) a Spresiano (TV) passando per il distretto industriale di Thiene-Schio, per Bassano del Grappa e a nord di Treviso, interconnettendo tre autostrade (la A4, l'A31 e l'A27), per complessivi 162 km.

In termini di **veicoli effettivi**, il traffico ha registrato un incremento complessivo nell'anno 2024 pari ad un +2,34% rispetto all'anno 2023 (per un totale di n.118.077.638 veicoli effettivi). Nella fattispecie:

- tratto A4 Brescia-Padova: un incremento complessivo del traffico del +1,86%, di cui per la componente leggera un +2,00% e per la componente pesante un +1,43%;
- tratto A31 Valdastico: un decremento complessivo del -6,21%, di cui per la componente leggera un -5,81% e per la componente pesante un -7,42%.

La **media dei veicoli teorici giornalieri** (*Average Daily Traffic*) è stata di n.96.633 sulla A4 Brescia-Padova e di n.17.618 sulla A31 Valdastico, con un incremento rispettivamente del +0,30% ed un decremento del -7,33% rispetto all'anno 2023. La percorrenza media di ogni veicolo è stata di Km 48,65 nel 2024 (Km 49,92 nel 2023, con un decremento pari a -2,54%).

Le punte massime di traffico si sono registrate il giorno 12 luglio con n.359.736 veicoli effettivi sulla A4 Brescia-Padova ed il giorno 13 dicembre con n.77.887 veicoli effettivi sulla A31 Valdastico.

Di seguito si fornisce l'estesa della Rete in Concessione:

Estesa Società	IN ESERCIZIO (Km)	IN COSTRUZIONE (Km)	IN PROGRAMMA (Km)	TOTALE
A4 BRESCIA-PADOVA	146,1	0,0	0,0	146,1
A31 VALDASTICO	89,5	0,0	46,0	135,5
SOCIETA' BRESCIA-PADOVA	235,6	0,0	46,0	281,6

4.1.1 Volumi di traffico

Per quanto riguarda i volumi di traffico (espressi in veicoli effettivi, teorici e chilometro) per le tratte A4 Brescia Padova ed A31 Valdastico si evidenzia che i veicoli vengono classificati in base alla "classificazione Assi Sagoma", che prevede:

- Classe A: motocicli e autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, inferiore/ uguale ad 1,30 m;
- Classe B, 3, 4, 5: autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, superiore a 1,30 m. e tutti i veicoli a tre o più assi.

Nel seguito si forniscono i dati degli ultimi dieci anni; va premesso che negli anni successivi al 2015, il traffico e la percorrenza media hanno scontato ed hanno riflesso il cambiamento strutturale conseguente al completamento a sud sino all'interconnessione con la SS434, in data 31.08.2015, dell'autostrada A31 Valdastico, per un totale in esercizio di km 89,5).

L'anno 2024 è stato caratterizzato da due importanti interventi sulla rete autostradale e viaria veneta, interventi che hanno influenzato l'andamento del traffico, in particolar modo nella componente pesante e sulla tratta autostradale A31 Valdastico:

- 1) il completamento della superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta, arteria che collega Montecchio Maggiore (VI) a Spresiano (TV) passando per il distretto industriale di Thiene-Schio fino a nord di Treviso;
- 2) in data 26.06.2024 l'apertura al traffico ed al pedaggiamento la nuova autostazione di Montecchio Maggiore al km 318+986.

Brevemente a supporto e chiarezza dei dati di traffico evidenziati successivamente, la cronologia delle aperture al traffico:

- i. il 03.06.2019, sono stati aperti al traffico gli svincoli di interconnessione tra l'autostrada A31 Valdastico e la superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta

(primo tratto iniziale di km 7), con la contestuale apertura del casello di Pedemontana Veneta denominato Valdastico;

- ii. in data 18.06.2020 l'apertura al traffico del tratto Malo-Conneessione A31; in data 19.11.2020 del tratto Breganze-Bassano del Grappa Ovest;
- iii. in data 28.05.2021 del tratto Bassano del Grappa Ovest-Montebelluna;
- iv. in data 08.07.2022 il tratto Montebelluna-Spresiano;
- v. in data 06.04.2023 il tratto Barriera Treviso Interconnessione A27 e Spresiano Villorba Est; per ultimo in data 29.12.2023 la tratta Montecchio Maggiore Sud-Malo;
- vi. In data 04.05.2024 viene completata l'apertura dell'intera SPD ed aperta al traffico l'interconnessione tra la Autostrada A4 Brescia Padova al km 318+986 e la Superstrada Pedemontana Veneta;
- vii. In data 26.06.2024 viene aperta al traffico ed al pedaggiamento la nuova autostazione di Montecchio Maggiore al km 318+986.

A4 BRESCIA PADOVA

ANNO	Veicoli Effettivi ¹	Veicoli Teorici ²	Veicoli Chilometro ³	VARIAZIONE % su anno precedente		
				Effettivi	Teorici	Chilometro
2024	108.684.446	35.367.727	5.167.224.972	1,86%	0,57%	0,57%
2023	106.703.361	35.166.914	5.137.886.168	3,03%	2,95%	2,95%
2022	103.563.053	34.157.960	4.990.477.929	10,00%	10,49%	10,49%
2021	94.152.488	30.914.558	4.516.616.953	21,42%	23,71%	23,71%
2020	77.541.238	24.990.401	3.651.097.590	-27,55%	-28,61%	-28,61%
2019	107.024.377	35.003.236	5.113.972.748	0,22%	0,00%	0,00%
2018	106.791.204	35.004.885	5.114.213.667	1,60%	0,99%	0,99%
2017	105.108.657	34.661.059	5.063.980.786	2,37%	2,45%	2,45%
2016	102.676.468	33.832.335	4.942.904.160	3,16%	2,41%	2,41%
2015	99.528.006	33.035.649	4.826.508.363	2,85%	3,69%	3,69%
2014	96.767.183	31.859.780	4.654.713.905			
Medie giornaliere 2024	296.952	96.633	14.118.101			

A31 VALDASTICO

ANNO	Veicoli Effettivi ¹	Veicoli Teorici ²	Veicoli Chilometro ³	VARIAZIONE % su anno precedente		
				Effettivi	Teorici	Chilometro
2024	22.903.064	6.448.090	577.329.718	-6,21%	-7,08%	-7,08%
2023	24.420.238	6.939.150	621.296.794	6,24%	5,57%	5,57%
2022	22.985.312	6.573.308	588.541.137	6,10%	7,14%	7,14%
2021	21.663.317	6.135.107	549.306.784	22,03%	24,80%	24,80%
2020	17.751.947	4.915.932	440.147.982	-19,80%	-17,77%	-17,77%
2019	22.134.051	5.978.054	535.245.074	2,52%	1,96%	1,96%
2018	21.591.036	5.863.274	524.968.235	2,93%	4,09%	4,09%
2017	20.975.864	5.632.755	504.328.699	4,96%	6,73%	6,73%
2016	19.984.079	5.277.434	472.515.022	9,33%	7,26%	20,50%
2015	18.279.259	4.920.375	392.133.534	15,59%	-15,69%	23,14%
2014	15.813.327	5.835.780	318.444.235			
Medie giornaliere 2024	62.577	17.618	1.577.404			

¹ **Veicoli Effettivi:** È il numero di tutte le unità veicolari (motocicli, autovetture, autocarri, motrici, autotreni, autoarticolati, autosnodati) entrate, uscite o transitate in Autostrada, a prescindere dai chilometri percorsi.

² **Veicoli Teorici:** Sono le unità veicolari che idealmente hanno percorso l'intera tratta autostradale; il loro numero è dato dal rapporto tra i "Veicoli/Chilometro" e la lunghezza dell'Autostrada.

³ **Veicoli Chilometro:** Sono i chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate, uscite o transitate in Autostrada.

4.1.2 Composizione del traffico espresso in veicoli chilometro

Di seguito si fornisce il dettaglio della composizione dei volumi di traffico (espressi in veicoli chilometro) per le tratte A4 Brescia Padova ed A31 Valdastico negli anni dal 2014 al 2024:

A4 BRESCIA PADOVA

ANNO	Veicoli Chilometro				Totali	VARIAZIONE % su anno precedente			NUMERI INDICE ⁷
	Leggeri	%	Pesanti	%		Leggeri	Pesanti	Totali	
2024	3.650.606.337	70,65%	1.516.618.635	29,35%	5.167.224.972	0,44%	0,90%	0,57%	111
2023	3.634.722.339	70,74%	1.503.163.829	29,26%	5.137.886.168	4,24%	-0,02%	2,95%	110
2022	3.486.970.086	69,87%	1.503.507.844	30,13%	4.990.477.929	14,69%	1,85%	10,49%	107
2021	3.040.419.063	67,32%	1.476.197.890	32,68%	4.516.616.953	27,73%	16,16%	23,71%	97
2020	2.380.269.474	65,19%	1.270.828.116	34,81%	3.651.097.590	-35,09%	-12,17%	-28,61%	78
2019	3.666.985.117	71,71%	1.446.987.631	28,29%	5.113.972.748	-0,36%	0,90%	0,00%	110
2018	3.680.106.379	71,96%	1.434.107.288	28,04%	5.114.213.667	0,30%	2,82%	0,99%	110
2017	3.669.255.840	72,46%	1.394.724.946	27,54%	5.063.980.786	1,76%	4,31%	2,45%	109
2016	3.605.770.871	72,95%	1.337.133.289	27,05%	4.942.904.160	2,26%	2,83%	2,41%	106
2015	3.526.214.152	73,06%	1.300.294.211	26,94%	4.826.508.363	3,83%	3,31%	3,69%	104
2014	3.396.123.314	72,96%	1.258.590.591	27,04%	4.654.713.905				100

A31 VALDASTICO

ANNO	Veicoli Chilometro				Totali	VARIAZIONE % su anno precedente			NUMERI INDICE ⁷
	Leggeri	%	Pesanti	%		Leggeri	Pesanti	Totali	
2024	441.062.774	76,40%	136.266.944	23,60%	577.329.718	6,73%	8,17%	7,08%	181
2023	472.909.389	76,12%	148.387.405	23,88%	621.296.794	5,77%	4,90%	5,57%	195
2022	447.091.315	75,97%	141.449.822	24,03%	588.541.137	9,07%	1,48%	7,14%	185
2021	409.923.753	74,63%	139.383.031	25,37%	549.306.784	26,13%	21,06%	24,80%	172
2020	325.008.245	73,84%	115.139.737	26,16%	440.147.982	-21,30%	-5,83%	-17,77%	138
2019	412.976.830	77,16%	122.268.244	22,84%	535.245.074	1,52%	3,47%	1,96%	168
2018	406.804.564	77,49%	118.163.671	22,51%	524.968.235	3,59%	5,86%	4,09%	165
2017	392.704.211	77,87%	111.624.488	22,13%	504.328.699	6,20%	8,66%	6,73%	158
2016	369.790.779	78,26%	102.724.243	21,74%	472.515.022	19,76%	23,22%	20,50%	148
2015	308.769.424	78,74%	83.364.110	21,26%	392.133.534	23,50%	21,83%	23,14%	123
2014	250.020.281	78,51%	68.423.954	21,49%	318.444.235				100

⁷ Il Numero Indice mette in relazione due o più valori assunti da uno stesso fenomeno in epoche diverse, esprimendoli in funzione di un'unica base. Ad esempio, il valore di 111 assunto dal Numero Indice per i Veicoli Km. sulla A4 Brescia-Padova nel 2024 si traduce in un incremento degli stessi del 11% rispetto all'anno 2014.

4.1.3 Traffico pagante espresso in chilometri percorsi

Di seguito si fornisce il dettaglio del traffico pagante, espresso in veicoli chilometro, transitato in A4 Brescia Padova ed A31 Valdastico.

A4 BRESCIA PADOVA ED A31 VALDASTICO

ANNO 2024	LEGGERO		PESANTE			TOTALE
	CLASSE A	CLASSE B	CLASSE 3	CLASSE 4	CLASSE 5	
Gennaio	302.330.319	42.128.285	7.837.708	5.482.735	70.943.880	428.722.927
Febbraio	290.974.386	44.503.979	8.619.393	6.036.514	77.293.695	427.427.967
Marzo	317.411.741	48.939.352	9.035.874	6.135.376	76.882.322	458.404.665
Aprile	338.635.995	50.934.119	9.126.053	5.879.375	74.198.405	478.773.947
Maggio	346.925.852	54.474.410	10.322.771	6.470.020	79.162.537	497.355.590
Giugno	356.941.733	51.515.560	9.777.990	5.916.723	74.441.309	498.593.315
Luglio	396.705.534	55.821.013	11.055.992	6.507.157	82.072.820	552.162.516
Agosto	390.875.444	43.318.531	8.079.107	4.449.776	55.090.241	501.813.099
Settembre	360.139.815	52.480.498	10.021.280	6.242.507	75.213.535	504.097.635
Ottobre	335.204.774	52.787.546	9.943.910	6.870.832	82.663.245	487.470.307
Novembre	320.800.774	46.539.822	8.453.504	6.044.373	74.782.329	456.620.802
Dicembre	324.121.319	41.554.028	7.363.346	5.288.611	60.560.194	438.887.499
Totali	4.081.067.686	584.997.143	109.636.928	71.323.999	883.304.512	5.730.330.269

VEICOLI CHILOMETRO						
ANNO 2023	LEGGERO		PESANTE			TOTALE
	CLASSE A	CLASSE B	CLASSE 3	CLASSE 4	CLASSE 5	
Gennaio	297.149.959	40.869.585	7.579.650	4.954.820	66.252.891	416.806.905
Febbraio	277.174.205	43.288.842	8.322.462	5.258.128	71.626.944	405.670.581
Marzo	313.585.795	51.915.536	9.842.095	6.219.200	83.944.088	465.506.714
Aprile	352.023.303	49.277.542	8.674.851	5.099.272	66.390.711	481.465.679
Maggio	343.587.795	54.756.014	10.536.171	6.224.973	81.128.618	496.233.571
Giugno	364.554.182	53.548.599	10.372.468	5.977.165	77.125.808	511.578.222
Luglio	414.593.316	54.764.124	10.999.456	5.944.160	76.148.194	562.449.250
Agosto	388.145.694	45.198.836	8.604.797	4.656.244	57.983.997	504.589.568
Settembre	368.864.092	53.550.987	10.283.795	5.895.527	75.934.266	514.528.667
Ottobre	344.220.653	52.967.731	10.010.458	6.291.274	79.766.062	493.256.178
Novembre	307.155.038	48.373.111	8.956.622	6.275.137	77.338.522	448.098.430
Dicembre	325.936.955	44.649.351	7.619.548	5.277.646	61.188.053	444.671.553
Totali	4.096.990.987	593.160.258	111.802.373	68.073.546	874.828.154	5.744.855.318

4.1.4 Traffico per tratta e direzione espresso in veicoli effettivi

Di seguito si fornisce il dettaglio del traffico, espresso in veicoli effettivi, transitato in A4 Brescia Padova ed A31 Valdastico per tratta e direzione di marcia.

A4 BRESCIA PADOVA

CARREGGIATA EST			Anno 2024	CARREGGIATA OVEST			VARIAZIONE % 2024 vs 2023
Veicoli Transitati			A4 BRESCIA PADOVA	Veicoli Transitati			CARREGGIATA EST + OVEST
Leggeri	Pesanti	Totali		Totali	Pesanti	Leggeri	Transitati
12.524.974	4.587.733	17.112.707	CC A4 AUTOSTRADE/BS-PD	17.257.324	4.638.705	12.618.619	1,30%
13.405.555	5.550.853	18.956.408	ALLACCIAMENTO A4/A21	19.302.890	5.665.566	13.637.324	1,47%
12.917.857	5.504.064	18.421.921	BRESCIA EST	18.410.628	5.518.722	12.891.906	1,53%
12.579.011	5.751.015	18.330.026	DESENZANO DEL GARDA	18.238.661	5.810.940	12.427.721	1,55%
12.754.861	5.778.304	18.533.165	SIRMIONE	18.478.846	5.845.526	12.633.320	2,24%
11.656.589	5.151.411	16.808.000	PESCHIERA DEL GARDA	16.667.657	5.147.883	11.519.774	1,62%
11.526.993	5.001.923	16.528.916	SOMMACAMPAGNA	16.593.771	5.138.869	11.454.902	1,78%
12.724.643	5.413.193	18.137.836	ALLACCIAMENTO A4/A22	18.742.201	5.695.696	13.046.505	2,02%
11.212.330	4.711.258	15.923.588	VERONA SUD	16.504.606	4.947.265	11.557.341	3,02%
11.978.034	5.063.888	17.041.922	VERONA EST	16.972.518	5.045.750	11.926.768	2,29%
11.098.202	4.830.588	15.928.790	SOAVE	15.909.908	4.839.121	11.070.787	2,42%
11.185.767	4.808.523	15.994.290	MONTEBELLO	15.890.496	4.820.061	11.070.435	3,09%
12.421.454	5.324.002	17.745.456	5057 Allacciamento SPV/ ALTE MONTECCHIO	17.765.088	5.398.693	12.366.395	7,93%
10.464.471	4.614.367	15.078.838	VICENZA OVEST	15.022.481	4.641.286	10.381.195	-7,56%
12.213.866	4.840.787	17.054.653	VICENZA EST	17.148.060	4.871.289	12.276.771	-6,43%
11.496.350	4.225.834	15.722.184	ALLACCIAMENTO A4/A31	15.714.745	4.267.638	11.447.107	0,27%
11.371.178	4.131.010	15.502.188	GRISIGNANO	15.529.005	4.184.258	11.344.747	0,23%
9.978.680	3.882.494	13.861.174	PADOVA OVEST	13.432.974	3.827.494	9.605.480	-0,32%
			PADOVA EST				
54.269.988			Totale movimenti	54.457.215			1,90%

A31 VALDASTICO

CARREGGIATA NORD			Anno 2024	CARREGGIATA SUD			VARIAZIONE % 2024 vs 2023
Veicoli Transitati			A31 VALDASTICO	Veicoli Transitati			CARREGGIATA EST + OVEST
Leggeri	Pesanti	Totali		Totali	Pesanti	Leggeri	Transitati
1.184.231	497.507	1.681.738	BADIA POLESINE	1.684.262	488.255	1.196.007	0,81%
1.310.998	511.674	1.822.672	PIACENZA D'ADIGE	1.813.619	504.247	1.309.372	-4,10%
1.419.565	559.468	1.979.033	SANTA MARGHERITA D'ADIGE	1.958.031	551.314	1.406.717	3,22%
1.615.674	588.727	2.204.401	NOVENTA VICENTINA	2.177.338	572.463	1.604.875	3,32%
2.032.625	646.271	2.678.896	AGUGLIARO	2.626.649	637.801	1.988.848	2,67%
2.342.959	731.459	3.074.418	ALBETTONE- BARBARANO	3.036.099	727.582	2.308.517	3,15%
2.750.869	822.199	3.573.068	LONGARE- MONTEGALDELLA	3.527.900	822.823	2.705.077	3,29%
4.648.333	1.709.412	6.357.745	ALLACCIAMENTO A4/A31	6.413.423	1.698.734	4.714.689	-16,12%
4.095.038	1.112.366	5.207.404	VICENZA NORD	5.099.055	1.072.323	4.026.732	-17,86%
3.668.494	889.226	4.557.720	DUEVILLE	4.396.475	843.450	3.553.025	-17,52%
2.940.962	652.898	3.593.860	ALLACCIAMENTO A31/ SPV	3.544.189	641.613	2.902.576	-1,42%
1.343.216	218.340	1.561.556	THIENE- SCHIO	1.535.419	215.781	1.319.638	3,64%
			PIOVENE ROCCHETTE				
11.490.535			Totale movimenti	11.412.529			-6,21%

Dal 03.06.2019, aperto l'allacciamento A31 Valdastico/Pedemontana Veneta;

Dal 29.12.2023, aperta la tratta Montecchio Maggiore Sud-Malo;

Dal 04.05.2024, completata l'apertura dell'intera SPD ed aperta al traffico l'interconnessione tra la Autostrada A4 Brescia Padova al km 318+986 e la Superstrada Pedemontana Veneta;

Dal 26.06.2024, viene aperta al traffico ed al pedaggiamento la nuova autostazione di Montecchio Maggiore al km 318+986.

4.1.5 Traffico alle autostazioni espresso in veicoli effettivi

Suddividendo il traffico in entrata/uscita presso le quattordici stazioni autostradali della A4 Brescia Padova e le undici stazioni autostradali della A31 Valdastico, la tabella che segue descrive la distribuzione e la dinamica per componente (Leggeri e Pesanti) nel periodo 2024/2023.

Tratto A4 BRESCIA PADOVA

Anno 2024							VARIAZIONE % 2024 vs 2023	
A4 BRESCIA PADOVA	Veicoli Effettivi transitati in Entrata			Veicoli Effettivi transitati in Uscita			ENTRATE	USCITE
	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Totali
BRESCIA EST	3.505.033	1.189.493	2.315.540	3.147.258	1.089.438	2.057.820	0,77%	1,90%
DESENZANO DEL GARDA	4.273.951	851.304	3.422.647	4.193.879	896.571	3.297.308	-2,55%	-2,03%
SIRMIONE	1.426.397	221.210	1.205.187	1.463.443	228.507	1.234.936	34,60%	18,82%
PESCHIERA D.G.	4.912.507	1.154.699	3.757.808	4.826.483	1.083.949	3.742.534	-0,90%	-1,08%
SOMMACAMPAGNA	2.494.950	675.047	1.819.903	2.700.148	815.521	1.884.627	1,80%	1,16%
VERONA SUD	7.063.849	1.493.250	5.570.599	7.040.502	1.446.754	5.593.748	2,61%	3,51%
VERONA EST	4.684.769	1.201.566	3.483.203	4.034.347	947.421	3.086.926	-1,99%	-5,59%
SOAVE	3.103.321	817.151	2.286.170	3.153.843	843.822	2.310.021	4,32%	5,18%
MONTEBELLO	2.618.713	733.339	1.885.374	2.533.810	736.342	1.797.468	1,24%	0,44%
ALTE MONTECCHIO	2.578.655	628.993	1.949.662	2.766.665	671.581	2.095.084	-0,44%	-0,93%
VICENZA OVEST	4.084.401	792.672	3.291.729	3.954.396	751.082	3.203.314	1,34%	3,77%
VICENZA EST	3.394.063	480.323	2.913.740	3.543.827	483.906	3.059.921	4,45%	4,02%
GRISIGNANO	2.516.584	677.365	1.839.219	2.550.840	688.809	1.862.031	1,81%	2,53%
PADOVA OVEST	6.206.692	1.059.622	5.147.070	5.751.675	951.374	4.800.301	3,84%	3,32%
Totale movimenti	52.863.885	11.976.034	40.887.851	51.661.116	11.635.077	40.026.039	1,90%	1,67%

Tratto A31 VALDASTICO

Anno 2024							VARIAZIONE % 2024 vs 2023	
A31 VALDASTICO	Veicoli Effettivi transitati in Entrata			Veicoli Effettivi transitati in Uscita			ENTRATE	USCITE
	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Totali
BADIA POLESINE	1.681.738	497.507	1.184.231	1.684.262	488.255	1.196.007	1,68%	-0,04%
PIACENZA D'ADIGE	314.680	78.573	236.107	303.103	80.398	222.705	-15,84%	-14,95%
S.MARGHERITA D'ADIGE	820.858	222.361	598.497	808.909	221.634	587.275	-5,15%	-5,40%
NOVENTA VICENTINA	585.846	118.887	466.959	579.785	110.777	469.008	6,33%	4,77%
AGUGLIARO	893.408	195.274	698.134	868.224	203.068	665.156	3,61%	3,80%
ALBETONE- BARBARANO	637.453	144.262	493.191	651.381	148.855	502.526	5,75%	6,74%
LONGARE-MONTEG.LLA	972.467	184.809	787.658	965.618	189.310	776.308	7,05%	4,58%
VICENZA NORD	2.853.902	914.575	1.939.327	2.689.875	885.210	1.804.665	-1,55%	-3,11%
DUEVILLE	1.746.248	409.551	1.336.697	1.693.352	403.818	1.289.534	-2,31%	-0,74%
THIENE-SCHIO	2.253.150	466.227	1.786.923	2.276.684	474.953	1.801.731	-4,45%	-3,67%
PIOVENE ROCCHETTE	1.535.419	215.781	1.319.638	1.561.556	218.340	1.343.216	3,67%	3,62%
Totale movimenti	14.295.169	3.447.807	10.847.362	14.082.749	3.424.618	10.658.131	-0,33%	-0,63%

4.1.6 Tipologia di pagamento del pedaggio

Suddividendo i transiti presso le stazioni autostradali dell'A4 Brescia Padova e A31 Valdastico in base alle diverse modalità di pagamento del pedaggio, la tabella che segue descrive distribuzione e dinamica delle stesse, nel loro peso percentuale, negli anni dal 2014 al 2024.

A4 BRESCIA-PADOVA

TRANSITI IN USCITA ALLE STAZIONI PER TIPOLOGIA DI PAGAMENTO								
ANNO	Telepedaggio	Contante	C/C	Carte di credito	Bancomat	Scalari	MMPP, Esenti, Altro	N. TRANSITI IN USCITA
2024	72,47%	13,17%	1,45%	9,98%	2,05%	0,23%	0,65%	48.894.451
2023	72,39%	14,43%	1,67%	7,16%	3,46%	0,33%	0,56%	50.810.934
2022	71,73%	15,50%	1,88%	6,65%	3,37%	0,40%	0,47%	49.169.369
2021	72,80%	15,24%	2,11%	5,83%	3,10%	0,49%	0,42%	45.022.567
2020	73,60%	15,63%	2,60%	5,69%	1,46%	0,54%	0,49%	37.459.642
2019	70,32%	18,66%	2,48%	5,95%	1,51%	0,63%	0,46%	51.519.870
2018	70,44%	19,35%	2,62%	4,94%	1,55%	0,68%	0,41%	51.508.602
2017	68,91%	20,77%	2,76%	4,65%	1,77%	0,73%	0,41%	50.733.865
2016	68,01%	21,46%	2,98%	4,30%	2,03%	0,80%	0,42%	49.295.112
2015	67,59%	22,01%	3,14%	3,69%	2,29%	0,84%	0,44%	48.157.957
2014	67,02%	22,84%	3,25%	2,92%	2,60%	0,89%	0,48%	46.862.035

A31 VALDASTICO

TRANSITI IN USCITA ALLE STAZIONI PER TIPOLOGIA DI PAGAMENTO								
ANNO	Telepedaggio	Contante	C/C	Carte di credito	Bancomat	Scalari	MMPP, Esenti, Altro	N. TRANSITI IN USCITA
2024	77,10%	11,8%	1,5%	6,7%	2,1%	0,2%	0,6%	14.082.749
2023	76,26%	13,1%	1,7%	4,8%	3,2%	0,3%	0,4%	14.172.601
2022	75,7%	13,8%	1,9%	4,6%	3,2%	0,4%	0,4%	13.394.612
2021	75,8%	14,0%	2,2%	4,2%	2,9%	0,5%	0,4%	12.885.324
2020	75,99%	14,88%	2,52%	4,37%	1,28%	0,50%	0,45%	11.267.347
2019	74,22%	16,66%	2,52%	4,25%	1,35%	0,57%	0,42%	14.150.330
2018	73,75%	17,37%	2,69%	3,75%	1,42%	0,65%	0,38%	13.970.645
2017	73,05%	18,20%	2,86%	3,21%	1,67%	0,66%	0,35%	13.495.598
2016	72,04%	19,05%	3,03%	2,94%	1,88%	0,72%	0,34%	12.797.838
2015	71,56%	19,62%	3,12%	2,44%	2,14%	0,74%	0,38%	11.482.223
2014	71,28%	19,87%	3,26%	1,98%	2,45%	0,76%	0,40%	9.469.644

I dati mostrati nel 2024 confermano la prosecuzione del *trend* di contrazione dell'uso del denaro contante a favore del pagamento del pedaggio autostradale con il telepedaggio, mentre l'uso delle altre forme di pagamento rimane sostanzialmente invariato.

Il "Servizio europeo di telepedaggio" (*European Electronic Toll Service*, EETS nell'acronimo inglese, SET nell'acronimo italiano) è operativo a partire da settembre 2020; tale mezzo garantisce l'interoperabilità dei servizi di telepedaggio sull'intera rete stradale dell'Unione Europea con cui gli utenti possono effettuare pagamenti dei pedaggi in tutta l'Unione Europea in base a un solo contratto di abbonamento stipulato con un unico fornitore di servizi e un'unica unità di bordo. Il SET facilita le condizioni di circolazione per gli utenti della strada e migliora il flusso riducendo la congestione del traffico, riducendo le operazioni di pagamento dei pedaggi in contanti ai caselli ed eliminando scomode procedure per gli utenti occasionali, creando anche una rete di informazioni del trasporto su strada in quanto le funzionalità dell'apparecchiatura di bordo del SET possono essere utilizzate per molti altri servizi e applicazioni telematici a valore aggiunto, quali ad esempio l'e-Call, le informazioni sul traffico e la viabilità in tempo reale, ecc..

I pedaggi incassati dagli operatori SET sono incrementati passando da Euro 24.843 mila (2023) ad Euro 39.005 mila (2024).

4.2 Incidentalità

L'articolo 1, comma 3, del Decreto legislativo 285/1992 (Codice della Strada) prevede che al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione Europea, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti definisce il Piano nazionale per la sicurezza stradale. L'articolo 32 della Legge 17 maggio 1999, n.144, prevede che al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione al "Piano di sicurezza stradale 1997-2001" della Commissione delle Comunità europee, il Ministero dei lavori pubblici, sentito il Ministero dei trasporti e della navigazione, definisca il Piano nazionale della sicurezza stradale, poi approvato dal CIPE. L'articolo 46 della Legge n.120 del 29 luglio 2010, prevede l'"Istituzione del Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale".

Analizzando il Tasso di Incidentalità Globale (T.I.G.), indicatore sintetico di riferimento che rappresenta il livello di sicurezza offerto da un'infrastruttura viaria, definito come rapporto fra il numero di incidenti occorsi in un anno ed il totale dei chilometri percorsi dai veicoli transitati lungo l'arteria, nell'anno 2024 si registra un valore di 16,00, con un incremento rispetto all'anno 2023 del +2,1% (nel 2024 n.919 incidenti contro i n.900 nell'anno 2023). Quanto agli Incidenti Mortali, il 2024 si chiude con n.3 decessi (tutti dovuti al fattore "umano" ossia al mancato rispetto della "distanza di sicurezza"), (n.3 decessi anche nel 2023).

Il drastico calo nell'ultimo triennio del numero di incidenti mortali rispetto alla serie storica 2014-2024, rende ragione e concretezza agli sforzi continuamente compiuti dalla Società nel campo della sicurezza stradale a tutela degli Utenti e dei Lavoratori impegnati sull'arteria.

La tabella seguente espone i dati dell'incidentalità relativi al periodo 2014-2024.

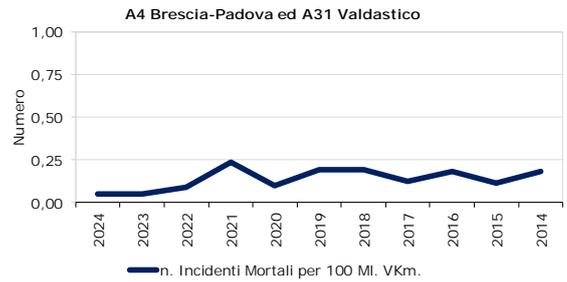
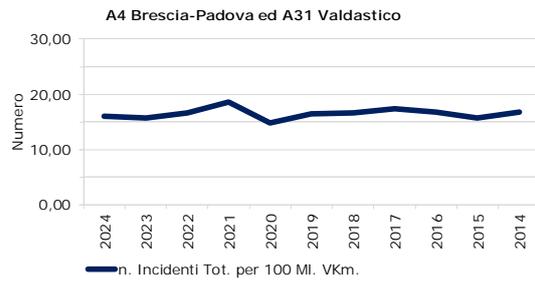
Quadro riassuntivo degli incidenti A4 BRESCIA PADOVA e A31 VALDASTICO

INCIDENTI								
	TOTALI		MORTALI		NUMERO FERITI		NUMERO DECESSI	
	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁽¹⁾	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁽¹⁾	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁽¹⁾	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁽¹⁾
2024	919	16,00	3	0,05	467	8,13	3	0,05
2023	900	15,63	3	0,05	541	9,39	3	0,05
2022	928	16,63	5	0,09	442	7,92	5	0,09
2021	943	18,61	12	0,24	428	8,45	12	0,24
2020	604	14,76	4	0,10	231	5,65	4	0,10
2019	931	16,48	11	0,19	523	9,26	11	0,19
2018	937	16,62	11	0,20	509	9,03	14	0,25
2017	968	17,38	7	0,13	531	9,54	23	0,41
2016	910	16,80	10	0,18	474	8,75	10	0,18
2015	820	15,71	6	0,11	453	8,68	6	0,11
2014	832	16,73	9	0,18	460	9,25	12	0,24

Incidenti per tratta - Raffronto con anno precedente								
ANNO	Totali		Con Lesioni		Con Feriti		Con Decessi	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
A4 Brescia Padova	835	822	228	240	225	237	3	3
A31 Valdastico	84	78	22	21	22	21	0	0

¹ L'Indice esprime il Numero di Incidenti che si verificano ogni 100 Milioni di chilometri percorsi dai veicoli transitati in autostrada.

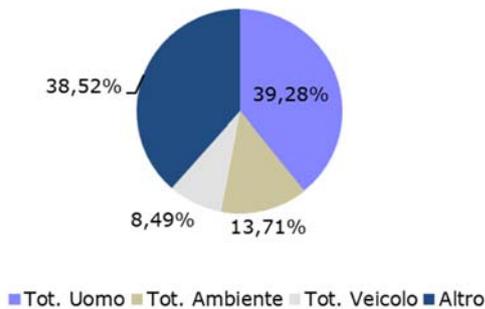
Grafico relativo al quadro riassuntivo degli incidenti



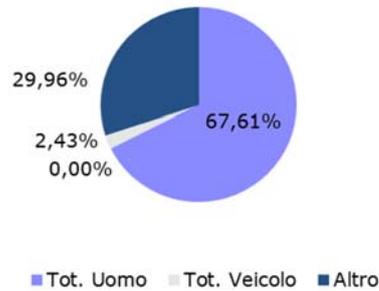
Si fornisce inoltre la distribuzione percentuale degli incidenti occorsi per causa presunta e riferita a fattori umani, ambientali, meccanici dei veicoli ed altro:

A4 BRESCIA PADOVA ed A31 VALDASTICO

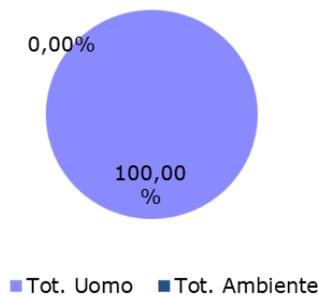
Totale Incidenti n.919



Incidenti con feriti n.247



Incidenti mortali n.03



4.3 Tariffe

Per l'anno 2024, nelle more degli aggiornamenti convenzionali ed in applicazione delle pattuizioni convenzionali e delle disposizioni relative al D.L. milleproroghe 2024, approvato dal Consiglio dei ministri il 28.12.2024, è stato approvato un incremento tariffario del 2,30% sui tratti in concessione alla Società, incremento che interrompe il trend di mancato riconoscimento di incrementi tariffari che si protraeva dall'esercizio 2019.

Di seguito i dettagli della tariffa unitaria chilometrica di pedaggio e della tariffa media unitaria chilometrica di pedaggio ponderata con i chilometri percorsi per classe veicolare/tariffaria:

Tariffa Unitaria Chilometrica di Pedaggio (tariffa/km) riferita ai tratti di competenza A4 BRESCIA PADOVA ed A31 VALDASTICO

ANNO 2024 Classe veicolare	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio in vigore al 01.01.2024	Tariffa Integrazione Canone annuo in vigore al 01.01.2024	Quota% Integrazione Canone annuo su Tariffa Totale	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio IVA esclusa
A	0,05067	0,00600	11%	0,05667
B	0,05193	0,00600	10%	0,05793
3	0,05972	0,01800	23%	0,07772
4	0,09870	0,01800	15%	0,11670
5	0,11946	0,01800	13%	0,13746

Tariffa media Unitaria chilometrica di Pedaggio ponderata con i chilometri percorsi e riferita ai tratti di competenza A4 BRESCIA PADOVA ed A31 VALDASTICO

Classe veicolare	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio in vigore al 01.01.2024	Tariffa dell'Integrazione Canone annuo in vigore al 01.01.2024	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio IVA esclusa
A	0,05067	0,00600	0,05667
B, 3, 4, 5	0,09064	0,01374	0,10438
Totali Classi	0,06217	0,00823	0,07040

4.4 Ricavi da pedaggio

I ricavi da pedaggio nel 2024, al netto di integrazione del canone annuo, sono ammontati ad Euro 360.092 mila con un incremento rispetto al 2023 del +2,50% (pari ad Euro 351.312 mila). Le integrazioni del canone annuo corrisposte all'ANAS S.p.A. sono ammontate ad Euro 47.153 mila con un aumento pari al +0,06% rispetto all'anno 2023, in ottemperanza alle disposizioni di cui all'art. 15 comma 4 del D.L. 31.05.2010 n. 78 convertito con Legge n.122/2010, Integrazione Canone annuo ex Leggi n.102/2009, n. 296/2006.

La tariffa chilometrica media ponderata, al netto di IVA ed integrazione del canone annuo, nell'anno 2024 è risultata pari ad Euro 0,06217, di cui Euro 0,05067 per i veicoli leggeri ed Euro 0,09064 per i veicoli pesanti.

Informazioni richieste dall'art.18 della legge n.41 del 28 febbraio 1986: si segnala che le agevolazioni e/o riduzioni tariffarie concesse nel corso dell'esercizio 2024, secondo quanto disposto ai fini informativi dall'art.41 della legge n.41 del 28.02.1986, ammontano ad Euro 332 mila (Euro 333 mila nel corso del 2023).

Con riferimento al Protocollo d'Intesa per la modulazione tariffaria MIT-AISCAT del 24 febbraio 2014, si evidenzia che nel 2024 non sono state concesse le agevolazioni e/o riduzioni tariffarie.

Nel seguito sono forniti i dettagli dei "ricavi da pedaggio al netto IVA ed integrazione canone annuo/sovrapprezzi (Integrazione Canone annuo ex art. 19, comma 9 *bis* del D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009. Sovrapprezzi tariffari ex art. 1, comma 1021 della Legge 27.12.2006 n.296 - Finanziaria 2007)":

A4 BRESCIA PADOVA ed A31 VALDASTICO

ANNO	INTROITI PEDAGGI AL NETTO IVA ⁹ ED INTEGRAZIONE CANONE ANNUO/ SOVRAPPREZZI ¹⁰		INTEGRAZIONE CANONE ANNUO/ SOVRAPPREZZI ⁹	
	Totale	NUMERI INDICE ¹¹	Totale	NUMERI INDICE ¹⁰
2024	360.092.131	129	47.153.167	119
2023	351.311.942	126	47.125.581	119
2022	341.916.589	122	46.084.379	117
2021	316.574.188	113	43.009.730	109
2020	260.285.090	93	35.645.955	90
2019	341.628.576	122	45.695.290	116
2018	338.983.465	121	45.445.472	115
2017	326.833.892	117	44.591.584	113
2016	310.348.298	111	43.038.596	109
2015	298.783.255	107	41.394.882	105
2014	279.801.570	100	39.479.388	100

⁹ L'articolo 40, comma 1-ter del DL 6 luglio 2011 n.98 (come da ultimo modificato dall'art. 11, comma 1, lett. a) del Decreto-legge 28 giugno 2013, n. 76) ha disposto l'aumento dell'aliquota IVA ordinaria dal 21 al 22%, a decorrere dal 1° ottobre 2013.

¹⁰ Integrazione Canone annuo ex art. 19, comma 9 bis del D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009. Sovrapprezzi tariffari ex art.1, comma 1021 della Legge 27.12.2006 n.296 - Finanziaria 2007.

¹¹ Il Numero Indice mette in relazione due o più valori assunti da uno stesso fenomeno in epoche diverse, esprimendoli in funzione di un'unica base. Ad esempio, il valore di 119 assunto per gli Introiti da pedaggio sui tratti in concessione nel 2024 corrisponde ad un incremento degli stessi del 19% rispetto all'anno 2014.

4.5 Ricavi da gestione aree di servizio

Sulle tratte di competenza, ogni 25 chilometri circa, sono costantemente disponibili n.14 aree di servizio (ads): n.12 sulla A4 Brescia-Padova e n.2 sulla A31 Valdastico. Tutte le aree sono accessibili H24 ai viaggiatori diversamente abili e dotate di strutture atte a soddisfare le esigenze di *relax*, di rifornimento carburante e di ristoro. Sulla A4 Brescia-Padova sono inoltre presenti n.6 aree di sosta, dotate di servizio ristoro.

La Società ha affidato in concessione a terzi la gestione dei servizi *oil e food* e fa svolgere controlli periodici per verificare la funzionalità degli impianti e la qualità delle prestazioni offerte attraverso una società del Gruppo (A4 Trading S.r.l.).

Lungo le tratte di competenza A4 e A31 sono attualmente affidati in sub-concessione n.33 servizi, di cui n.18 servizi *non oil* e n.15 servizi *oil*.

La Società svolge un ruolo di coordinamento e di vigilanza sui progetti di realizzazione, garantendo il rispetto degli indicatori di *performance* offerti dagli operatori nelle procedure competitive ed assicurando una razionale pianificazione generale dei lavori. L'obiettivo è quello di minimizzare gli effetti delle inevitabili parzializzazioni dei servizi sulla qualità del servizio percepita e fruita dall'utente finale e conseguentemente sui volumi di fatturati/erogati prodotti.

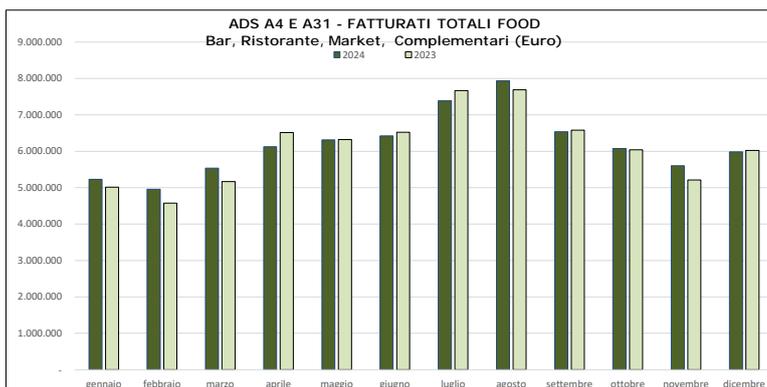
Nonostante anche il 2024 sia stato condizionato da elementi di incertezza socioeconomica derivanti dal perdurare dei conflitti russo-ucraino ed israelo-palestinese, le *performance* degli operatori *food* hanno comunque evidenziato un lieve aumento rispetto al 2023 (+1,05%). Il fatturato totale (circa Euro 74.089 mila), comprensivo di prodotti complementari, è risultato in incremento del 19,68% rispetto al 2019, anno pre-pandemia, incremento in larga parte determinato dalla spinta inflattiva dell'ultimo triennio.

Le *performance* degli operatori *oil*, intese come erogato carburanti (circa 47.980 mila litri) hanno manifestato una flessione rispetto al 2023 (-3,53%), e continuano a scontare un *gap* significativo (-20,17%) rispetto al 2019, riconducibile al permanere di una forte volatilità del prezzo di vendita del bene ed alla pressione concorrenziale consolidata al di fuori dell'autostrada dagli impianti *no-logo* (pompe bianche).

Nel 2024 l'importo delle *royalties* generate dai servizi *oil e non oil* nelle aree di servizio e di sosta ha raggiunto la cifra di Euro 18.516 mila in crescita del +2,93% rispetto al 2023 e del +25,11% rispetto al 2019 pre-pandemia.

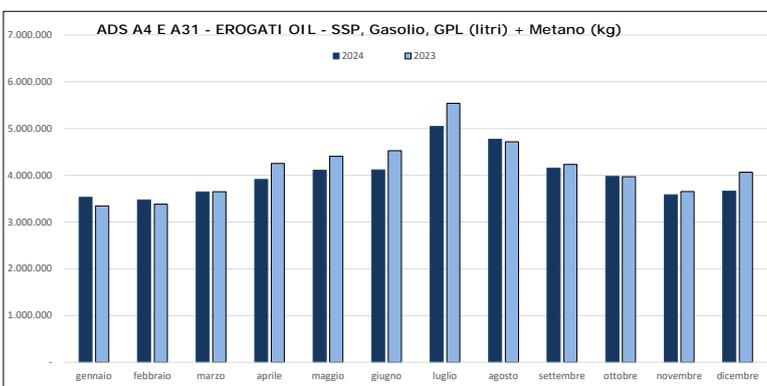
AREE DI SERVIZIO - FATTURATI TOTALI FOOD (Euro)

	2024	2023	2024 vs 2023
gennaio	5.229.049	5.013.854	4,29%
febbraio	4.959.114	4.574.679	8,40%
marzo	5.536.121	5.167.843	7,13%
aprile	6.123.496	6.514.524	-6,00%
maggio	6.311.712	6.319.895	-0,13%
giugno	6.423.618	6.523.646	-1,53%
luglio	7.383.499	7.665.252	-3,68%
agosto	7.933.550	7.685.385	3,23%
settembre	6.532.686	6.579.822	-0,72%
ottobre	6.074.126	6.037.349	0,61%
novembre	5.601.536	5.213.696	7,44%
dicembre	5.981.302	6.020.885	-0,66%
Totale	74.089.809	73.316.830	1,05%

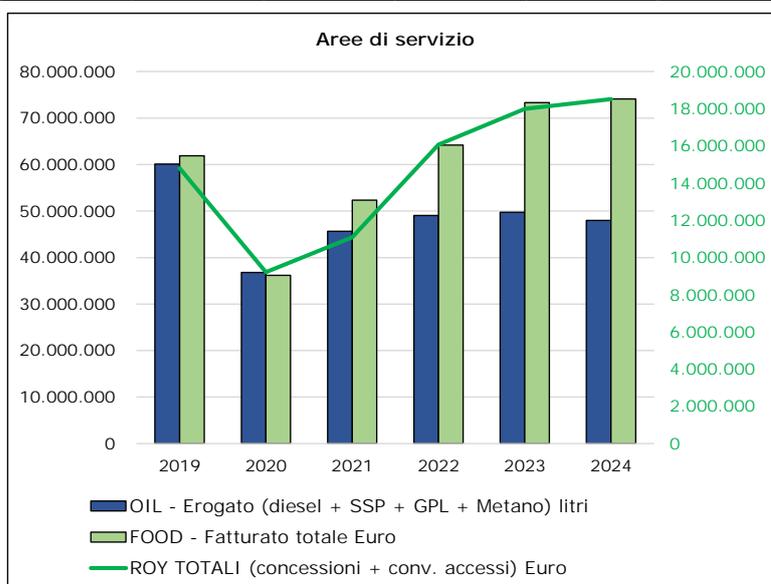


AREE DI SERVIZIO - EROGATI TOTALI OIL (litri)

	2024	2023	2024 vs 2023
gennaio	3.528.971	3.342.488	5,58%
febbraio	3.473.682	3.382.233	2,70%
marzo	3.646.946	3.648.350	-0,04%
aprile	3.913.035	4.251.263	-7,96%
maggio	4.108.998	4.406.192	-6,74%
giugno	4.115.777	4.528.538	-9,11%
luglio	5.047.043	5.539.722	-8,89%
agosto	4.770.908	4.714.352	1,20%
settembre	4.151.837	4.234.430	-1,95%
ottobre	3.976.989	3.969.783	0,18%
novembre	3.583.877	3.653.518	-1,91%
dicembre	3.661.285	4.063.957	-9,91%
Totale	47.979.348	49.734.826	-3,53%



	2019	2020	2021	2022	2023	2024
OIL - Erogato (diesel + SSP + GPL + Metano)	60.104.444	36.785.974	45.660.102	49.063.058	49.734.826	47.979.348
FOOD - Fatturato totale	61.904.152	36.178.840	52.338.097	64.171.522	73.317.570	74.089.809
ROY TOTALI (concessioni + conv. accessi)	14.799.429	9.214.118	11.091.650	16.075.577	17.988.197	18.515.983



La Società nel corso del 2024 è intervenuta in coordinamento sinergico con gli operatori nella realizzazione dei progetti di ristrutturazione generale delle aree di servizio di Scaligera Est (intervento in fase di completamento) e di San Giacomo Est e Ovest (interventi avviati) come citato al paragrafo 5.1 investimenti in corso di realizzazione.

Nell'esercizio corrente sono stati aperti al pubblico i nuovi servizi GPL e Metano GNC rispettivamente presso le aree di servizio Villa Morosini Ovest e Monte Baldo Est. Presso l'area di servizio Limenella Est è stato completato un ulteriore nuovo impianto GPL, per il quale l'avvio delle vendite è previsto nei primi mesi del 2025.

I sub-concessionari hanno realizzato nel 2024 investimenti per complessivi Euro 2.555 mila, generati dalle riqualificazioni dei servizi *oil* per complessivi Euro 1.270 mila presso le ads Monte Baldo Est per l'implementazione del prodotto metano e Limenella Est per l'implementazione del prodotto GPL; per Euro 350 mila presso l'ads San Giacomo Est per la fase di demolizione dell'impianto carburanti esistente; per complessivi Euro 930 mila presso le ads Scaligera Est per la ristrutturazione del servizio esistente e San Giacomo Ovest, per la fase di demolizione dei fabbricati *oil* esistenti. Gli investimenti progressivamente realizzati dagli operatori *oil* e *non oil* (42.156 mila Euro) hanno pertanto raggiunto circa il 77% del piano previsto.

4.6 Manutenzioni stradali

Pavimentazioni

Le manutenzioni delle pavimentazioni autostradali sono attività in cui l'esecuzione dei lavori costituisce solo una parte del processo. Si tratta di operazioni complesse che comprendono la programmazione, la progettazione, l'esecuzione ed il monitoraggio *post operam* per tutto il tempo di vita delle opere stesse.

Per individuare in modo efficace gli interventi da eseguire, programmarli e gestirli, la Società si è dotata di una piattaforma *software* (*Pavement Management System*) che utilizza algoritmi e modelli di previsione ed evoluzione del degrado consentendo di razionalizzare in modo efficace tempi/costi.

In considerazione dei parametri di riferimento forniti dagli indici IRI (*International Roughness Index* – Indice Internazionale di Rugosità), CAT (Coefficiente di Aderenza Trasversale), deflessione, nonché dello stato di conservazione delle pavimentazioni, sono state redatte le progettazioni ed è stato dato corso, nel 2024, ai lavori su alcuni tratti:

- delle autostrade A4 ed A31. In relazione alla necessità di intervenire anche negli strati profondi, sulle corsie di marcia lenta e marcia veloce, sono state effettuate lavorazioni differenziate, mentre il rifacimento del manto d'usura drenante - fonoassorbente ha interessato l'intera sezione della carreggiata;
- della Tangenziale Sud di Verona, Tangenziale Sud di Vicenza, Raccordo esterno di Brescia Est, tratto di pertinenza esterno all'Autostazione di Longare - Montegaldelta, ed Area di parcheggio San Lorenzo Ovest sulla A4, dove si è provveduto al rifacimento di alcuni tratti significativi della pavimentazione.

Il ripristino di avvallamenti e/o ammaloramenti, dovuti sia ad incidenti con spargimento di carburante, sia alle conseguenze derivanti dai trattamenti antighiaccio con fondenti del manto stradale durante la stagione invernale, ha comportato la necessità di eseguire ulteriori interventi sulle pavimentazioni, che hanno interessato tratti sparsi delle Autostrade A4 ed A31, delle Tangenziali di Verona (Sud ed Est), della Tangenziale Sud di Vicenza, delle Tangenziali di Padova (Nord e Limena) e pertinenze.

Opere d'arte

Nell'ambito della voce di spesa "Opere d'arte" vanno annoverate le lavorazioni tese alla salvaguardia e alla conservazione delle strutture. Per la gestione delle attività di manutenzione delle opere d'arte la Società si è dotata di una specifica piattaforma BMS (*Bridge Management System*), conforme con le Linee Guida Ponti.

Gli interventi di manutenzione ordinaria hanno considerato la necessità di prevenire forme di degrado delle parti d'opera con il fine di arrestarne l'evoluzione attraverso l'eliminazione delle principali cause di innesco. Per evitare il percolamento delle acque sugli elementi

strutturali all'intradosso delle opere d'arte si è ripristinata l'efficienza degli scarichi idraulici e la tenuta idraulica dei giunti.

È stata svolta attività di sorveglianza del piano viabile ed attività ispettiva dei manufatti.

Nel corso del 2024 sono stati eseguiti lavori di ripristino del degrado superficiale su manufatti delle autostrade A4, A31, tangenziali e pertinenze. Sono inoltre stati attuati interventi all'estradosso di manufatti con sostituzione dei giunti di dilatazione, rifacimento dell'impermeabilizzazione dell'intero impalcato e della pavimentazione, ripristino di scarichi delle acque meteoriche. Sono stati ultimati i lavori di realizzazione di un nuovo sistema di raccolta e smaltimento delle acque del ponte sul fiume Adige della A4.

Gallerie

Le gallerie presenti nelle tratte di competenza sono quelle dei Berici in A4 e lungo la Tangenziale Sud di Vicenza, la galleria di San Zeno sulla variante della S.S. 11 in corrispondenza dell'abitato di Lonato, le gallerie artificiali Rampezzana, Agugliaro, Saline in A31 e Ponte Florio in tangenziale Sud di Verona. Per le gallerie naturali, con cadenza almeno semestrale, si è proceduto ad eseguire le operazioni di lavaggio generale delle pareti laterali e con cadenza annuale all'espurgo dei pozzetti e dei dreni di scarico delle acque meteoriche.

In conformità a quanto previsto dal D.lgs. 264/2006 e s.m.i., nella galleria Madonna dei Berici in A4 si provvede alla periodica manutenzione degli impianti presenti ai fini della sicurezza.

Sono stati affidati i lavori relativi all'adeguamento normativo degli impianti della galleria San Zeno nel Comune di Lonato. In considerazione dell'ubicazione della galleria, in un'area a fortissima vocazione turistica, l'avvio delle fasi di lavoro maggiormente impattanti è avvenuto a partire già dal 20 gennaio 2025, per essere eseguite nella stagione invernale.

Corpo stradale

Le manutenzioni ordinarie del corpo autostradale comprendono tutte le operazioni e gli interventi tesi alla salvaguardia, alla conservazione e al ripristino degli elementi costituenti il corpo autostradale. In particolare, gli interventi di sgombero degli smottamenti, di sistemazione e ripristino di pendii in trincea o rilevato, di pulizia degli alvei, nonché più in generale, gli interventi sugli elementi accessori della piattaforma stradale al fine del suo corretto funzionamento.

I manufatti irrigui e i tombini di scolo delle acque meteoriche autostradali sono stati oggetto di programmati interventi di pulizia e sistemazione, procedendo anche, laddove necessario, all'esecuzione di puntuali interventi di scavo, riprofilatura dei fossi di guardia e ripristino, compresa la risagomatura della scarpata e la regimazione idraulica dal km 223+200 al km 223+600 carreggiata ovest dell'A4. Inoltre, è stata eseguita la pulizia completa delle tubazioni dei contassiali e relativi pozzetti di tutte le piste delle Autostazioni della A4 e della A31. È proseguita l'attività di riprofilatura dello spartitraffico in tratti sparsi dell'A4 con stesa di calcestruzzo drenante ai fini di agevolare lo scolo delle acque.

Si è conclusa la mappatura in itinere delle scarpate aventi un'altezza piede-testa maggiore o uguale a 5 m.

Segnaletica

Nel corso dell'anno la segnaletica orizzontale delle Autostrade A4 e A31 è stata completamente rinnovata, sia per quanto riguarda il nastro autostradale sia per le tangenziali, i raccordi e le altre competenze assentite in concessione. Ove necessario si è provveduto, inoltre, al rifacimento della striscia sonora a delimitazione tra la corsia di marcia lenta e quella di emergenza su tutta la tratta dell'A4 e dell'A31. Per garantire i livelli *standard* della segnaletica orizzontale, come previsto dai riferimenti normativi e

convenzionali, periodicamente vengono svolte misurazioni specifiche per verificarne lo stato rilevando i valori di retro-riflettenza.

Sostituzione e riqualificazione del sicurvia

Nel 2024, per la sostituzione del sicurvia incidentato, sono stati aperti numerosi cantieri all'interno dei quali sono stati rimossi e sostituiti gli elementi danneggiati, per un totale di n.1.399 nastri, corrispondente ad un'estensione di circa 5,9 Km. Si è inoltre provveduto alla riqualificazione del sicurvia a protezione dei punti singolari in diversi tratti per un totale di n.756 nastri, pari a circa 3,4 km. Si è conclusa la riqualificazione delle barriere di sicurezza sul fiume Guà al km 316+200 circa carreggiata Est.

Sono proseguite le attività di installazione:

- in A4 di attenuatori d'urto redirettivi a protezione di cuspidi;
- di terminali nei tratti iniziali di barriera;
- dei varchi apribili in emergenza lungo lo spartitraffico centrale in A4 e lungo il tratto in affiancamento tra A4 e la Tangenziale Sud di Vicenza.

A seguito delle progettazioni esecutive inviate al MIT nelle more dell'emissione del Decreto approvativo, si è dato avvio alle seguenti attività:

- riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti e realizzazione di nuove barriere, compresa la risoluzione dei punti singolari, Stralcio 2019 n.3 lotti, realizzate per circa l'83%;
- riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti di vecchio impianto e realizzazione di nuove barriere, compresa la risoluzione dei punti singolari, Stralcio 2020 n.2 lotti, realizzate per circa il 75%.

È stato emesso il Decreto per la realizzazione di n.3 pannelli a messaggio variabile in itinere lungo l'A31 Sud e di n.2 postazioni telecamere su torri e n.2 Pannelli a Messaggio Variabile (PMV) sulla viabilità esterna in A4, è stato stipulato il contratto con la società del Gruppo A4 Mobility S.r.l. che sta approvvigionando il materiale per l'esecuzione dei lavori.

È stata eseguita la seconda fase dell'attività di *crash test* sperimentali presso il Centro Prove AISICO a Pereto (AQ) sulle barriere di sicurezza stradali esistenti in spartitraffico lungo l'A4 tratto Brescia – Padova, secondo normativa EN1317 per la riqualificazione con rinforzo delle barriere esistenti. È in corso l'analisi dei risultati e la modifica di prodotto al fine dell'ottenimento della marcatura CE della barriera rinforzata.

Recinzione

La recinzione laterale dei tratti autostradali di competenza si sviluppa per circa Km 470 e ha un'altezza standard pari a cm 135 con alcuni tratti innalzati fino a cm 200 per impedirne l'ingresso, per una lunghezza complessiva pari a circa 27,6 ml. Lungo l'intera tratta è stata effettuata l'ispezione annuale finalizzata all'individuazione di tratti danneggiati per eventi fortuiti e di tratti deteriorati perché logorati nel tempo, provvedendo alla loro sostituzione.

Operazioni verde

Nel corso dell'anno le operazioni attuate e inerenti al "verde" sono raggruppabili in:

- *sfalci*: hanno interessato le banchine, le scarpate fino alla recinzione, comprendendo anche le zone di retro-barriera antirumore, le aree delle autostazioni e dei parcheggi e l'aiuola centrale spartitraffico;
- *cure colturali*: potature e disboscamenti che hanno interessato le piante poste a dimora lungo l'autostrada, nonché nelle aree di pertinenza. Ove necessario, si è proceduto anche alla potatura delle siepi in prossimità di parcheggi, delle aree di svincolo e delle barriere antirumore vegetali;

- *pulizie*: le operazioni di pulizia hanno interessato le banchine, le scarpate fino alla recinzione, le aree di svincolo delle autostazioni e dei parcheggi, l'aiuola centrale spartitraffico, le corsie di emergenza e le piazzole di sosta, mediante la raccolta dei rifiuti di vario genere. Tale attività è estesa anche alle n.14 Aree di Servizio e alle n.10 Aree di Sosta presenti nelle tratte in gestione.

Impianti di esazione

Il sistema di esazione pedaggi, sia come apparati di pista che come *software* di gestione ed elaborazione transiti, è garantito attraverso numerose attività definite in un contratto di Global Services con società del gruppo di appartenenza.

Per quanto riguarda gli impianti di esazione pedaggio, si è provveduto a mantenere le isole di esazione danneggiate a seguito di incidenti e a eseguire lavori di manutenzione costante delle spire magnetiche rimanenti, necessarie per il rilevamento dei veicoli in transito sulle piste.

È stato completato l'aggiornamento del sistema di monitoraggio del traffico nonché implementato un sistema informatico per la gestione della manutenzione preventiva e correttiva dell'impiantistica.

È stato sperimentato con esito positivo il nuovo sistema di pagamento con carte di credito in modalità *c-less*; l'operazione è stata estesa a tutte le piste, comprese le manuali.

In linea con gli obiettivi di evoluzione dei sistemi *software* di gestione del pedaggio autostradale, per rispondere ai requisiti del sistema europeo di telepedaggio sono stati effettuati gli interventi necessari all'attivazione dei processi di certificazione dei sistemi dei vari operatori che si sono presentati come operatori del servizio di telepedaggio europeo.

Inoltre, in relazione al progetto per la realizzazione di n.14 Pannelli a Messaggio Variabile in A31 Sud, si è concluso il processo di verifica, è stato quindi approvato dal C.d.A. e quindi sarà inviato al MIT per l'approvazione ed emissione del relativo Decreto.

È in fase di ultimazione il progetto per il nuovo sistema di esazione pedaggi, mentre è in fase di verifica il progetto per la realizzazione di nuovi PMV sulla viabilità esterna.

Sono state altresì gestite varie attività, tra cui le più rilevanti:

- attivazione dei sistemi di esazione pedaggio previsti nel nuovo casello di Montecchio;
- aggiornamento tecnologico del sistema di video sorveglianza della caserma della Polizia Stradale di VR Sud;
- attivazione del sistema di video sorveglianza della caserma e del controllo accessi della Polizia Stradale di Badia Polesine;
- implementazione della nuova rete *backbone* per le telecomunicazioni autostradali.

Fabbricati e impianti di alimentazione elettrica e idrosanitari

In riferimento ai fabbricati e agli impianti di alimentazione elettrica e idrosanitari si è proseguito nell'attività di manutenzione e, laddove necessario, di ristrutturazione e rinnovo, per mantenere un buon grado di fruibilità e di sicurezza. Si è esteso il sistema di telecontrollo e telegestione degli impianti elettrici di bassa e media tensione.

È proseguita l'attività per la sostituzione dell'illuminazione/segnalazione tradizionale con apparecchi a LED e per la remotizzazione del controllo degli impianti elettrici e meccanici.

È stata completata l'installazione di un nuovo impianto ascensore presso il fabbricato di casello di Badia Polesine per ospitare la Sottosezione della Polizia Stradale istituita dal Ministero dell'Interno.

È proseguito l'iter autorizzativo presso i distributori di energia elettrica e i Comuni interessati per l'installazione di impianti fotovoltaici con stazioni di accumulo a ridosso dei centri maggiormente energivori.

Sono stati convertiti gli impianti di riscaldamento dei caselli di Badia Polesine e Agugliaro da impianti alimentati a gasolio ad impianti alimentati ad Energia Elettrica (pompe di calore), compresi i due fabbricati manutenzione.

È stata ultimata la trasformazione del fabbricato di casello di Badia Polesine in caserma per la Polizia Stradale, definendo gli spazi interni sia come opere edili che opere idrauliche nonché è stata realizzata una pensilina in acciaio per otto posti auto.

Sono state eseguite le guaine di impermeabilizzazione dei tetti dei seguenti fabbricati: palazzina blu di Verona Sud, casello di Sirmione, fabbricato di manutenzione Vicenza Est e casello di Grisignano.

Novità nel campo dei sistemi tecnologici

Nell'ambito dell'innovazione tecnologica i progetti in corso di sviluppo hanno riguardato:

- prosecuzione del rinnovamento del Centro Operativo di Viabilità tramite il perfezionamento del *software*, degli impianti e l'attivazione della componente di esercizio della *Smart Road*, l'aggiornamento dei sistemi tecnologici interni alla sala al fine di predisporre le macchine alla messa in servizio del nuovo *software* di gestione;
- nell'ambito del GLASS (Gruppo di Lavoro sulla Sicurezza Stradale), sperimentazione in strada ed affinamento e potenziamento della componente energetica ed integrazione all'iCOV del sistema di avviso all'utenza "radio CB Advisor" (27 Mhz). Utilizzo operativo in campo per la finalizzazione del progetto del carrello per la videosorveglianza mobile e l'affinamento della progettazione al fine di acquisirne un nuovo secondo esemplare potenziato. Sperimentazione del sistema di telecontrollo dell'attivazione del *Chat bot Instagram* e sperimentazione di segnali con lampeggiatori di "coda" ad accensione automatizzata telecontrollata;
- avviamento, installazione ed interconnessione, lungo la competenza di A4 ed A31, di oltre n.70 nuove unità *Road Side Unit*, al fine di predisporre la tecnologia disponibile lungo la strada all'erogazione dei servizi di *Smart Road*, che saranno disponibili in futuro grazie al nuovo Centro operativo di Viabilità;
- nell'ambito del sistema di conteggio e classificazione del traffico, integrazione del nuovo impianto di rilevazione dinamica del peso (WIM), dedicato all'identificazione dei mezzi in sovraccarico transitanti in autostrada, tra Peschiera e Sirmione, per la successiva segnalazione in tempo reale alle forze dell'ordine;
- apporto di ulteriori miglioramenti alla copertura del sistema di comunicazione radio isofrequenziale, con l'interconnessione della componente di impianto in uso alla Polizia Stradale alla rete radio di competenza Superstrada Pedemontana Veneta S.p.A., al fine di permettere alla Polizia Stradale l'intercomunicazione a canali unificati lungo l'autostrada Brescia Padova, la Superstrada Pedemontana Veneta S.p.A. e Centro Operativo Autostradale (COA) della Polstrada di Padova;
- estensione dell'utilizzo dei nuovi *shelter*, pensati per migliorare la protezione degli apparati di telecomunicazione lungo la tratta. Aggiornamento di ulteriori siti con funzione di prototipo avanzato;
- prosecuzione delle attività di digitalizzazione degli *assets* e, più in generale, dell'ambiente di *itineri*, con rilievi specialistici di verde e segnaletica finalizzati alla restituzione sul Sistema Informativo Territoriale della Società;
- estensione del nuovo sistema di Controllo Remoto nell'ambito della gestione e supervisione dei locali tecnologici periferici, al fine di potenziare le capacità di monitoraggio degli impianti strategici e degli *assets* dislocati in periferia, lungo la tratta di competenza;

- potenziamento ed estensione del sistema SCADA di telecontrollo degli impianti includendo anche informazioni sui consumi energetici, al fine di monitorare sempre meglio l'utilizzo di energia da parte dei sistemi in funzione lungo la tratta, per funzioni di supervisione dei caselli ed integrazione con la supervisione delle gallerie e degli svincoli delle tangenziali, compreso l'aggiornamento del sistema SCADA a servizio delle gallerie della Tangenziale di Vicenza;
- messa a punto del sistema di monitoraggio del traffico con tecnologia *Radar* su tutta la tratta autostradale di competenza, introducendo alcuni nuovi punti di misura strategici. Prosecuzione dello studio di tecnologie video per l'analisi avanzata del traffico con l'impiego di intelligenza artificiale applicata al trattamento dei flussi di traffico per il conteggio e la classificazione. Rilascio della nuova piattaforma di presentazione dei dati di traffico;
- ulteriore estensione e rinnovamento del sistema di supervisione dei piazzali di casello con nuove telecamere- anche di tipo *dome*-, utili per la supervisione delle cabine e delle casse automatiche soprattutto nel caso di effrazioni. Implementazione ed incremento del numero di nuovi punti di videosorveglianza delle isole ecologiche aziendali, al fine di potenziare la supervisione dei rifiuti.

Nel campo dell'efficienza operativa, stanno proseguendo i principali progetti che hanno riguardato:

- adeguamento dell'ambiente MCR ai fini del supporto telecamere panoramiche IP e telecamere fisse di nuova generazione;
- completamento dell'aggiornamento del sistema SART (sistema automatico di rilevazione targhe) per le piste di esazione pedaggio con la sostituzione di ulteriori n.82 telecamere specializzate;
- miglioramento dell'integrazione tra sala operativa autostradale di *backup* sita a Vicenza Ovest e Centro Operativo di Verona Sud.
- aggiornamento delle infrastrutture di lettura degli apparati OBU di Telepedaggio presso le piste di esazione, al fine di migliorare le prestazioni generali di lettura dei diversi apparati gestiti dai diversi *provider* di Telepedaggio;
- estesa manutenzione straordinaria dell'impianto di rilevamento incendi dei tunnel Berici, finalizzato al mantenimento delle prestazioni di rilevamento;
- completo rifacimento dell'impianto di videosorveglianza dell'area di servizio Scaligera Est, finalizzato a potenziare la copertura video.

Differenti i progetti in corso di sviluppo nel campo di innovazione tecnologica, fra cui:

- attivazione sistemi radio pappagallo CB 27 Mhz, carrello per videosorveglianza mobile, droni e *chat bot instagram* nell'ambito del GLASS (Gruppo di Lavoro sulla Sicurezza Stradale);
- nuovi *shelter* e nuovo sistema IRC (*Infra Remote Controller*) nell'ambito della gestione e supervisione locali tecnologici periferici;
- estensione del sistema di monitoraggio del traffico con tecnologia *Radar* su tutta la tratta autostradale di competenza e relativa integrazione con i sistemi preesistenti oltre che l'adozione di tecnologie di video analisi con l'impiego di intelligenza artificiale per il trattamento dei flussi video per enumerare e classificare i veicoli ed eseguire studi comportamentali degli utenti stradali;
- completamento sistema di monitoraggio ECOAREE per garantire corretto smaltimento.

In ottica di gestione della *Cybersecurity*, anche sui sistemi di campo si è provveduto ad attivare una nuova tecnologia di Rete che permetterà di avere una comunicazione con gli impianti migliore, più efficace e resiliente ai guasti.

Trasporti eccezionali

Il sistema trasporti "eccezionali" è normato dall'art. 10 del Codice della Strada che prevede l'obbligo di rilasciare ai veicoli o ai trasporti eccezionali una specifica autorizzazione al transito. Ai fini della sicurezza della circolazione, si sta proseguendo un'attività che mira all'individuazione di un sistema di monitoraggio delle merci pericolose e dei trasporti eccezionali durante il transito. Ferme restando le consolidate limitazioni, diversamente prescritte a seconda delle dimensioni e dei pesi in transito, si è data continuità alle attività di assistenza tecnica che, effettuate dagli Ausiliari della Viabilità, hanno il compito di monitorare il rispetto di quanto prescritto nelle relative autorizzazioni a salvaguardia della sicurezza e del patrimonio stradale. Tutte le forme di autorizzazione rilasciate nel corso dell'anno 2024, ivi compresi gli eventuali servizi ad esse associati, hanno comportato ricavi per Euro 3.157 mila con un incremento di Euro 230 mila (pari al 7,29%) rispetto al dato 2023 (Euro 2.927 mila). Lungo le competenze della Società sono transitati n.30.165 trasporti eccezionali con un decremento del 4,40% rispetto al 2023.

4.7 Servizi all'utenza stradale

Servizio Ausiliari della Viabilità

Con il servizio Ausiliari della Viabilità, la Società monitora quotidianamente la tratta autostradale di competenza, garantendo una sorveglianza costante e continua. In particolare, la qualità e la consistenza del servizio prestato è riassumibile in circa n.60 interventi giornalieri suddivisi tra incidenti, recupero materiale, segnalazione mezzi in difficoltà e abbattimento sbarre, segnalazione code, controllo cantieri mobili e fissi, chiusure tratte autostradali e caselli, raccolta animali in carreggiata, eventi meteo (nebbia, neve ecc.). I tempi medi d'intervento in caso di chiamata per incidente o altre emergenze sono stati pari a 14'21". Tale valore, di 14" inferiore alle rilevazioni dell'anno precedente, risulta in linea con il calcolo dei tempi di intervento, modificato in conformità della nuova procedura operativa introdotta a giugno 2018 in accordo con la Polizia Stradale, che prevede da parte degli Ausiliari della Viabilità la prioritaria segnalazione delle code, in attesa che sopraggiunga un secondo equipaggio.

Di norma vengono registrati n.6 passaggi medi giornalieri per ciascun chilometro per un totale di oltre Km. 1.800.000 chilometri annui percorsi.

Il personale addetto alla manutenzione diretta dell'asse autostradale anche nel 2024, con cadenza settimanale e con l'ausilio di mezzi speciali, ha garantito la pulizia all'interno delle n. 10 aree di parcheggio presenti sulla tratta autostradale, svolgendo inoltre interventi di pulizia della carreggiata autostradale, delle piazzole di sosta, degli svincoli di entrata/uscita, di mantenimento del verde e di sfalcio delle aree di casello, oltre ad interventi di riparazione urgente delle cabine di esazione, nel completo rispetto delle normative in materia ambientale e di sicurezza del lavoro.

Servizi invernali

La gestione dei servizi invernali, la cui stagione inizia il 15 novembre e termina il 15 aprile di ogni anno, è garantita dal personale addetto che permette, in condizioni meteorologiche avverse, di garantire la regolare fluidità e sicurezza della circolazione stradale. I Centri Neve sulla tratta autostradale sono n.10 collocati mediamente ogni 30 km circa.

La Società è in grado di garantire un costante servizio previsionale-informativo sulle precipitazioni nevose nel tratto di competenza, nonché uno studio dedicato e mirato in caso di emergenza neve; tale servizio consente di allertare in tempo utile il personale e i mezzi

impegnati nei servizi invernali e di razionalizzare in modo efficace il numero e il tempo degli interventi, ottimizzando le risorse disponibili provvedendo ad operare un costante e reciproco scambio di dati tra il Centro Operativo della Società e le altre Concessionarie autostradali.

Servizio di soccorso meccanico

Il servizio di soccorso meccanico, che viene effettuato tramite officine esterne, ha assicurato anche nel corso dell'esercizio 2024 assistenza all'utenza con n.16.736 interventi di recupero di veicoli rimasti in panne o incidentati, registrando una diminuzione pari al 1,27% rispetto al 2023.

I tempi medi previsti dal regolamento di soccorso meccanico in autostrada, per gli interventi di Servizio Pubblico Essenziale, nel corso del 2024 per il recupero dei mezzi leggeri sono in linea rispetto a quelli dell'anno precedente e si sono attestati a 18'32". Per il recupero dei mezzi pesanti i tempi dall'attivazione fino all'arrivo sul posto sono invece diminuiti in maniera rilevante rispetto all'anno precedente, con un tempo medio di 16'15".

La diminuzione dei tempi medi di intervento per i mezzi pesanti è dovuta all'attivazione della convenzione con un terzo Ente che eroga il Servizio di Soccorso Meccanico.

Centro Operativo

Il Centro Operativo di Viabilità, centro di coordinamento di tutte le attività di pronto intervento e di soccorso nell'ambito autostradale, rappresenta un importante strumento per il controllo della circolazione in autostrada e per la gestione delle emergenze operando 24 ore su 24 in modo permanente, fornendo un servizio di supporto in ordine alla gestione di tutti gli eventi inerenti alla viabilità sulle competenze autostradali A4 e A31, nonché sulle tangenziali e sulle pertinenze in concessione.

In linea con la visione di una mobilità sempre più sicura, efficiente e connessa, la Società ha avviato un importante percorso di trasformazione tecnologica, aderendo ai più avanzati *standard* di *smart road* promossi a livello europeo. In quest'ottica, nella primavera del 2024 è stato inaugurato il nuovo I-COV – un Centro Operativo di Viabilità innovativo, integrato e intelligente, progettato per rispondere alle esigenze di una gestione autostradale all'avanguardia.

Grazie a un'infrastruttura tecnologica completamente rinnovata e all'integrazione di sistemi avanzati per il monitoraggio del traffico, il nuovo I-COV rappresenta un salto di qualità nella gestione della viabilità, con un approccio sempre più proattivo nella prevenzione degli incidenti e nell'ottimizzazione del flusso di traffico. L'investimento in soluzioni digitali all'avanguardia posiziona la Società tra i protagonisti della trasformazione delle reti autostradali italiane in vere e proprie autostrade intelligenti, capaci di dialogare con i veicoli connessi e le piattaforme di mobilità del futuro. In particolare, i macro-processi impattati dal progetto sono stati:

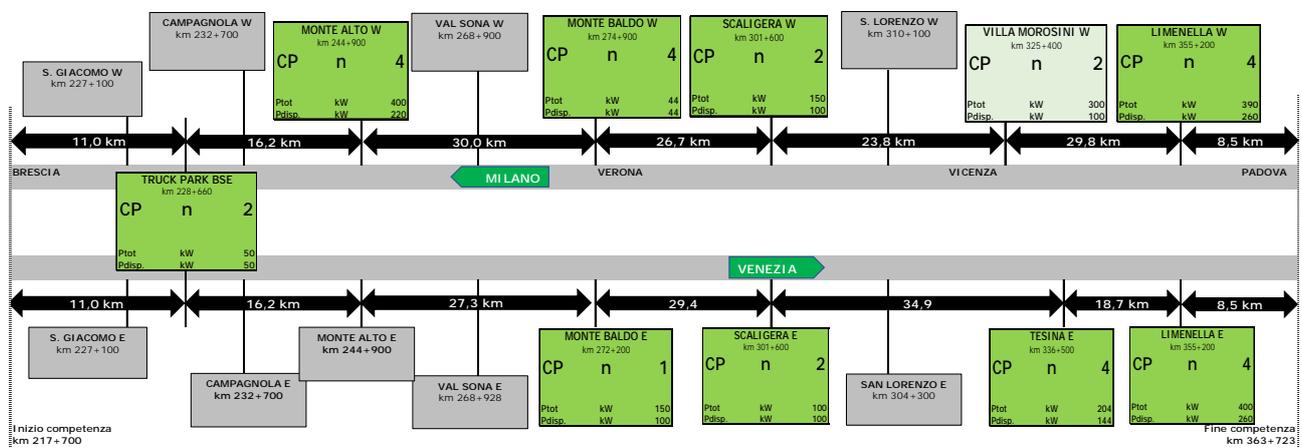
- monitoraggio del traffico: monitoraggio degli eventi di traffico (incidenti / code / oggetti in strada / condizioni meteorologiche, ecc.); automatismi di rilevazione (e previsione) degli eventi; monitoraggio della flotta dei veicoli aziendali;
- monitoraggio degli impianti: monitoraggio degli *alert* relativi ad infrastrutture e apparati, attraverso l'integrazione di un sistema di terze parti (sistemi *SCADA oriented*); cruscotto generale di gestione e consultazione di avvisi/*alert*;
- gestione degli eventi: gestione e tracciamento *end to end* degli eventi; integrazione di processi e informazioni «dal campo» - *software* gestione Ausiliari;
- integrazione con le informazioni relative alle attività pianificate: integrazione con il processo di gestione dei cantieri e relativo *software*; integrazione con il processo di gestione dei trasporti eccezionali e integrazione con relativo *software* terzo;

- gestione *Smart Road*: gestione del nuovo canale di comunicazione e dell'enorme volume di dati generati (*Big Data*), garantendo l'interoperabilità tra *standard* tecnologici, *car maker*, gestori della mobilità ed autorità;
- *reporting* e infotraffico: integrazione delle informazioni recuperate da COV in un sistema unico; integrazione con i principali seguenti sistemi di infomobilità: PMV, Infoviaggiando, WEB A4 BSPD, Waze, 2 Radio, etc.

Piano di diffusione delle ricariche elettriche e dei carburanti alternativi

La Società sta investendo risorse sulla propria visione di lungo periodo riguardo all'evoluzione della mobilità valutando le trasformazioni in atto dovute agli impatti dei *trend* globali e allo sviluppo tecnologico. La Società, nell'ambito del proprio piano per la mobilità sostenibile, si impegna nella diffusione dei servizi di ricarica elettrica e sull'offerta di carburanti alternativi lungo la rete autostradale. Anche se ad oggi, la diffusione sul mercato di veicoli elettrici è principalmente ostacolata dalle difficoltà correlate all'impossibilità di affrontare lunghe distanze, non essendo agli utenti assicurata la presenza di adeguate stazioni di ricarica a intervalli ravvicinati, la Società, nel rispetto delle indicazioni del D. Lgs n.257 del 30/12/2016 (in recepimento della Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i carburanti alternativi), ha elaborato e presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un «Piano di diffusione» dei servizi di ricarica elettrica e di carburanti a basso impatto ambientale, sviluppato in sinergia con le iniziative delle società affidatarie dei servizi *oil* e *non oil* nell'ambito delle aree di servizio e di sosta delle tratte autostradali di pertinenza, successivamente puntualmente aggiornato.

Per quanto riguarda i servizi di ricarica elettrica, nel seguito sono riportate le ubicazioni dei punti di ricarica già installati alla fine del 2024.



In particolare, dando continuità al suddetto programma di diffusione di sistemi di ricarica per auto elettriche, sono stati realizzati nel corso del 2024 n.6 sistemi di ricarica *ultra-fast* per un totale di n.12 nuovi punti di ricarica. Alla fine del 2024 si è pertanto raggiunto un totale di n.29 *charging point* installati, in incremento del 70% rispetto all'anno precedente, di cui la maggior parte di tipologia HPC. I carburanti alternativi come il GNL (Gas Naturale Liquefatto), il GPL (Gas di Petrolio Liquefatto) e l'HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) rappresentano soluzioni innovative per ridurre l'impatto ambientale del trasporto. Questi carburanti, grazie alle loro caratteristiche ecologiche, offrono una valida alternativa ai combustibili tradizionali, contribuendo alla riduzione delle emissioni di CO₂ e ad un minore inquinamento atmosferico. La loro diffusione lungo le tratte di competenza è stata oggetto di particolare attenzione da parte della Società e quindi supportata con una rete di distribuzione adeguata, al fine di fare un ulteriore passo avanti verso una mobilità più sostenibile e tecnologicamente avanzata.

Colonnine di ricarica elettrica a servizio della Società

Parallelamente alla realizzazione di un'infrastruttura di ricarica ad uso pubblico, la Società ha ritenuto di investire nello sviluppo di una rete di ricarica aziendale a servizio dei mezzi della Società e dei veicoli di proprietà dei dipendenti.

4.8 Gestione contenziosi per danni subiti dalla Società

Nell'anno 2024 sono state avviate n.355 procedure risarcitorie nei confronti degli utenti resisi responsabili di sinistri (nel 2023 n.323) che hanno comportato danni alle infrastrutture autostradali. La richiesta risarcitoria complessiva è stata di Euro 1.294 mila (Euro 1.096 mila nel 2023). Nell'anno 2024 sono stati chiusi n.328 sinistri per un recupero costi sostenuti pari ad Euro 875 mila.

4.9 Supporto alla costruzione della nuova linea Ferroviaria Alta Capacità

AV/AC Milano – Venezia, con la realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità Brescia Est – Verona. Iniziati i lavori dal 2020, nel 2024 sono proseguite le lavorazioni per la realizzazione della linea AV/AC Verona – Padova, di cui ad oggi è in costruzione il 1° lotto funzionale, Verona - bivio Vicenza.

La Società si è attivata per gestire proattivamente qualsiasi tipo di interferenza generata sul traffico, con l'obiettivo di garantire la sicurezza sull'intera tratta di competenza e assicurare il minor disagio possibile ai viaggiatori.



LINEA Alta Velocità/Alta Capacità Brescia – Verona, Consorzio Cepav Due

Sono in corso i lavori di costruzione della nuova linea ferroviaria AV/AC Brescia-Verona, che si svilupperà per circa 30 km in stretto affiancamento alla tratta Brescia-Verona dell'Autostrada A4, coinvolgendo il territorio di 11 Comuni nelle province di Brescia e Verona.

I lavori, la cui ultimazione è prevista per il 2026, sono realizzati per conto di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI). Per regolamentare i rapporti transitori e quantificare gli oneri da riconoscere alla Società per le interferenze subite nel corso degli anni di cantiere, è stata stipulata una specifica Convenzione tra le parti – in accordo con il Ministero delle Infrastrutture - che prevede che le attività sostenute dalla Società siano integralmente rimborsate.

La Società si è opportunamente strutturata per sovrintendere e coordinare lo sviluppo di tutte le attività connesse alla realizzazione delle opere interferenti attraverso una compagine di risorse interne appartenenti a varie Funzioni aziendali (Progetto Valdastico e

Nuovi Progetti, Legale, Acquisti, Esercizio Autostradale, Costruzioni Autostradali, Comunicazione e Relazioni istituzionali) e strutture esterne (gruppo di *Project Management Office-PMO*, tecnici per attività di ingegneria, esperti legali, ditte per il presidio h24 sui cantieri più critici). Considerata la strategicità di questa attività sia a livello locale che nazionale, la struttura di PMO supporta la Società nel governare i processi e gli attori coinvolti, attraverso la mitigazione dei rischi, fungendo da interfaccia unica per la gestione della pluralità di rapporti con tutti gli *stakeholder* di progetto e affiancando le risorse interne per minimizzare gli impatti generati sul "*business as usual*" della Concessionaria.

Nel mese di dicembre 2024 è stata effettuata la demolizione del cavalcaferrovia n.256 "Mongabia", portando così a quattordici il numero totale di demolizione effettuale. Parallelamente, nel corso dell'anno, sono stati varati sei nuovi cavalcavia autostradali; pertanto, il progetto in corso prevede un solo ultimo cavalcavia da varare.

Da gennaio 2024, al fine di garantire la sicurezza per il traffico in esercizio nel corso della realizzazione della Galleria S. Giorgio che sottopassa l'autostrada in Comune di Sona, è stata attivata una deviata autostradale di circa 1 km che garantisce tre corsie per senso di marcia oltre alla disponibilità della corsia di emergenza. L'avanzamento delle attività ha consentito il ripristino della carreggiata ovest in direzione Milano nel mese di dicembre 2024. Mentre risulta ancora in configurazione deviata la carreggiata est in direzione Venezia. Considerato però che l'abbattimento del diaframma della galleria è avvenuto nel mese di dicembre, la previsione di ripristino nella configurazione *standard* dell'assetto autostradale è per marzo 2025.

Proseguono i lavori relativi alle nuove rampe dello svincolo di Peschiera, che ricomprendono anche la realizzazione dei sottopassi delle tre rampe. Queste attività hanno avuto un impatto diretto anche sull'esercizio autostradale vista la chiusura totale dello svincolo avvenuta a gennaio 2025.

Proseguono anche le attività sul viadotto Mincio, dove nel mese di ottobre 2024 erano in corso i lavori di armatura della soletta nella tratta tra i piloni n.4 e 5, mentre è stata gettata la soletta nella tratta tra i piloni n.5 e 6.

Nel mese di settembre 2024 inoltre sono state ultimate le attività afferenti al sottopasso su via Rovadino nel comune di Calcinato realizzato tramite spinta del relativo monolite.

Sul fronte comunicativo e relazionale la Società prosegue nel piano di *stakeholder engagement* avviato già a partire dal 2021 con uno specifico lavoro di ufficio stampa e un presidio quotidiano di tutti i canali informativi della viabilità *online* e *offline* inclusa la "*Newsletter*" trimestrale che riporta le chiusure più impattanti sul territorio. Al fine di coinvolgere più attivamente il *target* viaggiatori, la Società anche tramite la *chatbot* "Telegram" fornisce indicazioni sulla viabilità, servizi collegati e contatti utili.

Lo stato di avanzamento fisico del progetto è attualmente al 77%.

LINEA Alta Velocità/Alta Capacità Verona – bivio per Vicenza, Consorzio Iricav DUE

Nel 2021 sono stati avviati i lavori per la costruzione della nuova linea ferroviaria AV/AC Verona-bivio Vicenza, che costituisce il primo dei tre lotti in cui è stata ripartita la tratta AV/AC Verona-Padova.

Il Lotto 1 misura circa 44 km ed interferisce con la viabilità della concessionaria in 4 aree: Verona Est, San Bonifacio, Montebello e Montecchio Maggiore. Tale Lotto verrà realizzato per conto di RFI e si prevede che i lavori delle opere interferenti con le infrastrutture assegnate in concessione alla Società si concluderanno entro il 2025.

Nel 2022 è stata firmata una Convenzione che regola i rapporti tra RFI, MIT, Autostrada Brescia Padova S.p.A. e l'appaltatore per la progettazione esecutiva delle opere interferite fino al collaudo delle stesse. Il progetto per la gestione delle interferenze autostradali contempla una serie di attività in capo alla Concessionaria connesse alla realizzazione delle

opere ferroviarie e al loro impatto sulla viabilità che vanno dalla fase di autorizzazione degli aspetti interferenti del progetto esecutivo fino alla riduzione e alla gestione degli stessi.

In analogia all'impostazione seguita per la tratta ferroviaria Brescia-Verona, per la gestione delle interferenze autostradali la Società ha scelto di adottare un'impostazione innovativa rispetto ai classici modelli di gestione, facendosi affiancare da un *team* di PMO - *Project Management Office* altamente specializzato.

A dicembre 2024 lo stato di avanzamento fisico dei lavori si attesta ad un 76,6% per quanto riguarda il complessivo dei lavori interferenti (Verona Est - San Bonifacio – Montecchio – Montebello).

5 Gestione degli investimenti

La Società continua l'attività di investimento sul corpo autostradale di propria pertinenza con particolare attenzione al miglioramento degli *standard* di qualità e sicurezza anche in conformità agli obblighi convenzionali previsti dal Piano Economico Finanziario. Gli investimenti in beni autostradali effettuati nel corso del periodo si riferiscono prevalentemente ad interventi per il miglioramento della sicurezza della rete, tra cui l'adeguamento delle gallerie alla direttiva comunitaria, interventi su ponti, viadotti, cavalcavia, adeguamento delle barriere di sicurezza e barriere acustiche. Nel corso del 2024 sono inoltre proseguiti i lavori relativi alle nuove opere autostradali di cui di seguito si forniscono i dettagli.

5.1 Attività di costruzione: investimenti in corso di realizzazione

Gli investimenti attuati nel 2024 hanno riguardato, in particolare:

Opere di completamento della nuova autostazione di Montecchio Maggiore e dei collegamenti con la viabilità ordinaria (opere di 2° stralcio)

I lavori riguardano la costruzione della nuova autostazione di Montecchio, di un nuovo svincolo autostradale, l'ampliamento della piattaforma della A4 in corrispondenza del manufatto di scavalco della linea ferroviaria MI-VE, oggetto di rifacimento, la realizzazione di un centro manutenzione nell'area dell'attuale casello ed il completamento delle opere di collegamento con la viabilità ordinaria.

L'opera in costruzione prevede un investimento complessivo che dall'importo iniziale di Euro 78.879.006,01 è aumentato ad Euro 107.854.682,11 per effetto di variazioni al progetto originario nonché in applicazione delle disposizioni legislative intervenute (L 106/2021 e Legge n.91 del 15 luglio 2022).

Nel giugno 2019 è stato stipulato il contratto d'appalto e nel mese di settembre è stata effettuata la consegna parziale dei lavori non direttamente connessi alla risoluzione dell'interferenza con la nuova linea ferroviaria AV/AC tratta Verona bivio per Vicenza, che prevede la realizzazione di una galleria artificiale in affiancamento all'esistente. Nel gennaio 2020 è stato possibile consegnare i lavori in forma definitiva a seguito dell'avvenuta sottoscrizione, da parte della Società, di Rete Ferroviaria Italiana e del concedente MIT, di specifica Convenzione. Successivamente è stato stipulato uno specifico atto aggiuntivo per la costruzione della galleria rientrante nel progetto della linea AV/AC.

A seguito della ridefinizione di alcune tempistiche intermedie, nel giugno 2023 si sono conclusi i lavori di costruzione delle due gallerie ferroviarie di sottoattraversamento dell'autostrada A4, successivamente consegnate al Consorzio che esegue le opere per la nuova linea ferroviaria AV/AC, affinché possano dare seguito alle attività di loro competenza.

L'interconnessione con la Superstrada Pedemontana Veneta è stata completata nel corso del 2024 con l'apertura al traffico in data 04 maggio 2024 mentre la messa in esercizio della nuova autostazione di Montecchio Maggiore è avvenuta il 25 giugno 2024. Nel corso del 2024 sono stati portati a termine anche i lavori di adeguamento della sede autostradale che hanno visto l'apertura al traffico delle due carreggiate a tre corsie ampliate con la corsia di emergenza precedentemente mancante.

I lavori di costruzione del nuovo Centro Manutenzione presso l'area del vecchio casello autostradale di Montecchio Maggiore dismesso sono proseguiti e a dicembre 2024 si sono sostanzialmente conclusi con la realizzazione del fabbricato servizi invernali comprensivo degli uffici degli Ausiliari della Viabilità, con la ristrutturazione uso uffici della palazzina ex casello, con la realizzazione di un'autorimessa e della piattaforma per la raccolta rifiuti.

A gennaio 2025 vi è stato il completamento di tutti i lavori.

Riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti e realizzazione di nuove barriere, compresa la risoluzione dei punti singolari nel tratto della A4 Brescia - Soave dal km 217+700 al km 305+313 3° stralcio (LOTTO 1), della A4 Soave - Padova dal km 305+313 al km 363+723 2° stralcio (LOTTO 2) e della A4/A31 - Piovene Rocchette (LOTTO 3).

Per quanto riguarda il tratto della A4 Brescia - Soave 3° stralcio (LOTTO 1) dal km 217+700 al km 305+313 con Decreto Ministeriale 0004231 del 13/02/2025 l'importo contrattuale è di Euro 5.738.152,72 comprensivo degli oneri della sicurezza per Euro 310.112,05 oltre a somme a disposizione per Euro 824.269,09. Le attività risultano pienamente avviate nel corso del 2024 e si prevede la conclusione entro il secondo semestre del 2025. Il valore contrattuale risulta incrementato sulla base di perizia di variante per ulteriori Euro 1.116.989,79.

Per quanto riguarda il tratto della A4 Soave - Padova dal km 305+313 al km 363+723 2° stralcio (LOTTO 2) l'importo contrattuale è di Euro 4.366.637,80 comprensivo degli oneri della sicurezza per Euro 357.455,86. Le attività avviate nel corso del 2023 risultano pienamente avviate nel corso del 2024 e si prevede la conclusione entro il secondo semestre del 2025. Il valore contrattuale risulta incrementato sulla base di perizia di variante per ulteriori Euro 1.720.467,20.

Per quanto riguarda il tratto della A4/A31 - Piovene Rocchette (LOTTO 3) l'importo contrattuale è di Euro 2.177.109,80 comprensivo degli oneri della sicurezza per Euro 157.736,79. Le attività, avviate nel corso del 2023, risultano concluse in data 22/09/2024. Il valore contrattuale risulta incrementato sulla base di perizia di variante per ulteriori Euro 1.022.722,20.

Riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti di vecchio impianto e realizzazione di nuove barriere, compresa la risoluzione dei punti singolari: Progetto esecutivo – stralcio 2020 lotto 1 e stralcio 2020 lotto 2

Per quanto riguarda il progetto esecutivo stralcio 2020 lotto 1 l'importo contrattuale è di Euro 4.346.413,94 comprensivo degli oneri della sicurezza per Euro 667.542,20. Il valore contrattuale risulta incrementato sulla base di perizia di variante per ulteriori Euro 1.957.324,06.

Per quanto riguarda il progetto esecutivo stralcio 2020 lotto 2 l'importo contrattuale è di Euro 4.699.675,73 comprensivo degli oneri della sicurezza per Euro 655.747,99. Il valore contrattuale risulta incrementato sulla base di perizia di variante per ulteriori Euro 2.211.816.

Nuova autostazione di Castelnuovo del Garda (Verona)

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova stazione autostradale per migliorare i collegamenti tra l'autostrada A4 e l'area del Basso Garda veronese.

Il progetto esecutivo è stato approvato dal Concedente nel novembre 2021.

In conformità a quanto previsto dall'Art. 27 del D.L. n.50 del 17.05.2022, convertito nella legge del 15.07.2022 n.91, la Società ha provveduto a trasmettere al Concedente l'adeguamento del quadro economico del progetto esecutivo per gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, anche in conseguenza della grave crisi internazionale in atto in Ucraina. In data 07.12.2022 è stato emesso il decreto approvativo n.30984 che autorizza i seguenti nuovi importi complessivi di investimento: Euro 45.862.850 per Lavori a base d'asta e Euro 32.964.259 per Somme a Disposizione.

Sono state acquisite tutte le aree e si è dato corso alle attività di pulizia, verifica dell'eventuale presenza di ordigni bellici e di risoluzione di interferenze.

Nel mese di giugno 2023 è stata avviata la procedura di gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione dell'opera pervenendo, in data 31 gennaio 2024 all'aggiudicazione definitiva per un importo di Euro 48.976.413 per lavori e Euro 32.964.259 per Somme a disposizione.

In data 10 aprile 2024 sono stati avviati i lavori che procedono nel rispetto della previsione di ultimazione entro la fine del 2026.

Manutenzione straordinaria con riqualificazione profonda della struttura portante della pavimentazione autostradale dell'Autostrada A4

Nel corso del 2024, nell'ambito dei lavori di riqualificazione della struttura della pavimentazione, si è effettuato l'intervento del lotto 4 che ha interessato la carreggiata est dell'autostrada A4 dal km 358+000 al km 363+300, con interventi differenziati in funzione delle corsie.

Per il dimensionamento è stata redatta una specifica relazione di calcolo che differenzia i pacchetti di pavimentazione da adottare in base all'infrastruttura viaria, alla corsia e quindi in base al traffico. Le corsie interessate dagli interventi più rilevanti sono la corsia di marcia lenta e quella di emergenza. Quest'ultima sempre più frequentemente viene utilizzata dai mezzi pesanti in concomitanza di cantieri o in caso di incidente.

Il dimensionamento della pavimentazione è stato affiancato dalle analisi del ciclo di vita (LCA) e dal calcolo dei costi del ciclo di vita (LCC), che hanno dapprima consentito una comprensione completa degli impatti ambientali ed economici e poi hanno facilitato decisioni informate e sostenibili.

Gli interventi di manutenzione profonda attuati aumentano la vita utile della pavimentazione e consentono di posticipare la necessità di successivi interventi ed i conseguenti disagi; permettono inoltre un'ottimizzazione dell'uso di materiali con benefici in termini di impatto sull'ambiente.

Al fine di ridurre l'uso di nuovi aggregati naturali è stato previsto il reimpiego di fresato, ed al fine di conseguire maggiori prestazioni e, allo stesso tempo, contenere lo spessore del pacchetto complessivo della pavimentazione, nello strato di collegamento (*binder*) è stato previsto l'impiego di una tecnologia che sfrutta le potenzialità del grafene, il quale conferisce alla miscela maggiore resistenza, migliori comportamenti alle temperature estreme e maggiore durabilità.

Nel caso specifico lo strato di *binder* è stato additivato con un super modificante a base di grafene composto da polimeri derivanti dalla lavorazione delle plastiche riciclate, altrimenti destinate direttamente all'inceneritore o a recuperi più dispendiosi.

Tale esperienza rappresenta la sintesi ideale tra un sistema di programmazione all'avanguardia e l'utilizzo di prodotti, tecnologie e metodiche di controllo innovative ed efficaci.

Piano di contenimento ed abbattimento del rumore

La Società, in ottemperanza alla Legge 447/95 e successivi decreti attuativi, ha elaborato il "piano di contenimento ed abbattimento del rumore" che interessa l'intero tracciato della rete autostradale in esercizio. Tale piano è stato inviato agli enti territoriali interessati, al Ministero dell'Ambiente, che ha approvato il primo stralcio con D.M. n.42 del 11.03.2011, e all'Ente Concedente.

Il Piano prevede una serie di interventi di bonifica acustica per un importo stimato aggiornato di Euro 539,8 milioni.

Data la rilevanza dell'investimento, l'intera opera è stata inserita nell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario suddivisa in tre stralci attuativi, con la previsione di realizzare inizialmente gli interventi individuati come prioritari che costituiscono il primo stralcio, per l'importo complessivo lordo di Euro 99,6 milioni. Nel 2024 è stata portata a conclusione la progettazione esecutiva ed è stata presentata al Concedente domanda di approvazione dell'opera.

Nella parte finale dell'anno, inoltre, è stata avviata la progettazione di fattibilità tecnica ed economica (in conformità del nuovo codice dei contratti pubblici D.lgs. n.36/2023) degli interventi inclusi nel secondo stralcio, per l'importo complessivo lordo delle opere stimato in Euro 325,1 milioni.

Nel 2024 i chilometri totali di barriere antirumore installate lungo la rete stradale in gestione sono pari a 76,3.

Fondo complementare al PNRR – Missione 3: implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale

Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n.93 del 12 aprile 2022, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n.126 del 31 maggio 2022, è stato approvato il piano di riparto delle risorse per l'attuazione di programmi finalizzati all'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale.

Con il suddetto decreto, alla Società è stato assegnato un finanziamento di Euro 7.111.584. Con nota prot. n.5645 del 13 giugno 2022 il Concedente ha trasmesso alla Società la "Scheda tipo" per la compilazione dei programmi e sono stati richiamati i termini temporali previsti dal piano nazionale complementare al PNRR. Sono previste attività da svolgersi nel periodo 2022-2026.

Con nota prot. n.6041 del 21 giugno 2022 la Società ha trasmesso il proprio piano operativo degli interventi di cui al D.M. n.93 del 12 aprile 2022.

Con nota prot. n.9504 del 20 settembre 2022 il Concedente ha approvato il piano trasmesso dalla Società.

Nel corso del 2024 si è provveduto al *set up* di sistemi, alle analisi preliminari per la definizione delle soglie, alla finalizzazione della trasmissione del dato nonché alla regolare manutenzione dei sistemi. È stata stabilita la connettività tra i sistemi e la piattaforma tecnologica integrata per il controllo e la gestione dei dati relativi alle misure dei sistemi di monitoraggio installati e si sta procedendo all'implementazione.

Interventi di rinnovo delle aree di servizio San Giacomo Est, San Giacomo Ovest, Monte Baldo Ovest e Scaligera Est

Presso queste aree di servizio la Società, contestualmente all'ammodernamento di fabbricati ed impianti di competenza degli attuali sub-concessionari, ha previsto l'esecuzione, a propria cura, di interventi di riqualificazione dei piazzali esterni.

I progetti esecutivi sono stati trasmessi per l'approvazione del Concedente nel marzo 2021. Successivamente, in conformità a quanto previsto dall'Art.27 del D.L. n.50 del 17.05.2022, convertito nella legge del 15.07.2022 n.91, la Società ha provveduto a trasmettere al Concedente, per l'approvazione, l'adeguamento dei quadri economici dei progetti esecutivi per gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici, anche in conseguenza della grave crisi internazionale in atto in Ucraina.

Ad aprile 2023 il Concedente MIT ha approvato i quattro progetti esecutivi per un importo complessivo pari ad Euro 8.580.948,46 per lavori ed Euro 2.977.522,46 per somme a disposizione. A seguito di esperimento di gara, fra settembre ed ottobre 2023 sono stati stipulati i contratti dei lavori degli interventi in questione.

Le consegne parziali dei lavori di tutte e quattro le aree di servizio sono avvenute fra ottobre e novembre 2023. Nel giugno 2024 è stata effettuata la consegna definitiva dei lavori dell'Area di Servizio Scaligera Est e nel novembre 2024 dell'area di servizio San Giacomo Ovest.

I lavori prevedono la ridefinizione del tracciato di accesso all'area di servizio, con separazione netta tra mezzi pesanti e mezzi leggeri, mediante la realizzazione di nuove isole con funzione spartitraffico; la ridefinizione delle aree di parcheggio per i mezzi leggeri e i pesanti; il rifacimento completo del pacchetto stradale, della segnaletica orizzontale e verticale, posa di nuove cordonate, rifacimento della rete di alimentazione elettrica e dell'impianto di illuminazione di piazzale, realizzazione della nuova rete di captazione delle acque meteoriche con trattamento di prima pioggia, sistemazione degli arredi, delle aree a verde e delle recinzioni perimetrali.

Riqualificazione della viabilità esterna al casello della A31 di Thiene

Si tratta di una bretella di collegamento tra il casello autostradale della A31 di Thiene e la SP Gasparona, della lunghezza di circa 1,3 km. Nel giugno 2019 è stato consegnato il progetto definitivo ed è stato attivato l'*iter* approvativo presso il Ministero Infrastrutture e Trasporti. Nel frattempo, è stata acquisita l'approvazione ai fini ambientali da parte della Provincia di Vicenza.

Nel settembre 2020 la Società ha acquisito il nulla osta da parte del MIT-DGSA per l'attivazione presso il Provveditorato alle OO.PP. per il Veneto delle procedure di acquisizione della conformità urbanistica dell'opera, dei pareri e atti di assenso delle amministrazioni e dei gestori di servizi pubblici interessati, di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio mediante indizione della Conferenza di Servizi. Nel dicembre 2021 si è svolta la Conferenza di Servizi e successivamente si è dato corso alla fase pubblicitica e partecipativa prevista dall'art.16 del D.P.R. 327/01. È stato quindi redatto il Progetto Esecutivo, approvato dal C.d.A. e trasmesso al Concedente ai fini dell'acquisizione del decreto approvativo e della dichiarazione della pubblica utilità dell'opera.

Il progetto esecutivo è stato approvato dal Concedente con decreto in data 25/03/2024.

A giugno 2024 si è proceduto con l'emissione del decreto di occupazione d'urgenza preordinata all'espropriazione degli immobili necessari alla realizzazione delle opere.

Sono state predisposte le gare per l'affidamento delle attività propedeutiche ai lavori (pulizie e recinzione aree, bonifica da ordigni bellici, indagini archeologiche preventive) e dei lavori principali.

A dicembre 2024 è stata fatta la consegna dei lavori di pulizia delle aree (sfalcio, taglio vegetazione arboreo-arbustiva e posa recinzione).

È in fase di conclusione la gara per l'affidamento dei lavori principali, il cui inizio è previsto nel 2° trimestre del 2025.

Costruzione della corsia di emergenza sulla autostrada A4 in corrispondenza del cavalcavia ferroviario MI-VE al km 292+200 (Comune di San Martino Buon Albergo - Verona)

I lavori sono finalizzati al miglioramento della viabilità mediante allargamento della piattaforma autostradale e realizzazione della corsia di emergenza mancante in corrispondenza del cavalcavia ferroviario MI-VE al km 292+200 (Comune di San Martino Buon Albergo - VR). L'intervento consente inoltre di raddoppiare entrambe le carreggiate dell'adiacente Tangenziale Sud di Verona, portando da due a quattro il numero delle corsie di transito. Nell'ambito dei lavori sono state riqualificate le barriere di sicurezza sia in bordo destro sia in spartitraffico.

I lavori sono iniziati il 16 novembre 2020 e sono stati ultimati il 29 settembre 2023.

Per l'opera in argomento è previsto un investimento complessivo di Euro 23.106.233,93, di cui Euro 16.563.376,01 per lavori ed Euro 6.542.857,92 per somme a disposizione.

Tali importi tengono conto delle perizie di variante n.1, n.2 e n.3 già approvate dal Ministero concedente e delle perizie n.4 e n.5 di cui il MIT deve ancora emettere il Decreto approvativo.

Le perizie tengono conto delle disposizioni legislative intervenute in materia di compensazioni per l'incremento del costo dei materiali (D.L. 73/2021 e s.m. e i.) e di aggiornamento dei prezzi contrattuali (D.L. 50/2022 e s.m. e i.).

È già stato emesso il certificato di Collaudo nei rapporti tra Concessionaria ed Impresa.

La Commissione di Collaudo incaricata dal MIT è in attesa dell'approvazione Ministeriale delle perizie n.4 e n.5 per poter procedere all'emissione del Certificato di Collaudo nei rapporti tra Concessionaria e Concedente.

5.2 Altro: contributi concessori

Variante alla SP 46 in Provincia di Vicenza

L'opera si innesta sul raccordo autostradale del casello di Vicenza Ovest, costituendone il prolungamento. A seguito di sottoscrizione di un protocollo d'Intesa con Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ANAS, Regione del Veneto, Provincia di Vicenza, Comune di Vicenza e Comune di Costabissara, la progettazione definitiva e realizzazione dell'intervento sono state poste in carico ad ANAS. La Società concorre al finanziamento dell'opera per l'importo complessivo pari ad Euro 20.000.000,00. I lavori sono stati ultimati e l'opera è stata aperta al traffico nel giugno 2023. Si è in attesa del collaudo finale delle opere per l'emissione della rata di saldo pari ad Euro 1.676.008,60.

Raccordo autostradale tra l'Autostrada Brescia-Padova e Valtrompia

L'opera riguarda la realizzazione del raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia – Tronco Ospitaletto Sarezzo. A seguito di sottoscrizione di un protocollo d'Intesa con MIMS e ANAS, la progettazione e realizzazione dell'opera sono state poste in carico ad ANAS. La Società concorre al finanziamento dell'opera, già avviata e tutt'ora in corso, con l'importo previsto nel Piano Economico Finanziario. Il totale contributo versato alla data del 31 dicembre 2023 ammonta a complessivi Euro 95.930.897.

Collegamento viario a Nord-Ovest della città di Verona tra la bretella T4-T9 in corrispondenza dell'interporto di Verona e la Tangenziale Sud in corrispondenza con lo svincolo "Alpo"

L'intervento è finalizzato ad assicurare il miglioramento dell'adduzione alla rete autostradale nell'area Nord-Ovest della città di Verona.

In data 20 ottobre 2023 risulta sottoscritta la convenzione attuativa per la realizzazione del "Collegamento viario a Nord-Ovest della città di Verona tra la bretella T4-T9 in corrispondenza dell'interporto di Verona e la Tangenziale Sud in corrispondenza con lo svincolo "Alpo" con annesse opere di miglioramento". La convenzione risulta sottoscritta dalla Società con il Comune di Verona e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali.

Il Comune di Verona, con nota del 22 aprile 2014, ha manifestato la necessità che la realizzazione del collegamento viario a nord della Città di Verona fosse realizzato dalla stessa Amministrazione e che le risorse previste per tale scopo nell'Atto convenzionale di Autostrade BSPD fossero erogate al Comune a titolo di contributo.

Il valore totale del contributo da erogare al Comune di Verona è quantificato in Euro 53.341.091,00 di cui Euro 10.668.218,27 risultano corrisposti nel corso del 2023.

Il Comune sta concludendo il DOCFAP (documento di fattibilità delle alternative progettuali) e prevede di affidare l'incarico per la redazione del PFTE (progetto di fattibilità tecnico economica) e del Progetto Esecutivo entro l'estate dell'anno 2025.

5.3 Investimenti da realizzare

Gli altri investimenti da realizzare e previsti in completo autofinanziamento riguardano:

Costruzione della corsia di emergenza sulla autostrada A4 in corrispondenza del cavalcavia ferroviario VR-BO al km 279+530 (Comune di Verona)

Il progetto prevede l'allargamento della piattaforma autostradale e la realizzazione della corsia di emergenza attualmente mancante in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario.

Il Progetto Esecutivo è stato inviato al MIT nel mese di giugno 2023, successivamente, per effetto di quanto comunicato dal Ministero con nota prot. 27536 del 25.10.2023 in materia

di “Determinazione del limite di ammissibilità delle spese generali per gli investimenti assentiti in Concessione”, il progetto medesimo è stato ritirato e contestualmente ritrasmesso con gli adeguamenti del caso nel mese di novembre 2023. In attesa dell’approvazione ministeriale, nel corso del 2024 sono state avviate le attività per la risoluzione dei sottoservizi interferenti.

Allargamento del cavalcavia Calcinese a Colognola ai Colli (Verona)

La progettazione riguarda l’ampliamento in sovrappasso sull’autostrada A4 di Via Calcinese. L’allargamento nel punto di scavalco dell’autostrada consiste nel raddoppio dell’attuale manufatto, tramite la costruzione di un nuovo cavalcavia affiancato all’esistente.

Il Progetto Esecutivo è stato inviato al MIT nel mese di giugno 2023. Successivamente, per effetto di quanto comunicato dal Ministero con nota prot. 27536 del 25.10.2023 in materia di “Determinazione del limite di ammissibilità delle spese generali per gli investimenti assentiti in Concessione”, il progetto medesimo è stato ritirato e contestualmente ritrasmesso con gli adeguamenti del caso nel mese di novembre 2023. In attesa dell’approvazione ministeriale, nel corso del 2024 sono state avviate le attività per la risoluzione dei sottoservizi interferenti.

5.4 Altre opere in fase di progettazione e di prossima realizzazione

Riqualificazione della viabilità di Verona Sud

Il progetto è finalizzato a risolvere lo stato di congestione del nodo viario di Verona Sud.

Nel luglio 2019 è stato predisposto lo Studio di Fattibilità che ha esaminato differenti soluzioni progettuali. Nel marzo 2020, sulla base delle analisi tecniche e trasportistiche svolte dalla Società, il Comune di Verona ha indicato la soluzione preferibile. Tale soluzione è stata successivamente sviluppata nell’ambito del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica prevedendone la realizzazione degli interventi in due separati ambiti. L’opera complessiva è stata pertanto articolata in due progetti distinti.

Il primo progetto denominato “Revisione della viabilità ordinaria del nodo di Verona Sud e collegamento con la Tangenziale Sud di Verona” prevede la riqualificazione della viabilità locale (Vie Morgagni-Genovesa), la realizzazione del collegamento alla Tangenziale Sud di Verona, il collegamento al Terminal filoviario e al Parcheggio scambiatore, in corso di realizzazione da parte del Comune di Verona, posti a sud dell’autostrada A4, e la riqualificazione dell’esistente svincolo sulla Tangenziale Sud di Verona in località Vigasio.

Il secondo progetto, denominato “Revisione della situazione viaria del casello di Verona Sud”, prevede lo sdoppiamento degli impianti di casello e la razionalizzazione del nodo di Via Gioia/Viale delle Nazioni mediante la realizzazione di una rotatoria e la conformazione dell’attuale sottopasso in un “piazzale circolare ipogeo” iscritto alla rotatoria stessa.

La Giunta comunale di Verona con Delibera n.381 del novembre 2020 ha espresso parere favorevole ai progetti così articolati.

La Società ha avviato la progettazione definitiva del primo intervento.

Il Progetto Definitivo “Revisione della viabilità ordinaria del nodo di Verona Sud e collegamento con la Tangenziale Sud di Verona” è stato completato ed approvato dal C.d.A. in data 3 febbraio 2022. Gli Uffici Tecnici del Comune di Verona hanno svolto approfondimenti progettuali, patrimoniali e procedurali su parti complesse dell’intervento, in esito ai quali la Società nel giugno 2022 ha inviato al Concedente il progetto definitivo perfezionato ai fini del rilascio del nulla osta a dare seguito alle procedure volte alla localizzazione dell’opera, alla acquisizione dei pareri approvativi degli Enti interessati e alla dichiarazione di pubblica utilità. In data 29 settembre 2022 la Società ha attivato presso la Provincia di Verona la verifica di assoggettabilità dell’opera alla Valutazione di Impatto Ambientale, la quale si è conclusa favorevolmente in data 20 marzo 2023 con il parere di

non assoggettare a VIA il progetto. In data 31 maggio 2023 la Società ha trasmesso il progetto alla competente Direzione del MIT ai fini dell'avvio della procedura di conformità urbanistica dell'opera. Il MIT in data 28 agosto 2023 ha comunicato alla Società la non conformità urbanistica dell'opera per l'avvio del procedimento partecipativo sotteso all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dal progetto (ex Art. 11 D.P.R. 327/2001). Concluso il già menzionato procedimento, in data 11 dicembre 2023 la competente Direzione del MIT ha indetto la Conferenza di Servizi.

In data 2 novembre 2023 la Società ha avviato la progettazione definitiva relativa al secondo intervento denominato "Revisione della situazione viaria del casello di Verona Sud" che prevede la riconfigurazione dell'omonimo Casello. In data 25 settembre 2024 la Società ha inviato al MIMS-DGSA il progetto definitivo ai fini del rilascio del nulla osta a dare seguito alle procedure volte alla localizzazione dell'opera, alla acquisizione dei pareri approvativi degli Enti interessati e alla dichiarazione di pubblica utilità. In data 12 dicembre 2024 il Concedente ha rilasciato il nulla osta a dare seguito alle procedure volte alla localizzazione dell'opera, alla acquisizione dei pareri approvativi degli Enti interessati e alla dichiarazione di pubblica utilità.

In data 30 maggio 2024 è stato redatto il Progetto Esecutivo, si sono concluse le attività partecipative di cui all'art. 16 del dpr 327/2001 finalizzate all'acquisizione di eventuali osservazioni da parte degli espropriandi ed è stata completata la verifica ai fini della validazione del progetto. In data 20 dicembre 2024 il progetto è stato trasmesso al MIT – DGSA per la relativa approvazione.

Nuovo collegamento stradale della Tangenziale Sud di Vicenza con Arcugnano e Altavilla

È stato completato il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica ed è stata avviata la redazione del Progetto Definitivo. Il Progetto Definitivo è stato completato ed approvato dal C.d.A. in data 3 febbraio 2022.

Il Comune di Altavilla ha chiesto approfondimenti progettuali, patrimoniali e procedurali su parti complesse dell'intervento in esito ai quali la Società nel giugno 2022 ha inviato al Concedente il progetto definitivo perfezionato ai fini del rilascio del nulla osta all'avvio delle procedure di localizzazione dell'opera, all'acquisizione dei pareri approvativi degli Enti interessati e alla dichiarazione di pubblica utilità.

La Società, ottenuto il nulla osta del Concedente, in data 16 settembre 2022 ha attivato presso la Provincia di Vicenza la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera. La procedura di VIA si è conclusa con il parere favorevole con prescrizioni espresse dal Comitato Tecnico Provinciale VIA in data 16/05/2024. Sono in corso le attività tecniche per l'adeguamento del progetto definitivo ai fini dell'indizione della conferenza di servizi.

Potenziamento della viabilità di adduzione del casello della A31 di Vicenza Nord (Via A. Moro)

Nel luglio 2021 è stata avviata la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica dell'opera, completato ed approvato dalla Società nel novembre 2021.

Successivamente è stato redatto il Progetto Definitivo, approvato dal C.d.A. della Società il 20 luglio 2022.

La Società, ottenuto il nulla osta da parte del Concedente, in data 17 luglio 2023 ha attivato presso la Provincia di Vicenza il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA dell'opera.

Nell'ambito di tale procedimento il Comune di Vicenza ha presentato l'esigenza di valutare soluzioni progettuali alternative a quella proposta con conseguente necessità di attivare specifica procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Fabbricati e impianti da realizzare nelle Aree di Servizio di Nanto degli Ulivi Sud e Castegnaro delle Ciliegie Nord sull'autostrada A31

Le Aree di Servizio Nanto degli Ulivi Sud e Castegnaro delle Ciliegie Nord sull'autostrada A31 sono realizzate a meno degli edifici e degli impianti di erogazione carburanti.

La Società ha avviato la progettazione delle opere necessarie per rendere fruibili le due Aree di Servizio mediante la realizzazione diretta dei fabbricati e gli impianti destinati ai servizi *Oil* e *Non Oil*, che di prassi sono eseguiti dai Sub-Concessionari, al fine di superare l'*impasse* determinatosi a seguito delle gare svolte in precedenza per l'affidamento della sub-concessione, andate deserte.

Gli interventi presso le due aree consistono nella realizzazione dei fabbricati, distribuiti al piano terra con superficie di circa 370 mq ciascuno, delle pensiline e degli impianti di erogazione concepiti per una gestione unitaria dei servizi *oil* e *non oil*. La spesa complessiva è di euro 7,1 milioni.

Nell'estate del 2024 è stata completata la redazione dei progetti esecutivi delle opere in argomento e i medesimi sono stati trasmessi al Concedente per l'approvazione.

Autostrada Valdastico A31 Nord

Premesso che le attività progettuali relative all'opera sono attualmente sospese e che la Società è pronta a sviluppare ulteriori iniziative in base alle istruzioni che il Concedente vorrà impartire in tal senso, si riporta che tale opera è risultata il principale investimento assegnato in concessione alla Società prevedendo il completamento tra Piovene Rocchette (VI) e la Provincia autonoma di Trento (PaT) dell'Autostrada Valdastico A31, quest'ultima già in esercizio per circa 90 km tra Rovigo e Vicenza.

L'opera ai sensi della Legge Obiettivo rientrava fra quelle di preminente interesse nazionale; inoltre faceva parte della rete europea dei trasporti TEN-T "*Comprehensive network*", in ragione delle sue caratteristiche di potenziamento del collegamento tra il Corridoio europeo "Mediterraneo" e quello "Scandinavo-Mediterraneo".

Sulla base del progetto preliminare dell'intero tracciato predisposto nel 2011, con delibera n.21/2013 il CIPE ha approvato il 1° lotto funzionale (Piovene Rocchette – Pedemonte, di circa 18 km interamente in territorio veneto).

È stato quindi redatto il progetto definitivo del lotto 1 e, a partire dall'11 luglio 2017, è stata attivata l'acquisizione delle approvazioni di rito conclusasi positivamente nel corso del 2020. Al termine dell'*iter*, tuttavia, il Concedente ha ritenuto di non sottoporre l'argomento al CIPE per l'approvazione conclusiva. Inoltre, due ordinanze della Corte di Cassazione del 4 febbraio 2021, a conferma di precedenti sentenze del Consiglio di Stato, hanno sancito che il lotto 1 non può essere realizzato separatamente dalla restante parte del tracciato e che le future iniziative relative all'A31 Nord dovranno essere condotte in modo unitario per l'intero completamento a nord dell'A31.

Il lotto 2 è ubicato parte in Veneto e parte in Trentino. Per esso è disponibile un progetto di fattibilità del 2018 che confronta 3 tracciati alternativi, i quali iniziano presso Pedemonte (termine del lotto 1), transitano in Valsugana e terminano in Val d'Adige a sud di Trento in tre posizioni distinte. Il progetto di fattibilità è stato valutato positivamente da MIT, RV e PaT nell'ottobre 2018. Nel corso del 2019, su richiesta congiunta della PaT e del MIMS, la Società ha elaborato un nuovo progetto di fattibilità riferito ad un 4° tracciato fra Pedemonte e Rovereto Sud, anch'esso valutato positivamente dalle tre Amministrazioni nel dicembre 2019.

Nel 2020 la PaT ha avviato il procedimento per rendere il "Piano urbanistico provinciale" compatibile con l'ipotesi di tracciato verso Rovereto Sud: detto procedimento, proseguito nel corso del 2024, risulta tuttora in corso.

In data 10 luglio 2024 si è tenuta una riunione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione del Veneto e Provincia autonoma di Trento, durante la quale è emersa la volontà di tutti gli Enti di mantenere vive le iniziative per la realizzazione dell'opera e di comunicare tale orientamento anche in sede europea.

Evoluzione Sostenibile Autostrada A4 (ESA4)

A seguito di diversi confronti, nel novembre 2021 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha confermato alla Società la necessità di predisporre un'analisi di fattibilità per valutare possibili interventi tesi a mitigare gli effetti dell'aumento del traffico sulla tratta dell'A4 di propria competenza. Il dialogo fra concedente e concessionario ha portato all'elaborazione di una strategia complessiva di potenziamento ed evoluzione dell'autostrada A4 Brescia-Padova, attraverso l'elaborazione del "*Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali*" (acronimo DOCFAP), che valuta congiuntamente i fabbisogni della collettività, i livelli di servizio e le condizioni di traffico assieme alle possibili ed efficaci alternative modali e di tracciato, il quale è stato presentato il 4 agosto 2023 al Ministero competente.

Nel DOCFAP è rappresentata una proposta efficiente, innovativa e sostenibile, concepita attraverso un articolato e proficuo dialogo con tutti i territori interessati delle regioni Lombardia e del Veneto e che mira ad anticipare e risolvere le criticità future legate alla saturazione di un tratto autostradale fra i più trafficati d'Italia, quello fra Brescia e Padova, che è da sempre un'infrastruttura viaria strategica per i collegamenti con l'Europa e motore di sviluppo, non solo industriale, dell'intero Nord Est italiano.

Il punto di partenza del documento è l'assunto che il tratto autostradale tra Brescia e Padova, della lunghezza di oltre 146,1 Km, e che insiste su un'area di circa 5 milioni di abitanti, è l'unico servito ancora da "sole" 3 corsie per senso di marcia, se si prendono in considerazione i diversi tratti in variante dell'autostrada A4 tra Milano e Venezia. L'autostrada A4 in questo tratto ha raggiunto elevatissimi livelli di traffico, totalizzando poco meno di 90.000 veicoli teorici giornalieri medi (dato riferito all'anno 2022), di cui il 30% veicoli pesanti, e presenta ormai frequenti fenomeni di congestionamento con conseguente decadimento dei livelli di servizio (LOS).

Da qui l'esigenza di addivenire a un'idea progettuale unitaria e risolutiva nel lungo periodo, in grado di armonizzare le diverse necessità di chi viaggia con quelle di chi vive e lavora nei territori intersecati dall'asse autostradale.

È stato approntato così un modello innovativo di *stakeholder engagement*, che ha coinvolto, in più riprese, oltre 250 soggetti fra amministrazioni, enti territoriali, associazioni e realtà economiche di Veneto e Lombardia. Questo rapporto dialogico con gli *stakeholder* ha portato al successivo e composito *step* di analisi delle specificità dei territori coinvolti che si è articolato in studi ambientali, insediativi, infrastrutturali, paesaggistici, geologici e geotecnici, oltre agli approfondimenti di natura idrogeologica e sismica.

Si è così giunti alla soluzione denominata ESA4 (acronimo di Evoluzione Sostenibile dell'Autostrada A4 tra Brescia e Padova), che nel DOCFAP somma in sé tutti i diversi obiettivi di *performance* tecnica, di sostenibilità, di processo, progettazione e gestione. Il progetto ESA4 razionalizza gli interventi infrastrutturali, prevedendo la realizzazione della quarta corsia autostradale sulla A4, nel tratto compreso fra il casello di Brescia Est e il Passante di Mestre. Il potenziamento della restante parte del corridoio autostradale, che corrisponde alla tratta urbana di Brescia della A4, si propone venga realizzato "fuori sede" rispetto al tracciato storico dell'autostrada, tramite il potenziamento del Raccordo Autostradale di Brescia Est fino alla località Fascia d'Oro, con connessione e continuità al Raccordo Autostradale Ospitaletto - Montichiari (denominato Corda Molle).

ESA4 è l'ipotesi progettuale efficiente che prevede di gestire in modo ottimale i flussi di traffico attesi, di migliorare ulteriormente gli *standard* di sicurezza per i viaggiatori, di facilitare e implementare la connessione fra i territori. Include l'adozione di tecnologie

innovative di *smart mobility* in grado di affrontare al meglio le sfide della mobilità del futuro, integrando contemporaneamente anche tutti gli aspetti di sostenibilità e mitigazione degli impatti ambientali. Un nuovo modello di infrastruttura sostenibile e resiliente, in grado di armonizzarsi con le necessità della viabilità ordinaria delle province interessate al tracciato per continuare a sostenere la strategia di sviluppo dei territori che attraversa.

La Società attende istruzioni dal Concedente circa il proseguo delle attività sull'iniziativa.

6 Risorse umane

6.1 Informazioni sul personale

Le persone rappresentano un elemento centrale per il successo e la crescita della Società: per questo motivo, particolare attenzione è dedicata alla gestione, allo sviluppo e al benessere del personale, attraverso iniziative mirate alla formazione, alla sicurezza sul lavoro e al miglioramento dell'ambiente aziendale.

Nel corso dell'esercizio 2024, la Società ha continuato a investire nella valorizzazione delle competenze e nell'adozione di politiche volte a garantire un equilibrio tra le esigenze aziendali e il benessere dei dipendenti.

Di seguito vengono presentati i principali dati relativi alla composizione del personale, al *turnover*, alla formazione, alla salute e sicurezza sul lavoro e alle assenze. I dati sono aggiornati alla chiusura dell'esercizio 2024 e, dove rilevante, confrontati con quelli degli anni precedenti per evidenziarne l'evoluzione.

Segue il dettaglio della composizione del personale a tempo indeterminato al 31 dicembre 2024, dell'età media e dell'anzianità lavorativa:

Composizione del personale a tempo <u>indeterminato</u>	n. Dirigenti	n. Impiegati	n. Operai	n. Totale	di cui a tempo parziale
Dipendenti al 31 dicembre 2024	6	312	72	390	38
Età media (anni)	56,91	54,93	49,75	53,95	-
Anzianità lavorativa media (anni)	21,28	25,43	20,35	25,03	-

Segue il dettaglio del *turnover* del personale dipendente (avvicendamento) occorso nell'anno 2024, si segnala la presenza di n. 9 stagionali e di n. 14 interinali:

<i>Turnover</i> del personale	n. dipendenti al 31.12.2023	n. assunzioni reintegrazioni	n. dimissioni pensionamenti cessazioni licenziamenti	n. dipendenti al 31.12.2024
Contratto a tempo indeterminato:	388	14	(12)	390
Dirigenti	4	3	(1)	6
Impiegati	309	14	(11)	312
Operai	70	4	(2)	72

Segue il dettaglio del numero dei dipendenti per categoria degli ultimi quattro anni:

Numero dei dipendenti	n. dipendenti al 31.12.2021	n. dipendenti al 31.12.2022	n. dipendenti al 31.12.2023	n. dipendenti al 31.12.2024
Contratto a tempo indeterminato e determinato.	406	387	388	395
Dirigenti	4	4	4	6
Impiegati full-time	286	267	269	277
Impiegati part-time	43	41	40	37
Operai	73	75	75	75

Segue il dettaglio per gli ultimi quattro anni del numero delle ore per formazione del personale a tempo indeterminato:

Ore di formazione	n. ore di formazione	Spese di formazione Euro
Anno 2024	8.043	119.723
Anno 2023	9.379	71.534
Anno 2022	4.957	58.993
Anno 2021	4.816	37.533

Segue il dettaglio per gli ultimi quattro anni del numero di assenze (permessi, festività, Malattia, infortuni, etc.):

Ore di assenza	n. ore Ferie, Permessi, Festività	n. ore Malattia	n. ore Maternità	n. ore Infortunio
Anno 2024	99.971	24.838	2.063	3.443
Anno 2023	103.270	28.476	1.689	1.345
Anno 2022	105.135	41.593	2.400	2.099
Anno 2021	99.997	35.856	1.855	1.876
Anno 2020	108.192	38.844	1.942	249

6.2 Organizzazione delle risorse umane

L'esercizio 2024 ha mantenuto un attento equilibrio sulle risorse aziendali e, in conformità a quanto sottoscritto con le OO.SS. aziendali, ha permesso un sensibile *turn-over* in alcune strutture operative. L'anno appena trascorso ha visto anche l'implementazione di una procedura sulla Gestione dei Diritti Umani: ulteriore iniziativa volta a incrementare il benessere dei dipendenti e il livello reputazionale della Società, formalizzando l'impegno per valorizzare ambienti di lavoro etici e rispettosi.

Nel 2024 tutto il personale è stato coinvolto in iniziative di formazione su sicurezza, *compliance*, sostenibilità e *Cybersecurity* e, per Dirigenti e responsabili, è stata effettuata una prima iniziativa di sensibilizzazione proprio sul rispetto dei Diritti Umani, per assicurare che tali diritti vengano poi trasmessi e diffusi a tutti i livelli aziendali.

In data 6 febbraio 2024 è stato sottoscritto con le OO.SS. un "Verbale di accordo" che ha definito l'avvio di una "piattaforma *welfare*", utilizzabile già dal 2025, per i "*fringe benefit*" previsti dal CCNL Autostrade e Trafori e dalla contrattazione aziendale. Il pagamento del PDR 2024 potrà avvenire, a scelta del dipendente (50% o 100%), tramite la suddetta piattaforma in aggiunta alle modalità già precedentemente previste e regolate (busta paga e fondo Astri).

In data 15 marzo 2024 è stato sottoscritto con le OO.SS. un "Verbale di accordo" che, in linea con i contenuti dell'"Accordo Integrativo Aziendale 2022-2024", ha definito specifici KPI per l'esercizio 2024 legati all'incremento dell'EBITDA, al consumo ferie, all'incremento della produttività individuale del dipendente, ad obiettivi di qualità e sostenibilità ambientale.

In data 4 luglio 2024 è stato sottoscritto con le OO.SS. "Verbale di accordo" in ordine all'utilizzazione del sistema di rilevazione degli accessi dei dipendenti alla sede di lavoro, mediante lettori standard ISO e di prossimità RFID posti nelle aree di accesso ai luoghi di lavoro, nel pieno rispetto di quanto previsto dall'art.4 della Legge 20 maggio 1970 n.300, dal D.lgs. 30 giugno 2003, n.196 e s.m.i., nonché dal Regolamento Europeo n.679/2016.

In data 18 luglio 2024 è stato sottoscritto con le OO.SS. un "Accordo quadro" in ordine ad una rivendicazione delle OO.SS., relativa, a presunte incidenze su quote di retribuzione indiretta dell'indennità di presenza giornaliera. La Società, pur contestando le rivendicazioni delle OO.SS. e senza riconoscimento alcuno della fondatezza delle rivendicazioni formulate ma al solo scopo di evitare l'alea del giudizio con riferimento *ad instaurandi* contenziosi aventi ad oggetto la questione, ha ritenuto pertanto di definire in via stragiudiziale la vertenza tramite transazione generale novativa previa sottoscrizione con i dipendenti di specifici verbali di conciliazione.

Le OO.SS. aziendali, in conformità all'art. 50 del vigente CCNL Autostrade e Trafori, hanno presentato specifiche piattaforme per il rinnovo dell'"Accordo integrativo aziendale" in scadenza al termine del 2024. È in corso il confronto con le stesse OO.SS. per addivenire ad un nuovo accordo integrativo aziendale. In tale contesto, in data 20 dicembre 2024, è stato sottoscritto con le OO.SS. specifico "Verbale di accordo" che, soltanto per l'anno 2025, ha prorogato la validità, del vigente accordo, per i soli punti riferiti al "Ricambio generazionale" ed alle "ferie", mantenendo in programmazione n.13 giornate lavorative

per il personale impiegatizio di sede.

6.3 Sicurezza e salute nell'ambiente di lavoro

La Società, nell'ottica del miglioramento continuo delle attività e delle prestazioni in ambito salute e sicurezza nei luoghi di lavoro ha utilizzato, anche per l'anno 2024, le migliori pratiche disponibili. Particolare attenzione è stata posta al coinvolgimento dei dipendenti, per tramite dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, su tutti gli aspetti legati alla salute e sicurezza.

Attraverso un Sistema Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza, conformemente alle norme UNI EN ISO 9001, UNI EN ISO 14001 e UNI ISO 45001, è stato possibile monitorare costantemente non solo i rischi legati alla salute e sicurezza, ma anche le opportunità di miglioramento in vari ambiti aziendali.

Gli infortuni accaduti nell'anno 2024 in ambiente di lavoro sono stati complessivamente n.10, mentre nel 2023 ne sono stati rilevati n.7.

Le giornate perse sono state n.561 rispetto alle n.216 del 2023.

L'Indice di Frequenza è passato da 11,65 del 2023 a 16,07 del 2024, mentre l'Indice di Gravità da 0,36 è aumentato a 0,90.

Nel 2024 sono stati segnalati due infortuni *in itinere* per un totale di n.108 giornate perse, mentre nel 2023 ne era stato registrato solo uno con n.15 giornate lavorative perse.

È proseguito anche nel corso dell'anno 2024, il sistema di indagine degli infortuni e dei mancati infortuni che prevede il coinvolgimento diretto dei lavoratori interessati dall'evento attraverso delle interviste comportamentali. Tale metodologia è finalizzata al miglioramento della cultura della sicurezza e al mantenimento dei livelli più alti possibili delle misure di prevenzione e protezione.

Il Medico Competente ha condotto complessivamente n.249 accertamenti sanitari obbligatori e n.117 accertamenti per escludere l'assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti.

La Società, nell'ambito dell'attività sanitaria facoltativa, ha proposto a tutti i lavoratori la possibilità di effettuare come esame specialistico un'ecografia addominale completa ed ha messo a disposizione un servizio di assistenza/consulenza medica che prevede la presenza di un medico per un giorno a settimana.

Per quanto riguarda la formazione obbligatoria di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, nel corso dell'anno 2024, sono state erogate complessivamente n.4.807 ore di formazione, relative sia ad aggiornamenti previsti dalla vigente normativa per il personale in servizio, sia per la formazione di personale nuovo assunto o in cambio mansione.

7 Governance, organizzazione e gestione delle attività

7.1 Informazioni sul governo societario e gli assetti proprietari

Per il perseguimento del proprio oggetto sociale e anche per le attività connesse ai sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria, la Società ha una struttura articolata basata sull'attività di governo effettuata per il tramite del Consiglio di Amministrazione e di specifiche deleghe assegnate al Presidente oltre che per il tramite del Direttore Generale, investito di specifiche deleghe dal Consiglio di Amministrazione.

La struttura organizzativa della Società è pertanto articolata secondo il modello di amministrazione e controllo tradizionale ed è caratterizzata dalla presenza del Consiglio di Amministrazione, organo centrale nel sistema di governo societario.

Le funzioni di controllo sono affidate al Collegio Sindacale e quelle di revisione legale alla società di revisione.

L'Assemblea degli Azionisti è l'organo sociale che manifesta, con le sue deliberazioni adottate in conformità della legge e dello Statuto, la volontà sociale.

Il Consiglio di Amministrazione ha nominato il Presidente, il quale a propria volta, in forza dei poteri conferitigli dal Consiglio di Amministrazione, ha nominato il Direttore Generale da cui dipendono il responsabile della Funzione Progetto Valdastico, il responsabile della Funzione Esercizio Autostradale e il responsabile della Funzione Costruzioni Autostradali.

Il Presidente ha la rappresentanza della Società ai sensi dell'art.19, comma 1 dello Statuto Sociale. Il Presidente, inoltre, contestualmente alla nomina del Direttore Generale ha conferito la rappresentanza sociale anche a quest'ultimo.

Il sistema di controllo è stato definito seguendo due principi fondamentali, ovvero la diffusione dei controlli a tutti i livelli della struttura organizzativa, coerentemente con le responsabilità operative affidate e la sostenibilità dei controlli nel tempo, in modo tale che il loro svolgimento risulti integrato e compatibile con le esigenze operative.

La progettazione, l'istituzione e il mantenimento del sistema di controllo sono garantiti mediante l'effettuazione del *Risk Assessment*, l'individuazione dei controlli, la valutazione dei controlli e dei flussi informativi (reportistica periodica). Il processo di *Risk Assessment* condotto secondo un approccio "top down" è mirato a individuare le entità organizzative, i processi e le specifiche attività in grado di generare rischi di errore (non intenzionale) o di frode che potrebbero avere effetti rilevanti sul Bilancio. In particolare, l'individuazione delle entità organizzative che rientrano nell'ambito del sistema di controllo è effettuata sia sulla base della contribuzione delle diverse entità a determinati valori del Bilancio (totale attività, totale indebitamento finanziario, ricavi netti, risultato prima delle imposte) sia in relazione a considerazioni circa la rilevanza per processi e rischi specifici.

Nell'ambito dell'attività aziendale per il sistema di controllo vengono successivamente identificati i processi significativi in base a un'analisi di fattori quantitativi (processi che concorrono alla formazione di voci di Bilancio per importi superiori a una determinata percentuale dell'utile ante imposte) e fattori qualitativi (ad esempio: complessità del trattamento contabile del conto; novità o cambiamenti significativi nelle condizioni di *business*). A fronte dei processi e delle attività rilevanti vengono identificati i rischi, ossia gli eventi potenziali il cui verificarsi può compromettere il raggiungimento degli obiettivi di controllo inerenti all'informativa finanziaria (ad esempio le asserzioni di Bilancio). I rischi così identificati sono valutati in termini di potenziale impatto e di probabilità di accadimento, sulla base di parametri quantitativi e qualitativi e assumendo l'assenza di controlli (valutazione a livello inerente). A fronte di processi e relativi rischi considerati rilevanti sono definite le opportune attività di controllo. La struttura del sistema di controllo prevede controlli a livello di settori che operano in maniera trasversale rispetto all'entità e controlli a livello di processo.

I controlli a livello di processo si suddividono in: controlli specifici intesi come l'insieme delle attività, manuali o automatizzate, volte a prevenire, individuare e correggere errori o irregolarità che si verificano nel corso dello svolgimento delle attività operative; controlli pervasivi intesi come elementi strutturali del sistema di controllo volti a definire un contesto generale che promuova la corretta esecuzione e controllo delle attività operative (quali ad esempio la segregazione dei compiti incompatibili e i controlli generali sui sistemi informatici). Controlli specifici sono individuati in apposite procedure che definiscono sia lo svolgimento dei processi aziendali sia i cosiddetti "controlli chiave" la cui assenza o la cui mancata operatività comporta il rischio di un errore/frode rilevante sul Bilancio che non ha possibilità di essere intercettato da altri controlli.

I controlli sia a livello di settore operativo che di processo sono oggetto di valutazione (monitoraggio) per verificarne nel tempo la bontà del disegno e l'effettiva operatività; a tal fine, sono state previste attività di monitoraggio, affidate al *management* responsabile dei processi/attività rilevanti, e attività di monitoraggio indipendente affidate all'*Internal Audit*, che opera secondo un piano prestabilito e concordato con il Consiglio di Amministrazione.

Le attività di monitoraggio consentono l'individuazione di eventuali carenze del sistema di controllo che sono oggetto di valutazione in termini di probabilità e impatto sull'informativa finanziaria e in base alla loro rilevanza sono qualificate come "carenze", "significativi punti di debolezza" o "carenze rilevanti". Gli esiti delle attività di monitoraggio sono oggetto di un flusso informativo periodico (*reporting*) sullo stato del sistema di controllo che viene garantito dall'utilizzo di strumenti informatici volti ad assicurare la tracciabilità delle informazioni circa l'adeguatezza del disegno e l'operatività dei controlli.

Le attività di controllo coinvolgono tutti i livelli della struttura organizzativa. In tale contesto organizzativo assume particolare rilievo ai fini del sistema del controllo interno la figura del *risk owner* che esegue il monitoraggio di linea valutando il disegno e l'operatività dei controlli specifici e pervasivi e alimentando il flusso informativo di *reporting* sull'attività di monitoraggio.

7.2 Sostenibilità: piano, governance e reporting

La Società consapevole del ruolo centrale che riveste nel territorio in cui opera ha proseguito il proprio percorso di sostenibilità, rafforzando l'impegno nella mitigazione degli impatti ambientali e sociali e nella valorizzazione degli effetti positivi delle loro attività. La strategia adottata è delineata nel Bilancio di Sostenibilità e nel Piano di Sostenibilità 2022-2024, che sono aggiornati per rispondere alle nuove sfide emergenti.

Nel rispetto dei valori aziendali il piano triennale ha continuato a guidare la crescita del *business* integrando aspetti di sostenibilità ambientale, sociale e di *governance* (ESG). I temi chiave su cui si è focalizzata l'azione della Società comprendono la riduzione delle emissioni, l'economia circolare, la tutela della biodiversità, una *governance* trasparente e responsabile, la sicurezza stradale, la salute e la sicurezza sul lavoro, la parità di genere e la *cybersecurity*.

Nel 2024, sono state rafforzate le iniziative già avviate per raggiungere i *target* prefissati, integrando nuovi progetti finalizzati a migliorare ulteriormente le prestazioni di sostenibilità dell'organizzazione aziendale. L'impegno per una crescita sostenibile si riflette anche nel continuo miglioramento dei processi di rendicontazione, con l'adozione di *standard* sempre più avanzati per garantire trasparenza e tracciabilità dei risultati.

7.3 Gestione della sicurezza stradale

La Società ha adottato un approccio strategico per garantire la sicurezza stradale, investendo risorse in soluzioni innovative che rispondano alle esigenze evolutive della mobilità. Come descritto nei paragrafi della Relazione sulla Gestione dedicati ai "servizi all'utenza stradale", la Concessionaria è quotidianamente impegnata nella gestione della sicurezza, con una strategia focalizzata sull'implementazione di tecnologie avanzate,

impianti e sistemi innovativi per ottimizzare il flusso del traffico e prevenire incidenti. Le attività includono l'adozione di soluzioni intelligenti per il monitoraggio e la gestione in tempo reale del traffico, così come l'implementazione di infrastrutture moderne e sicure lungo la rete stradale. La Società promuove una serie di campagne di sensibilizzazione rivolte a tutti gli utenti della strada, con l'obiettivo di educare e informare su pratiche di guida sicura e responsabile. Questo impegno si integra con le politiche di sostenibilità e sicurezza, contribuendo a creare un ambiente di mobilità più sicuro ed efficiente per tutti. Nel corso del 2024 sono state sviluppate diverse iniziative in tale ambito in quanto la prevenzione del rischio stradale passa anche dalla consapevolezza del rispetto delle norme per la circolazione stradale, fra cui:

- formazione e sensibilizzazione per i giovani e gli studenti di diverse fasce di età con iniziative dedicate quali i *format* "Sulla giusta Strada", per i bambini in età scolare, e #usalatesta in collaborazione con la Regione Veneto e l'Associazione Verona Strada Sicura e a diretto contatto con i giovani studenti in età da patente;
- eventi e campagne per il grande pubblico come la campagna "Alla guida non fare lo sbronzo" lanciata in occasione di Vinitaly *and the City* e sui *social*;
- l'"Osservatorio Stili di Guida" con cui la Società dal 2018 monitora i comportamenti a rischio tenuti da automobilisti e autotrasportatori sulle tratte in concessione. L'Osservatorio mira ad individuare i comportamenti più a rischio per poi usarli nelle campagne di comunicazione e sensibilizzazione.

Sempre ai fini della sicurezza stradale, fin dal 2017, è stato costituito il gruppo interdisciplinare per l'analisi dell'incidentalità e delle problematiche relative alla sicurezza stradale; il "Gruppo di Lavoro per la Sicurezza Stradale" (GLaSS) è trasversale a tutte le funzioni e coinvolge professionalità e competenze aziendali utili a garantire la conoscenza e l'applicazione delle migliori pratiche in materia di sicurezza stradale.

7.4 Carta dei servizi

La Società, in ottemperanza alla Convenzione in essere e come avviene da oltre un decennio, ha predisposto per il 2024 la Carta dei Servizi Autostradali, importante strumento di dialogo e di regolazione del rapporto utente-Società concessionaria, che descrive i servizi erogati con i relativi *standard* e come si esplica la tutela dell'utente.

Da evidenziare come l'Ente Concedente, a seguito della Direttiva n.102/09 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, abbia regolamentato la materia per tutto il settore autostradale con varie Istruzioni Operative.

7.5 Certificazioni aziendali

Il Sistema di Gestione Integrato (SGI) della Società è in carico alla U.O. Processi, Trasformazione e Qualità della capogruppo A4 Holding S.p.A. che ha la responsabilità e la gestione delle seguenti attività principali:

- aggiornare la documentazione collegata alle periodiche variazioni organizzative e le conseguenti implicazioni nell'identificazione e mappatura dei processi aziendali di riferimento;
- tenere sotto controllo e valutare periodicamente la conformità normativa nell'ambito del SGI ai requisiti legali ed obblighi di conformità applicabili alla Società;
- svolgere attività di *Auditing* interno, focalizzando l'attenzione alle Funzioni/Servizi/U.O. aziendali più critiche e tenendo in stretta considerazione l'importanza e la significatività dei relativi processi ivi associati;
- svolgere, laddove necessario, attività di *Auditing* di seconda parte presso alcuni fornitori strategici con contratti significativi;

- monitorare sistematicamente ed analizzare periodicamente le prestazioni del SGI, attraverso strumenti quali la gestione delle Non Conformità/Azioni Correttive e l'identificazione e consuntivazione di appositi Obiettivi misurabili e Programmi per il miglioramento continuo in piena applicazione del 'Ciclo di *Deming*' (PDCA);
- supportare i processi decisionali della Direzione per quanto di competenza, fornendo anche le indicazioni necessarie alla corretta identificazione di rischi ed opportunità, al fine di assicurare l'idoneità, l'adeguatezza e l'efficacia/efficienza nel tempo del SGI;
- programmare, organizzare ed eseguire direttamente specifiche attività di informazione e formazione sul SGI;
- intrattenere tutti i rapporti con gli Enti di certificazione competenti ed i consulenti terzi che collaborano con l'azienda per lo sviluppo e la verifica del SGI.

La Società detiene e mantiene attualmente le seguenti certificazioni nel campo di applicazione: "Gestione dei servizi autostradali con assistenza al traffico, esazione dei pedaggi, assistenza commerciale. Progettazione e direzione lavori per la manutenzione e costruzione di infrastrutture stradali".

- UNI EN ISO 9001:2015, la famiglia dei sistemi di gestione della qualità (SGQ) ISO 9000 è un insieme di norme che aiuta le organizzazioni a garantire il soddisfacimento delle esigenze/aspettative dei clienti e delle altre parti interessate nell'ambito dei requisiti statutari e normativi relativi a un prodotto o servizio con un approccio "*Risk Based Thinking*";
- UNI EN ISO 14001:2015, comprende la progettazione e l'implementazione di un sistema di gestione ambientale che segua le migliori pratiche dell'ISO per la gestione in modo sistematico delle responsabilità ambientali dell'azienda;
- UNI ISO 45001:2018, la certificazione è stata sviluppata in particolare per prevenire lesioni e malattie dei lavoratori correlate al lavoro e predisporre luoghi di lavoro sicuri e salubri al fine anche di ridurre i fattori che possono causare danni irreparabili ai lavoratori stessi ed alle aziende;
- UNI ISO 37001:2016, è uno *Standard* Internazionale che specifica i requisiti per stabilire, attuare, mantenere, aggiornare e migliorare un sistema di gestione per la prevenzione della corruzione (ABMS).

Il processo di certificazione delle attività aziendali costituisce una scelta strategica importante per favorire il miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza aziendali, del servizio ai clienti, della tutela dell'ambiente e delle condizioni di lavoro dei dipendenti, in un contesto generale rivolto sempre alla prevenzione della corruzione.

La Società partecipa, inoltre, attivamente, a partire dall'anno 2017, alle periodiche campagne di Responsabilità Sociale d'Impresa (RSC) indette dal Gruppo Abertis, che coinvolgono il gruppo, al fine di realizzare uno strumento di consultazione in grado di rendicontare ai vari *stakeholder* (portatori d'interesse) la sua *performance* economico-socio-ambientale in un'ottica di trasparenza.

7.6 Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001

La Società ha adottato un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, articolato secondo le disposizioni del D. Lgs. n.231/2001 (di seguito il "Modello") ed un Codice Etico di Gruppo.

Il Modello persegue l'obiettivo di configurare un sistema strutturato ed organico di procedure e di attività di controllo, volto a prevenire, per quanto possibile, la commissione di condotte che possano ingenerare i reati contemplati dal D. Lgs. 231/2001.

L'individuazione delle attività esposte al rischio connesso alla commissione di un reato e la loro conseguente proceduralizzazione hanno come obiettivo quello di consentire alla

Società, grazie ad un monitoraggio dell'attività, di prevenire e di intervenire per contrastare la commissione dei reati, nonché di determinare una consapevolezza, in tutti coloro che operano all'interno della Società, di quali attività porre concretamente in essere per prevenire la commissione dei medesimi reati.

Il Modello è stato aggiornato ed approvato dal Consiglio di Amministrazione, nella versione attualmente adottata, nell'adunanza del 17 luglio 2024.

Rispetto all'ultimo aggiornamento del Modello, risalente al 28 settembre 2023, tale revisione si è resa necessaria in quanto sono state introdotte dal Legislatore nuove fattispecie penali all'interno del quadro normativo disciplinato dal D. Lgs. 231/01.

La Società ha dato attuazione al c.d. «Decreto *Whistleblowing*» implementando un sistema di gestione delle segnalazioni tramite un proprio canale di segnalazione "*Integrity Line*". Questo strumento di segnalazione, sicuro e bidirezionale, permette a chiunque abbia relazioni con Autostrada Brescia Padova di segnalare, in modo riservato, qualsiasi condotta non conforme, tra l'altro, a quanto previsto dal Codice Etico di Gruppo, dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001 della Società e dalle procedure e disposizioni aziendali in genere.

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha nominato un proprio Organismo di Vigilanza, costituito in forma monocratica, con l'obiettivo di soddisfare i requisiti di autonomia, indipendenza, professionalità e continuità d'azione in un ambiente connotato da uniformità di giudizio.

L'Organismo di Vigilanza svolge verifiche sugli ambiti di attività risultate a rischio di reato ai sensi del D. Lgs.231/2001 e riferisce al Consiglio di Amministrazione circa le attività svolte e le risultanze emerse. Ove ritenuto necessario l'Organismo di Vigilanza esprime suggerimenti volti a migliorare il sistema di controllo delle attività e ne monitora l'attuazione.

7.7 Sicurezza informatica

Nell'ambito del più generale *Cyber Security Action Plan 2022-2024* (approntato nel 2021 per rafforzare la *Security Posture Aziendale*), nel 2024 è stato raggiunto un livello di maturità, così come definito nel *framework* CIS20, pari a 4,05 su 5 quindi superando l'obiettivo prefissato di raggiungere per il 2024 una maturità di 4.0. Le principali azioni perseguite:

- potenziamento del processo di valutazione delle vulnerabilità, evolvendo oltre il classico *Vulnerability Assessment* per arrivare alla valutazione dell'intero sistema di difesa, compresa la capacità di *Detection* e *Reaction* dei servizi SOC (*Security Operation Center*). Il piano operativo è stato ampliato seguendo un approccio più evoluto, orientato al *Red Team* anziché al tradizionale *Penetration Test*, includendo attività di *Purple Team*, focalizzate sulla collaborazione tra la squadra di *Ethical Hacker* e la difesa aziendale. Tale approccio vuole rispondere al punto 18 del *framework* CISv8, che definisce specifici punti cruciali per un corretto processo di ricerca, valutazione e gestione delle vulnerabilità tecniche ed organizzative;
- prosecuzione del Programma di Formazione Interna sui concetti di Sicurezza Informatica (*Cybersecurity*), con l'obiettivo di creare un solido protocollo di consapevolezza. Tale approccio consentirà di aumentare gradualmente la conoscenza dei rischi da parte di tutto il personale, concentrandosi sulla valutazione e mitigazione del rischio cibernetico, sulla reattività e sulla responsabilizzazione delle diverse classi di utenti. Sono adottate metodologie e strumenti per misurare l'evoluzione del grado di maturità dell'utenza in materia di Sicurezza Informatica nel tempo. Parallelamente, sono state avviate simulazioni periodiche di *phishing* per testare la preparazione del personale. Grazie a questo programma, il punteggio di rischio aziendale è sceso da un valore di 35 a 16;

- potenziamento del servizio di *Security Operation Center (SOC)*, con l'attivazione di funzionalità mirate al miglioramento dell'utilizzo delle informazioni disponibili sullo stato di sicurezza dei servizi informatici. L'obiettivo principale è monitorare e analizzare gli eventi raccolti per agire tempestivamente in caso di anomalie o comportamenti sospetti. Il monitoraggio proattivo è svolto utilizzando diversi strumenti, tra cui i principali sono *Intrusion Detection System (IDS)*, *Intrusion Prevention System (IPS)*, *Security Information and Event Management (SIEM)* ed *Endpoint Detection and Response (EDR)*;
- revisione e predisposizione del nuovo *Information Security Framework (ISF)*: è stata condotta un'approfondita revisione dell'ISF per garantire il mantenimento della piena conformità ai principali *standard* del settore, inclusi CIS e ISO 27001. Questo processo ha coinvolto la revisione e l'aggiornamento di tutte le *policy* aziendali pertinenti, assicurando un completo allineamento alle *best practices* e alle normative di sicurezza informatica riconosciute a livello internazionale. Il nuovo *framework* rappresenta un solido fondamento per la gestione e il controllo dei rischi di sicurezza, garantendo che l'azienda si mantenga al passo con gli sviluppi del panorama della *cybersecurity*.

Si informa che, per adempiere al dettato normativo in materia di *compliance* riferita alla nuova normativa di recepimento della Direttiva (UE) 2022/2555, c.d. Direttiva NIS 2 in materia di sicurezza informatica, la Società si è iscritta al portale dell'Agenzia per la *Cybersicurezza Nazionale (ACN)*."

8 Altre informazioni

8.1 Principali rischi e incertezze

La Società, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative, risulta potenzialmente esposta ai seguenti rischi finanziari:

- “rischio di liquidità” derivante dalla mancanza di risorse finanziarie adeguate a far fronte all'attività operativa e al rimborso delle passività assunte;
- “rischio di tasso di interesse” derivante principalmente dall'esposizione alle fluttuazioni dei tassi di interesse.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta l'eventualità che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. La Società ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa, della diversificazione delle fonti di finanziamento e della disponibilità di linee di credito *committed*.

Rischio tasso di interesse

Il rischio di tasso di interesse è collegato all'incertezza indotta dall'andamento dei tassi di interesse e può presentare una duplice manifestazione:

- rischio di *cash flow*: è connesso ad attività o passività finanziarie con flussi indicizzati ad un tasso di interesse di mercato.
- rischio di *fair value*: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di interesse di mercato.

Nell'esercizio del proprio *business* la Società si espone a tale rischio con particolare riferimento alle attività di ricerca ed ottenimento delle risorse finanziarie necessarie a rispettare il programma di investimenti delineato nel Piano Finanziario 2013-2046 approvato dall'Ente Concedente e allegato al Contratto di Concessione.

La gestione del rischio di tasso di interesse è attuata al fine di perseguire i seguenti obiettivi:

- preservare il Patrimonio della Concessionaria e renderlo indenne dall'esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse, individuando il tasso economicamente più vantaggioso al fine di garantire il conseguimento degli investimenti derivanti da piano economico finanziario;
- ridurre il costo del debito nell'ambito dei limiti di rischio definiti dall'Organo Amministrativo.

8.2 Rapporti con parti correlate

La Società è controllata dalla A4 Holding S.p.A., capogruppo di alcune società operanti nel settore manutenzioni autostradali e mobilità. Al fine di usufruire di economie di scala, molteplici risultano gli scambi all'interno del Gruppo fra le differenti società che supportano la concessionaria in attività di manutenzione autostradale, ma anche di supporto informatico e sviluppo di applicativi sempre in ambito autostradale. Tali società sono da considerare quali parti correlate secondo lo IAS 24.

Le società del Gruppo con cui vengono intrattenuti rapporti economico-patrimoniali sono:

- **Abertis Infraestructuras S.A.:** la società controllante con sede in Spagna svolge servizi e assistenza allo scopo di assicurare il rispetto dei contratti di concessione e di altri obblighi;
- **Abertis Italia S.r.l.:** la società controllante con sede in Italia, svolge attività di gestione di partecipazioni in società operanti nel settore delle infrastrutture autostradali, nonché il coordinamento tecnico-amministrativo, finanziario e gestionale delle società partecipate.
- **A4 Holding S.p.A.:** la società capogruppo italiana che svolge attività di direzione e coordinamento per la concessionaria nonché alcune attività di *service* per l'efficientamento delle economie del Gruppo.
- **A4 Trading S.r.l.:** operativa nel settore della produzione di servizi finalizzati al soddisfacimento delle necessità dell'utenza autostradale e stradale in base ad uno specifico accordo sottoscritto con la concessionaria.
- **A4 Mobility S.r.l.:** opera nella progettazione, sviluppo e manutenzione di soluzioni integrate per la mobilità e la sicurezza a servizio del territorio svolgendo prevalentemente attività nel settore dell'*Infomobility* con approccio ITS (*Intelligent Transportation System*) a supporto della concessionaria.
- **Globalcar Service S.r.l.:** operante nell'ambito del noleggio auto a lungo termine e nel commercio degli autoveicoli anche a supporto dei mezzi stradali della concessionaria.
- **Gruppo Mundys:** *leader* globale nel settore delle infrastrutture di trasporto autostradali ed aeroportuali; le società del gruppo che hanno rapporti con Autostrada Brescia Padova S.p.A. sono:
 - o Telepass S.p.A.;
 - o Autogrill Italia S.p.A.;

Gli affidamenti dei lavori infragruppo sono avvenuti in ossequio a quanto previsto dal Codice dei Contratti Pubblici, se ed in quanto applicabile.

Si rimanda alle Note Esplicative per maggiori dettagli sui dati patrimoniali ed economici dei rapporti intrattenuti con parti correlate nel corso del 2024 riportati nelle tabelle che seguono. Con riferimento all'acquisizione del Gruppo Abertis da parte della società Mundys S.p.A., a partire dal 1° novembre 2018 vengono considerate quali parti correlate le società appartenenti a tale gruppo.

Per maggiore trasparenza si allegano le seguenti tabelle:

STATO PATRIMONIALE	2023	2024
	Euro	Euro
Attività non correnti		
Crediti vari e attività non correnti	463.952	465.750
Globalcar Service S.r.l.	433.952	465.750
A4 Holding S.p.A.	30.000	-
Attività finanziarie non correnti	-	-
Società di progetto BRE.BE.MI S.p.A.	-	-
Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione	-	-
Attività correnti		
Crediti commerciali verso controllanti	476.392	657.198
A4 Holding S.p.A.	476.392	657.198
Crediti commerciali verso collegate	-	-
G.R.A. di Padova S.p.A.	-	-
Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione	-	-
Crediti commerciali verso consociate	381.749	317.570
A4 Mobility S.r.l.	286.848	229.757
A4 Trading S.r.l.	94.901	87.813
Crediti commerciali verso parti correlate	4.799.548	4.893.631
Autogrill Italia S.p.A.	4.775.099	4.891.729
Telepass S.p.A.	24.449	1.902
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	249.998.774	282.997.920
A4 Holding S.p.A.	249.998.774	282.997.920

STATO PATRIMONIALE	2023	2024
	Euro	Euro
Passività commerciali		
Debiti commerciali verso controllanti	5.031.286	5.728.765
A4 Holding S.p.A.	5.030.066	5.728.155
Abertis Italia S.r.l.	1.220	610
Debiti commerciali verso consociate	13.266.357	8.656.999
A4 Mobility S.r.l.	11.819.850	8.127.986
A4 Trading S.r.l.	1.311.560	414.658
Globalcar Service S.r.l.	134.947	114.355
Debiti commerciali verso parti correlate	48.278	1.462
Telepass S.p.A.	48.278	1.462
Passività per imposte correnti	-	151.006
Abertis Italia S.r.l. - consolidato fiscale	-	151.006

CONTO ECONOMICO	2023	2024
	Euro	Euro
Ricavi	15.897.583	18.110.932
Ricavi verso controllante	4.661.657	6.236.753
A4 Holding S.p.A	4.661.657	6.236.753
Ricavi verso consociate e collegate	514.941	502.011
A4 Mobility S.r.l.	249.261	234.329
A4 Trading S.r.l.	228.163	230.018
Globalcar Service S.r.l.	37.517	37.664
Ricavi verso altre parti correlate	10.720.985	11.372.168
Autogrill Italia S.p.A.	10.700.945	11.370.609
Telepass S.p.A.	20.040	1.559
Costi operativi	52.253.967	45.076.982
Costi verso controllante	12.598.426	13.726.234
A4 Holding S.p.A	12.597.426	13.725.734
Abertis Italia S.r.l.	1.000	500
Costi verso consociate e collegate	30.565.329	30.993.355
A4 Mobility S.r.l.	21.415.582	21.213.816
A4 Trading S.r.l.	5.174.758	5.791.160
Globalcar Service S.r.l.	3.974.989	3.988.379
Costi verso altre parti correlate	9.090.212	357.393
Telepass S.p.A.	332.951	357.393
Autogrill S.p.A.	8.757.261	-

8.3 Studi, ricerche ed innovazioni

Nel corso dell'anno 2024, la Società ha svolto attività di ricerca e sviluppo nell'ambito dei seguenti progetti europei:

Progetto MERIDIAN

Il progetto MERIDIAN promuove la digitalizzazione del sistema di mobilità europeo concentrandosi sui corridoi della rete centrale CEF scandinavi-mediterranei e del Mar Baltico settentrionale. Prevede l'implementazione di sistemi e servizi digitali lungo le principali dorsali di traffico. Il progetto persegue obiettivi di espansione delle infrastrutture digitali, C-ITS, implementazione di ITS su strade aperte e gallerie, ai fini di una gestione evoluta dei corridoi e dei servizi multimodali.

MERIDIAN coinvolge n.24 enti internazionali, tra i quali: ministeri, autorità stradali, operatori stradali, autorità urbane e portuali, operatori di ricerca in Belgio, Germania, Irlanda, Italia, Lettonia e Paesi Bassi. Gli enti collaborano per attuare n.36 sotto progetti lungo le dorsali TEN-T.

Il contributo della Società al progetto ha visto l'installazione di tecnologie evolute lungo la propria competenza, finalizzate ad una migliore misurazione del traffico che percorre le tratte, potenziando il conteggio e la classificazione dei veicoli.

Progetto MATIS

MATIS è un progetto che mira ad accelerare l'implementazione di soluzioni ITS per reti e servizi di trasporto stradale più sostenibili, più sicuri e resilienti che attraversano un'ampia regione europea dal Mar Mediterraneo all'Oceano Atlantico. Il progetto prevede la realizzazione di n.89 sotto progetti, che coprono i tre corridoi TEN-T (Mediterraneo, Atlantico, Mediterraneo del Mare del Nord) lungo i quattro paesi: Francia, Italia, Spagna e Portogallo.

I singoli sotto progetti sono in carico a n.39 enti pubblici ed operatori stradali pubblici e privati. MATIS interessa circa 8.000 km di rete TEN-T e attraversa n.4 posizioni di frontiera. Digitalizzando la raccolta, lo scambio, l'elaborazione dei dati e utilizzando soluzioni di intelligenza artificiale, il progetto implementa una vasta gamma di soluzioni ITS avanzate e interoperabili come attrezzature, *software* e applicazioni per la gestione del traffico, informazioni sul traffico, comunicazione agli utenti ed efficienza operativa.

La Società sta partecipando al progetto MATIS portando un sotto-progetto di supervisione avanzata SCADA degli impianti periferici, dei caselli e dei siti tecnologici remoti. Le capacità di monitoraggio dell'energia e dei parametri ambientali sono potenziate e rese maggiormente capillari, al fine di permettere una migliore continuità di servizio dei siti e dei sistemi strategici per il controllo e per la sicurezza stradale lungo le tratte di competenza. Le attività di implementazione condotte nel corso del 2024 hanno visto l'installazione di ulteriori periferiche di acquisizione di dati tecnici ed ambientali all'interno di un primo lotto di caselli e dei *box* tecnologici lungo la tratta di competenza.

Il progetto prevede anche l'acquisizione, tramite lo stesso sistema SCADA, di informazioni circa l'impiego di energia sui siti ai fini di raccogliere le informazioni utili ad un successivo efficientamento energetico della dotazione tecnologica di itinere e di stazione.

Progetto SCALE

SCALE è un progetto di notevole rilevanza europea che mira a potenziare l'implementazione di servizi C-ITS maturi e a sostenere lo sviluppo e valutazioni d'impatto su larga scala di nuovi casi d'uso C-ITS in dieci diversi siti operativi. Per affrontare i problemi e le sfide persistenti che ostacolano l'industrializzazione dell'ecosistema di trasporto intelligente cooperativo in Europa, il progetto vuole guidare la transizione verso

la nuova generazione di servizi di trasporto su strada e di mobilità e quindi contribuire a garantire la *leadership* europea in materia.

Per garantire le migliori condizioni di replicabilità, siti pilota, siti operativi, esperti accademici, *partner* industriali e gestori della rete stradale concentrano il loro lavoro tecnico e di impatto su quattro sfide globali che ancora ostacolano la rapida diffusione dell'ecosistema C-ITS: tecnologica, ambientale, di sicurezza/sanitario e socioeconomica.

Basandosi su un forte e complementare consorzio, SCALE prevede di promuovere l'adozione di C-ITS su larga scala, fornendo una serie globale di casi d'uso pratico, strumenti tecnologici, valutazione dell'impatto e processi decisionali.

In collaborazione con la piattaforma estesa C-ROADS, SCALE contribuirà alla 'Strategia per la mobilità sostenibile e intelligente', alla strategia europea *Green Deal* e *Vision Zero* e allo SDG delle Nazioni Unite.

Nel corso del 2024, la Società ha iniziato la partecipazione attiva a SCALE, portando un sotto progetto di ampliamento geografico e funzionale di quanto è stato realizzato nell'ambito C-ITS nel progetto C-Roads Italy 2. La prima *milestone* raggiunta ha visto l'inizio della attività di sviluppo degli *Use Cases* previsti all'interno della piattaforma iCOV-Emeras. Dal momento che SCALE è avviato in quanto eletto e cofinanziato dalla Commissione Europea, la Società sta lavorando all'estensione dei casi d'uso garantiti lungo le tratte stradali di competenza e, soprattutto grazie alla nuova infrastruttura tecnologica messa a disposizione dal nuovo Centro Operativo, sarà fortemente estesa la copertura di comunicazione diretta V2I su sedime di competenza, assicurando comunicazione *short range* sulla quasi totalità della tratta A4 e su una buona parte della tratta A31. I nuovi *Use Cases* saranno veicolati anche tramite comunicazione *long range*, come i precedenti sviluppati in C-Roads Italy 2.

8.4 Azioni proprie

La Società non ha azioni proprie in portafoglio e non ha effettuato nel corso dell'esercizio alcuna operazione di acquisto o vendita.

9 Evoluzione prevedibile della gestione

Nell'esercizio 2024 prosegue l'attività della Società orientata alla adozione di un modello integrato e tecnologicamente avanzato di gestione della mobilità focalizzato su sostenibilità, sicurezza e innovazione a servizio dei viaggiatori e di tutti gli *stakeholder* dei territori attraversati dalle tratte autostradali.

Nonostante il contesto macroeconomico rimanga incerto a causa del protrarsi delle crisi geopolitiche, si stima che nel 2025 il traffico sulle tratte di Autostrada BS PD possa attestarsi su livelli lievemente superiori rispetto all'anno precedente grazie a una graduale ripresa economica e a un aumento della mobilità collegata al turismo.

Sul versante dell'adeguamento annuo delle tariffe da pedaggio si precisa che non è stato riconosciuto alcun incremento tariffario a partire dal primo gennaio 2025.

Alla luce di quanto precede, gli Amministratori confidano in un positivo andamento della gestione.

10 Riconciliazione prospetti contabili IFRS e ITA GAAP

La Società predispone il Bilancio secondo gli *International Accounting Standards*. La Società ha predisposto la *First Time Adoption* (nel seguito FTA) sui saldi al 1° gennaio 2014 e ha provveduto a fornire la riconciliazione dei dati contabili predisposti secondo i principi contabili italiani (OIC) fino al 31 dicembre 2014 in base ai nuovi principi adottati (IFRS – *International Financial Reporting Standards*).

Nel seguito si riportano i prospetti di riconciliazione dei dati IFRS al 31 dicembre 2024 e 2023 con i dati predisposti secondo i principi contabili italiani.

Prospetti di riconciliazione dei dati contabili predisposti secondo gli IFRS/IAS e gli ITA GAAP

Valori espressi in tabella in Euro migliaia

	2022				2023				2024			
	Patrimonio netto	Dividendi	Effetto Pnetto	Conto economico	Patrimonio netto	Dividendi	Effetto Pnetto	Conto economico	Patrimonio netto	Dividendi	Effetto Pnetto	Conto economico
	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale
ITA GAAP	668.648	(57.852)	-	(1)	3.316	614.111	(16.904)	-	-	10.401	607.608	
TFR_IAS 19	(97)	-	498	-	-	401	-	(303)	-	-	98	
Arrotondamento	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	
Valutazione partecipazione_IFRS9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Attualizzazione crediti_IFRS 9	(38)	-	-	-	4	(34)	-	-	-	7	(27)	
Avviamento_IAS38	(16.029)	-	-	-	3.999	(12.030)	-	-	-	3.999	(8.031)	
Immobilizzazioni Devolvibili_IFRIC 12	(38.196)	-	-	-	9.611	(28.585)	-	-	-	9.097	(19.488)	
Immobilizzazioni materiali/Auto – IFRS 16	(297)	-	-	-	(26)	(323)	-	-	-	121	(202)	
IFRS	613.992	(57.852)	498	(1)	16.904	573.541	(16.904)	(303)	-	23.625	579.959	

11 Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali prot. n. SVCA-MIT-0002719 del 31.01.2025

Come richiesto da ANAS prot. n. SVCA-MIT-0002719 del 31 gennaio 2025 è riportata la Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali.

Riferimento convenzione di cui art. 2	Spesa per investimenti	Dati progettuali convenzionali		Spesa progressiva al 31/12/2023				Spesa dell'anno 2024				Spesa progressiva al 31/12/2024			
		Importo complessivo lordo approvato	Importo complessivo netto da Convenzione	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale
		Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
Art. 2.1	A4 Brescia-Padova		-	771.646.680	-	-	771.646.680	316.446	190.794	-	507.240	771.963.126	190.794	-	772.153.920
	Totale art. 2.1			771.646.680	-	-	771.646.680	316.446	190.794	-	507.240	771.963.126	190.794	-	772.153.920
Art. 2.2 a)	Realizzazione della Tangenziale Sud di Vicenza sull'autostrada A4 Bs-Pd		-	70.892.495	24.961.756	-	95.854.251	-	-	-	-	70.892.495	24.961.756	-	95.854.251
Art. 2.2 b)	Realizzazione di impianti antirumore sull'autostrada A4 Brescia-Padova in provincia di Verona-Vicenza-Padova - Lotto B		-	15.408.229	1.659.133	-	17.067.362	-	-	-	-	15.408.229	1.659.133	-	17.067.362
Art. 2.2 c)	Realizzazione di impianti antirumore sull'autostrada A4 Brescia-Padova in provincia di Verona-Vicenza-Padova - Lotto C		-	12.029.708	2.097.957	-	14.127.665	-	-	-	-	12.029.708	2.097.957	-	14.127.665
Art. 2.2 d)	Realizzazione della nuova autostazione di Verona Est sull'A4 BS-PD		-	5.974.685	4.019.018	-	9.993.703	-	-	-	-	5.974.685	4.019.018	-	9.993.703
Art. 2.2 e)	Armonizzazione collegamenti tra l'autostazione di Verona est, la viabilità ordinaria, la Tangenziale sud di Verona e la bretella di collegamento alla S.S. 11 lungo l'autostrada A4 Brescia-Padova		-	9.520.190	3.081.560	-	12.601.750	-	-	-	-	9.520.190	3.081.560	-	12.601.750
Art. 2.2 f)	Realizzazione del nuovo casello di Soave sull'autostrada A4 Brescia-Padova e collegamenti con la viabilità esistente		-	15.592.932	12.122.264	-	27.715.196	-	-	-	-	15.592.932	12.122.264	-	27.715.196
Art. 2.2 g)	Realizzazione della nuova stazione autostradale e centro di manutenzione di Alte Montecchio sull'autostrada A4 Brescia-Padova e collegamenti con la S.S. n. 500 "di Lonigo", la S.S. n. 11 "Padana Superiore", la nuova S.S. n. 246" di Recoaro e la viabilità locale		-	72.445.792	42.016.461	-	114.462.253	22.542.309	5.938.770	-	28.481.079	94.988.101	47.955.231	-	142.943.332
Art. 2.2 h)	Realizzazione sull'autostrada A4 Brescia-Padova di opere migliorative del collegamento, della stazione autostradale di Vicenza Ovest con S.S.11, "Padana Superiore", la S.S. n. 46 "del Pasubio" ed il parcheggio di Ponte Alto		-	9.437.298	2.382.530	-	11.819.828	-	-	-	-	9.437.298	2.382.530	-	11.819.828
Art. 2.2 i)	Casello di Grisignano di Zocco (VI) sull'autostrada A4 Brescia-Padova. Realizzazione di opere di armonizzazione con la viabilità ordinaria e la S.S. n. 11 (Padana Superiore) nei comuni di Grisignano di Zocco e Mestrino		-	2.268.853	1.109.210	-	3.378.063	-	-	-	-	2.268.853	1.109.210	-	3.378.063
Art. 2.2 j)	Autostrada Valdastico A/31 Sud		-	880.162.588	311.582.098	-	1.191.744.686	-	-	-	-	880.162.588	311.582.098	-	1.191.744.686
Art. 2.2 j)	Autostrada Valdastico A/31 Nord		-	-	28.308.815	-	28.308.815	9.945	496.723	-	506.668	9.945	28.805.538	-	28.815.483

Riferimento convenzioni di cui art. 2	Spesa per investimenti	Dati progettuali convenzionali		Spesa progressiva al 31/12/2023				Spesa dell'anno 2024				Spesa progressiva al 31/12/2024			
		Importo complessivo lordo approvato	Importo complessivo netto da Convenzione	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale
Art. 2.2 k)	Tangenziale Nord di Padova - realizzazione del 3° lotto		-	24.576.244	14.012.385	-	38.588.629	-	-	-	-	24.576.244	14.012.385	-	38.588.629
Art. 2.2 l)	Realizzazione della nuova autostazione di Castelnuovo del Garda sull'autostrada A4 Brescia-Padova		-	-	9.980.662	-	9.980.662	4.048.830	2.249.515	-	6.298.345	4.048.830	12.230.177	-	16.279.007
Art. 2.2 m)	Tangenziale Est di Verona - Adeguamento e completamento della Tangenziale est di Verona fra la ex S.P. n. 6 e la S.S. n. 11 "Padana Superiore"		-	15.573.203	1.748.246	-	17.321.449	-	-	-	-	15.573.203	1.748.246	-	17.321.449
Art. 2.2 n)	Revisione della situazione viaria del nodo di Verona Sud e collegamento con la Tangenziale sud di Verona		-	-	1.719.012	-	1.719.012	-	1.110.897	-	1.110.897	-	2.829.909	-	2.829.909
Art. 2.2 o)	Realizzazione del collegamento viario fra il casello autostradale di Padova ovest sull'Autostrada A4 Brescia-Padova, la S.S. n. 47 (Valsugana) e la S.P. n. 94 (Contarina) a nord dell'abitato di Limena in provincia di Padova. Tangenziale di Limena		-	27.540.496	14.734.961	-	42.275.457	-	-	-	-	27.540.496	14.734.961	-	42.275.457
Art. 2.2 p)	Realizzazione del collegamento viario a nord della città di Verona dal termine della Tangenziale est all'asse di penetrazione ovest, compreso il raccordo alla tangenziale sud in corrispondenza dello svincolo con la SS. 434		-	-	13.009.634	-	13.009.634	-	-	-	-	-	13.009.634	-	13.009.634
Art. 2.2 q)	Installazione di barriere antirumore -1° tronco Brescia-Sommacampagna lungo l'autostrada A4 Brescia-Padova		-	13.841.717	935.080	-	14.776.797	-	-	-	-	13.841.717	935.080	-	14.776.797
Art. 2.2 r)	Installazione di barriere antirumore sulla A31 Valdistico		-	11.531.428	727.233	-	12.258.661	-	-	-	-	11.531.428	727.233	-	12.258.661
Art. 2.2 s)	Nuovo collegamento stradale della tangenziale sud di Vicenza con Arcugnano e Altavilla		-	-	852.130	-	852.130	-	21.499	-	21.499	-	873.629	-	873.629
Art. 2.2 t)	Variante alla Sp. 46 in Provincia di Vicenza		-	18.323.992	-	-	18.323.992	-	-	-	-	18.323.992	-	-	18.323.992
Art. 2.2 u)	Riqualificazione della viabilità esterna al casello della A31 di Thiene		-	1.035.573	1.040.320	-	2.075.893	-	2.090.709	-	2.090.709	1.035.573	3.131.029	-	4.166.602
Art. 2.2 v)	Potenziamento della viabilità di adduzione del casello della A31 di Vicenza nord (Via A. Moro)		-	-	686.981	-	686.981	-	35.761	-	35.761	-	722.742	-	722.742
Art. 2.2 w)	Nuovi interventi ad elevare gli standard di sicurezza e a carattere ambientale		-	106.982.447	34.083.991	-	141.066.438	24.314.890	6.188.779	-	30.503.669	131.297.337	40.272.770	-	171.570.107
Art.34 bis	Contributi Concessori - Valtrompia		-	95.930.898	-	-	95.930.898	-	-	-	-	95.930.898	-	-	95.930.898
	Totale art. 2.2			1.313.137.870	526.871.437	-	1.935.940.205	50.915.974	18.132.653	-	69.048.627	1.364.053.844	545.004.090	-	2.004.988.832
	Totale art. 2.1 + art. 2.2			2.084.784.550	526.871.437	-	2.707.586.885	51.232.420	18.323.447	-	69.555.867	2.136.016.970	545.194.884	-	2.777.142.752

PROSPETTI CONTABILI

AL 31 DICEMBRE 2024

- SITUAZIONE PATRIMIONALE-FINANZIARIA
- CONTO ECONOMICO
- CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO
- PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO
- RENDICONTO FINANZIARIO

ATTIVITÀ
(in unità di Euro)

	<i>Note</i>	ESERCIZIO 31.12.2023	ESERCIZIO 31.12.2024
<i>Materiali</i>	1	7.330.355	6.193.248
Immobili, impianti e macchinari		7.330.355	6.193.248
Investimenti immobiliari		-	-
<i>Immateriali</i>	2	448.156.622	345.472.007
Diritti concessori immateriali		448.106.550	345.353.019
Attività immateriali a vita utile indefinita		-	-
Altre attività immateriali		50.072	118.988
<i>Partecipazioni</i>	3	3.200	3.200
Partecipazioni controllate		-	-
Partecipazioni collegate		-	-
Altre partecipazioni		3.200	3.200
<i>Attività finanziarie non correnti</i>	4	-	-
Crediti finanziari		-	-
Altre attività finanziarie		-	-
<i>Crediti vari e altre attività non correnti</i>	5	4.423.681	1.849.346
<i>Attività per imposte anticipate</i>	6	61.100.273	47.210.623
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		521.014.131	400.728.424
ATTIVITÀ CORRENTI			
<i>Attività commerciali</i>	7	113.258.843	89.312.962
Rimanenze		294.934	-
Attività per lavori in corso su ordinazione		-	-
Crediti commerciali		101.917.144	81.718.904
Altre attività commerciali		11.046.765	7.594.058
<i>Attività finanziarie correnti</i>	8	-	-
<i>Attività per imposte correnti</i>	9	3.115.138	-
<i>Altre attività correnti</i>	10	1.081.407	1.596.807
<i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	11	333.015.999	444.616.347
<i>Attività detenute per la vendita</i>	12	-	-
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		450.471.387	535.526.116
TOTALE ATTIVITÀ		971.485.518	936.254.540

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ

(in unità di Euro)

	Note	ESERCIZIO 31.12.2023	ESERCIZIO 31.12.2024
PATRIMONIO NETTO	13		
<i>Patrimonio netto</i>		573.541.278	579.958.603
Capitale emesso		125.000.000	125.000.000
Riserve e utili portati a nuovo		431.637.258	431.333.967
Utile (Perdita) dell'esercizio		16.904.020	23.624.636
TOTALE PATRIMONIO NETTO		573.541.278	579.958.603
PASSIVITÀ NON CORRENTI			
<i>Benefici ai dipendenti</i>	14	8.959.527	8.417.866
<i>Fondi rischi e oneri</i>	15	108.432.982	89.252.103
<i>Passività finanziarie non correnti</i>	16	99.747.306	-
Finanziamenti		99.747.306	-
Altre passività finanziarie		-	-
<i>Passività per imposte differite</i>	17	-	-
<i>Altre passività non correnti</i>	18	7.131.662	5.189.364
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		224.271.477	102.859.333
PASSIVITÀ CORRENTI			
<i>Benefici ai dipendenti</i>	19	636.460	1.037.746
<i>Fondi rischi e oneri</i>	20	31.747.142	41.087.203
<i>Passività finanziarie correnti</i>	21	26.736.500	101.032.330
Debiti verso banche		25.000.000	100.000.000
Altri		1.736.500	1.032.330
<i>Passività commerciali</i>	22	99.700.052	94.845.606
Debiti commerciali		99.700.052	94.845.606
Passività per lavori in corso su ordinazione		-	-
<i>Passività per imposte correnti</i>	23	-	151.006
<i>Altre passività correnti</i>	24	14.852.609	15.282.713
<i>Passività detenute per la vendita</i>	25	-	-
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		173.672.763	253.436.604
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		971.485.518	936.254.540

CONTO ECONOMICO

(in unità di Euro)

	Note	ESERCIZIO 2023	ESERCIZIO 2024
RICAVI			
	26		
Ricavi da pedaggio		418.127.076	427.542.536
Ricavi per servizi di costruzione		75.973.069	69.686.107
Altri ricavi		22.601.493	15.476.336
Totale Ricavi		516.701.638	512.704.979
COSTI			
Costi Operativi			
	27		
Costi materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		(930.414)	(1.103.112)
Costi per servizi		(189.988.849)	(179.440.945)
Costi per godimento beni di terzi		(1.827.650)	(2.093.618)
Costi per il personale		(34.404.496)	(36.940.753)
Altri costi operativi		(61.093.406)	(61.988.582)
Plusval./(Minusval.) per dismissioni di attività materiali		-	-
Totale costi operativi		(288.244.815)	(281.567.010)
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni			
	28		
Ammortamento attività materiali		(192.040)	(56.033)
Ammortamento diritti concessori immateriali		(148.655.960)	(172.309.398)
Ammortamento altre attività immateriali		(34.098)	(7.648)
Ammortamento beni in locazione finanziaria		(1.081.324)	(1.081.449)
Accantonamento per rischi ed oneri		-	-
Accantonamento/utilizzi fondi rischi e oneri (Svalutazioni)/Ripristini di valore		(26.222.863)	1.639.366
Totale ammortamenti e svalutazioni		(176.186.285)	(171.815.162)
Totale costi		(464.431.100)	(453.382.172)
RISULTATO OPERATIVO NETTO		52.270.538	59.322.807
PROVENTI E ONERI DA ATTIVITÀ FINANZIARIA			
	29		
Proventi finanziari		1.000.950	3.284.699
Altri proventi da attività finanziarie		-	-
Oneri finanziari		(14.134.696)	(13.391.333)
Altri oneri da attività finanziarie		-	-
Oneri finanziari capitalizzati		-	-
Totale proventi/(oneri) da attività finanziaria		(13.133.746)	(10.106.634)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		39.136.792	49.216.173
ONERI E PROVENTI FISCALI			
	30		
Imposte correnti		(15.960.374)	(11.584.524)
Imposte anticipate/differite		(6.272.398)	(14.007.013)
Totale (oneri)/proventi fiscali		(22.232.772)	(25.591.537)
RISULTATO DA ATTIVITÀ OPERATIVE DESTINATE A CONTINUARE		16.904.020	23.624.636
DISCONTINUED OPERATION			
	31		
Utile/(Perdita) delle <i>discontinued operation</i> dopo le imposte		-	-
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		16.904.020	23.624.636

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(in unità di Euro)

	Note	ESERCIZIO 2023	ESERCIZIO 2024
Utile (Perdita) dell'esercizio	A	16.904.020	23.624.636
<i>Utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati nell'utile/(perdita) d'esercizio:</i>			
<i>Utili (Perdite) attuariali valutazione benefici ai dipendenti</i>	13	497.660	(303.292)
<i>Adeguamento crediti finanziari verso partecipazioni destinate alla vendita</i>	12	-	-
	B	497.660	(303.292)
Totale utile (perdita) complessivo	A + B	17.401.680	23.321.344

Altre riserve																	
	Capitale sociale	Riserva da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	Riserva straordinaria. sanzioni penali	Riserva straordinaria	Altre riserve	Riserva ritardate manutenzioni	Riserva vincolata per differenze su manutenzioni	Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	Altre riserve	Riserva attuariale	Riserva attuariale Tax	Riserva di First Time Adoption	Utili (perdite portate a nuovo)	Utile (perdita) d'esercizio	Totale
31.12.2022	125.000.000	315.898.864	29.099.229	32.400.000	70.000	90.766.860	57.215.370	(40.000.000)	-	(79.179.000)	61.273.230	(4.783.105)	308.748	(74.012.232)	103.354.864	57.852.369	613.991.967
Riclassifica utile anno precedente																	-
Riclassifica riserve																	-
Dividendi																(57.852.369)	(57.852.369)
Risultato attuariale												690.237	(192.577)			-	497.660
Risultato d'esercizio																16.904.020	16.904.020
Arrotondamento																-	-
31.12.2023	125.000.000	315.898.864	29.099.229	32.400.000	70.000	90.766.860	57.215.370	(40.000.000)	-	(79.179.000)	61.273.230	(4.092.868)	116.171	(74.012.232)	103.354.864	16.904.020	573.541.278
Riclassifica utile anno precedente																	-
Riclassifica riserve																	-
Dividendi																(16.904.020)	(16.904.020)
Risultato attuariale												(420.655)	117.363			23.624.636	(303.292)
Risultato d'esercizio																23.624.636	23.624.636
Arrotondamento												1				-	1
31.12.2024	125.000.000	315.898.864	29.099.229	32.400.000	70.000	90.766.860	57.215.370	(40.000.000)	-	(79.179.000)	61.273.230	(4.513.522)	233.534	(74.012.232)	103.354.864	23.624.636	579.958.603

RENDICONTO FINANZIARIO

(in unità di Euro)

	NOTE	2023	2024
RISULTATO DELL'ESERCIZIO		16.904.020	23.624.636
<i>rettificato da operazioni senza effetti sulla liquidità:</i>			
Ammortamenti	28	149.963.422	173.454.528
Fondo rischi Immobilizzazioni/ripristini	15	32.000.000	12.000.000
Accantonamento/utilizzi Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	15	12.520.216	1.227.067
Utilizzi/Accantonamento altri fondi	15	349.000	(253.080)
Attività destinate alla vendita	31	-	-
Autofinanziamento delle attività operative (1)		211.736.658	210.053.151
Variazione del capitale circolante		43.011.324	(4.292.210)
Variazione degli altri crediti/debiti operativi		(2.688.672)	(85.296)
Imposte pagate		(17.679.541)	(8.039.435)
Variazione delle attività/passività per imposte		4.609.687	17.155.794
Altre variazioni da/(per) attività operative (2)		27.252.798	4.738.853
		-	-
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)		238.989.456	214.792.004
Attività materiali	1	(734.223)	(375)
Attività immateriali	2	(75.860.923)	(69.632.431)
Attività concessorie - IFRIC 12	15	-	-
Attività finanziarie non correnti/correnti	5	(2.847.852)	2.574.335
B) Flusso da/(per) attività di investimento		(79.442.998)	(67.058.471)
		-	-
C) Flusso generato/(assorbito) dall'attività tipica (A+B)		159.546.458	147.733.533
Altre passività finanziarie non correnti/correnti	16/21	(24.329.727)	(25.451.476)
Debiti verso altri correnti e non correnti	18	(903.011)	(1.942.298)
Canoni leasing pagati		(1.185.494)	(1.177.078)
Interessi passivi pagati		(5.436.137)	6.138.781
Interessi attivi incassati		995.785	3.202.906
Apporti degli azionisti/(Dividendi)	13	(57.852.369)	(16.904.020)
Variazioni riserve	13	-	-
D) Flusso da/(per) attività finanziarie		(88.710.953)	(36.133.185)
		-	-
E) Flusso generato/(assorbito) nel periodo (C+D)		70.835.505	111.600.348
		-	-
Disponibilità/(indebitamento) iniziale corrente		262.180.494	333.015.999
Flusso generato/(assorbito) nel periodo		70.835.505	111.600.348
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE		333.015.999	444.616.347
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11	333.015.999	444.616.347
Passività correnti verso istituti di credito (scoperti bancari)	21	-	-
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE		333.015.999	444.616.347

CONTENUTO E STRUTTURA DEL BILANCIO

CONTENUTO E STRUTTURA DEL BILANCIO

Il presente Bilancio individuale è stato redatto, nel presupposto della continuità aziendale avendo gli Amministratori verificato la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro, tenuto altresì conto di quanto indicato nel paragrafo "Eventi successivi al 31 dicembre 2024". I rischi e le incertezze relative al *business* sono descritti nelle sezioni dedicate della Relazione sulla Gestione e delle Note Esplicative.

Il presente Bilancio è stato redatto conformemente ai criteri di valutazione stabiliti dagli *International Financial Reporting Standards* (di seguito anche "Principi Contabili Internazionali" o "IFRS") emanati dall'*International Accounting Standards Board* (IASB) e adottati dall'Unione Europea con il Regolamento Comunitario n.1606 del 19 luglio 2002 (pubblicato l'11 settembre 2002).

Il Bilancio chiuso al 31 dicembre 2015 è stato il primo Bilancio redatto dall'entità in conformità agli IFRS e in applicazione dell'IFRS 1 "*First time adoption of International Financial Reporting Standards*".

Il presente Bilancio è costituito dalla Situazione Patrimoniale – Finanziaria, dal Conto Economico, dal Conto Economico complessivo, dal Prospetto delle Variazioni di Patrimonio Netto, dal Rendiconto Finanziario e dalle Note Esplicative. In particolare, si evidenzia che la Situazione Patrimoniale – Finanziaria prevede la suddivisione delle poste tra correnti e non correnti, il Conto Economico prevede uno schema con la suddivisione delle voci per natura e il Rendiconto Finanziario è presentato utilizzando il metodo indiretto. Si segnala che al fine di allinearsi all'esposizione adottata dalla capogruppo Abertis Infraestructuras S.A. e di fornire una completa rappresentazione degli investimenti effettuati sulle infrastrutture autostradali, gli utilizzi relativi al Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali (IFRIC 12) sono stati inclusi all'interno delle attività di investimento.

– Criteri di valutazione

Il Bilancio è redatto applicando il metodo del costo storico con l'eccezione delle voci di Bilancio che, come indicato nei criteri di valutazione, secondo gli IFRS devono essere rilevate al *fair value*.

– Moneta funzionale e di presentazione

Il Bilancio è predisposto in Euro, che rappresenta la moneta funzionale della Società, e tutti i valori sono arrotondati all'unità di Euro se non altrimenti indicato.

– Stime e valutazioni

Come previsto dagli IFRS, la redazione del Bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché delle informazioni fornite nelle note illustrative, anche con riferimento alle attività e passività potenziali in essere alla chiusura dell'esercizio. Tali stime e ipotesi sono utilizzate, in particolare, per la determinazione degli ammortamenti, dei *test di impairment* delle attività, dei fondi per accantonamenti, dei benefici per i dipendenti, dei *fair value* delle attività e passività finanziarie, delle imposte anticipate e differite. I risultati effettivi rilevati successivamente potrebbero, quindi, differire da tali stime; peraltro, le stime e le valutazioni sono riviste e aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in Bilancio.

PRINCIPI CONTABILI
SIGNIFICATIVI

PRINCIPI CONTABILI SIGNIFICATIVI

I principi contabili riportati qui di seguito sono stati omogeneamente applicati a tutti i periodi presentati nel presente Bilancio.

Attività materiali

Le attività materiali sono rilevate al costo di acquisto o di produzione, comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione, nonché degli oneri finanziari sostenuti nel periodo di realizzazione dei beni.

Il valore di iscrizione di alcune attività materiali risulta comprensivo, così come previsto dall'IFRS 1, delle rivalutazioni effettuate, sulla base di specifiche disposizioni di legge, ad una data antecedente a quella di FTA in quanto assimilabile, nel complesso, al rispettivo *fair value*.

Il costo dei cespiti, la cui utilizzazione è limitata nel tempo, è sistematicamente ammortizzato a quote costanti sulla base di aliquote economico-tecniche determinate in relazione alle residue possibilità di utilizzo dei beni a partire dal momento in cui essi sono disponibili all'uso.

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

- | | |
|--|---------|
| - fabbricati | 4% |
| - impianti e macchinari | 15%-20% |
| - attrezzature industriali e commerciali | 15%-20% |
| - altri beni non devolvibili | 15%-20% |

I terreni, sia liberi da costruzione, sia annessi a fabbricati civili e industriali, non sono ammortizzati in quanto beni a vita utile illimitata.

Le immobilizzazioni materiali sono sottoposte ad una verifica per accertare eventuali perdite di valore in presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico.

Gli investimenti immobiliari rappresentati dai terreni o fabbricati posseduti per l'apprezzamento del capitale investito sono valutati al costo.

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

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

Leasing

La Società utilizza beni immobili e automobili con contratti di affitto, noleggio e, in generale, contratti di locazione o di *leasing*. Tali contratti sono in genere conclusi per periodi fissi,

ma possono includere opzioni di estensione come descritto di seguito. I contratti di locazione sono negoziati su base individuale e contengono una vasta gamma di termini e condizioni differenti.

I contratti di locazione sono rilevati iscrivendo un'attività rappresentativa del diritto d'uso e una corrispondente passività alla data in cui il bene locato è disponibile per l'uso da parte della Società. Ogni pagamento di *leasing* è ripartito tra passività e costo finanziario. Il costo finanziario è imputato a conto economico durante la durata del *leasing* in modo da produrre un tasso di interesse periodico costante sul saldo residuo della passività per ciascun periodo. Il diritto d'uso è ammortizzato a quote costanti in base al più breve periodo tra la vita utile del cespite e la durata del *leasing*.

Le attività e le passività derivanti da un *leasing* sono inizialmente misurate sulla base del valore attuale. Le passività comprendono il valore attuale netto dei seguenti pagamenti per *leasing*:

- pagamenti fissi (compresi i pagamenti fissi in sostanza), al netto degli eventuali incentivi relativi ai *leasing*;
- canoni di locazione variabili basati su un indice o un tasso;
- gli importi che si prevede saranno dovuti dal locatario in base alle garanzie sul valore residuo;
- il prezzo di esercizio di un'opzione di acquisto se il locatario è ragionevolmente certo di esercitare tale opzione;
- pagamenti di penali per la risoluzione del *leasing*, se la durata del *leasing* riflette il locatario che esercita tale opzione.

I canoni di *leasing* sono scontati utilizzando il tasso di interesse implicito nel *leasing*, se tale tasso può essere determinato, altrimenti viene utilizzato il tasso di finanziamento incrementale della Società.

Le attività per il diritto d'uso sono misurate al costo comprendente quanto segue:

- l'ammontare iniziale della passività finanziaria per il *leasing*;
- eventuali pagamenti effettuati entro la data di inizio meno gli eventuali incentivi di *leasing* ricevuti;
- eventuali costi diretti iniziali;
- costi di ripristino.

I canoni di *leasing* e locazioni a breve termine e di attività di basso valore sono rilevati linearmente come costo a conto economico. I contratti di locazione a breve termine sono contratti di *leasing* con durata di 12 mesi o meno. Le attività a basso valore comprendono apparecchiature informatiche e piccoli articoli per ufficio.

La maggior parte delle opzioni di proroga e di chiusura anticipate detenute sono esercitabili solo dalla Società e non dal rispettivo locatore.

Nel caso in cui i contratti stipulati dalla Società, pur non avendo la forma legale di un *leasing*, prevedano il diritto di utilizzare determinate attività e rispondono ad altre condizioni specifiche previste dall'IFRS 16 e dall'IFRIC 4, si ritengono assimilabili ad un *leasing* o noleggio di beni e sono registrati in conformità con le disposizioni dell'IFRS 16.

Attività immateriali

Le attività immateriali rappresentate dai beni devolvibili all'Ente Concedente sono state disciplinate dallo IASB nel 2006 mediante l'approvazione del documento interpretativo IFRIC 12 "*Service Concession Arrangements*", relativo al trattamento contabile dei servizi in concessione. In tale documento viene regolata la modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un soggetto pubblico e una società privata con particolare rilievo alle modalità di rappresentazione dei beni devolvibili, delle attività di gestione di tali beni nonché degli obblighi di ripristino e manutenzione degli stessi.

A fronte dei servizi di costruzione e/o miglioria resi dal concessionario, il concedente riconosce al concessionario un corrispettivo, da rilevare al suo *fair value*, che può consistere in diritti su:

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

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

Nel modello dell'attività immateriale, invece, il concessionario, a fronte dei servizi di costruzione e miglioria dell'infrastruttura, acquisisce il diritto di addebitare l'uso dell'infrastruttura agli utenti. Pertanto, i flussi finanziari del concessionario non sono garantiti dal concedente ma sono correlati all'effettivo utilizzo dell'infrastruttura da parte degli utenti comportando quindi un rischio di domanda a carico del concessionario stesso.

Il rischio è che i ricavi derivanti dallo sfruttamento del diritto di addebitare agli utenti l'uso dell'infrastruttura non siano sufficienti a garantire l'ottenimento di un congruo margine di remunerazione per gli investimenti effettuati.

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

Al contratto di concessione di cui è titolare Autostrada Bs-Pd S.p.A. risulta applicabile il modello dell'attività immateriale in quanto nella Convenzione Unica vigente, che regola il rapporto di concessione tra l'Ente Concedente e il Concessionario, sono presenti accordi che prevedono la realizzazione dell'infrastruttura, la gestione di un'infrastruttura esistente e l'ampliamento o l'adeguamento della stessa, a fronte del quale il concessionario acquisisce specifici benefici economici aggiuntivi.

L'ammortamento dell'attività immateriale iscritta a fronte dei diritti acquisiti nell'accordo di concessione viene regolato sulla base delle disposizioni dello IAS 38 ("Attività immateriali"), in modo da riflettere l'andamento dei benefici economici derivanti dallo sfruttamento dell'infrastruttura. Sulla base di tale presupposto gli ammortamenti dell'attività immateriale sono correlati lungo il periodo di durata della relativa concessione, con un criterio che riflette la stima delle modalità di consumo dei benefici economici incorporati nel diritto. Gli ammortamenti dell'esercizio sono stati calcolati tenuto conto

dell'ipotesi di termine della concessione nel 2026 e prudenzialmente ipotizzando un valore di subentro pari ad Euro 0.

L'interpretazione IFRIC 12 è applicata obbligatoriamente in Italia ai bilanci che hanno avuto inizio dal 1° gennaio 2010.

Le altre attività immateriali sono valutate al costo. Tali attività, per poter essere capitalizzate secondo i principi internazionali, devono essere identificabili, deve sussistere la probabilità che generino benefici economici futuri per la Società e il loro costo deve essere misurabile in modo attendibile. Vengono raggruppate in due categorie, "Attività immateriali a vita utile indefinita" e "Attività immateriali a vita utile definita".

Per le attività a vita utile non definita viene verificata, almeno annualmente, la recuperabilità del valore iscritto (*impairment test*) e comunque quando si verificano eventi che facciano presupporre una riduzione di valore. Tale verifica consiste nella stima del valore recuperabile dell'attività (rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) e il confronto con il relativo valore netto contabile. Se quest'ultimo risulta superiore, le attività sono svalutate fino a concorrenza del valore recuperabile.

Le attività a vita utile definita sono ammortizzate a partire dal momento in cui l'attività è disponibile all'uso sulla base della residua possibilità di utilizzazione.

Il periodo di riferimento per il calcolo dell'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali è di seguito riportato:

– diritti di brevetto e utilizzo opere dell'ingegno	10	anni
– licenze e marchi	3-5	anni
– altre attività immateriali	5-10	anni

Partecipazioni in società controllate e collegate

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono iscritte al costo rettificato in presenza di perdite di valore.

La differenza positiva, emergente all'atto dell'acquisto, tra il costo di acquisizione e la quota di patrimonio netto a valori correnti della partecipata di competenza della Società è, pertanto, inclusa nel valore di carico della partecipazione.

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono sottoposte ogni anno, se necessario più frequentemente, a verifica circa eventuali perdite di valore. Qualora esistano evidenze che tali partecipazioni abbiano subito una perdita di valore, la stessa è rilevata nel Conto Economico come svalutazione. Nel caso l'eventuale quota di pertinenza della Società delle perdite della partecipata ecceda il valore contabile della partecipazione, e la Società abbia l'obbligo o l'intenzione di risponderne, si procede ad azzerare il valore della partecipazione e la quota delle ulteriori perdite è rilevata come fondo nel passivo. Qualora, successivamente, la perdita di valore venga meno o si riduca, è rilevato a Conto Economico un ripristino di valore nei limiti del costo.

Altre Partecipazioni

Le partecipazioni in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari disponibili per la vendita, ai sensi dell'IFRS 9, sono iscritte inizialmente al costo rilevato

alla data di regolamento in quanto rappresentativo del *fair value*, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili.

Successivamente alla rilevazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al *fair value* con rilevazione degli effetti nel conto economico, ad eccezione di quelle che non siano detenute per finalità di negoziazione e per le quali, come consentito dall'IFRS 9, sia stata esercitata la facoltà, al momento di acquisizione, di designazione al fair value con rilevazione delle successive variazioni dello stesso nelle altre componenti del conto economico complessivo.

Al momento del realizzo o del riconoscimento di una perdita di valore da *impairment*, gli utili e le perdite cumulati, precedentemente rilevati a patrimonio netto, sono rilasciati a Conto Economico.

Il rischio derivante da eventuali perdite eccedenti il valore di carico delle partecipazioni è rilevato in apposito fondo nella misura in cui la partecipante è impegnata a adempiere ad obbligazioni legali o implicite nei confronti dell'impresa partecipata o comunque a coprire le sue perdite.

Quando il *fair value* non può essere determinato attendibilmente, le partecipazioni sono valutate al costo rettificato per perdite di valore, il cui effetto è rilevato nel Conto Economico.

Attività finanziarie

Le attività finanziarie possedute fino alla scadenza al momento della loro acquisizione sono iscritte al costo incrementato degli eventuali costi di transazione (es. commissioni, consulenze, ecc.) direttamente attribuibili all'acquisizione dell'attività finanziaria stessa. Successivamente alla rilevazione iniziale, le attività finanziarie sono valutate al costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo.

Le attività finanziarie classificate come disponibili per la vendita sono classificate tra le attività non correnti e valutate al *fair value* alla data di Bilancio, rilevando gli utili e le perdite derivanti dalla valutazione al *fair value* direttamente nel patrimonio netto, ad eccezione delle perdite per riduzione di valore e delle perdite su cambi che sono rilevate nel Conto Economico.

Le attività finanziarie possedute per la negoziazione sono iscritte al costo del corrispettivo iniziale rappresentato dal *fair value*. Successivamente gli utili e le perdite derivanti da eventuali successive variazioni del valore corrente sono rilevati a Conto Economico.

Qualora il *fair value* non possa essere correttamente rilevato, l'attività viene valutata al costo rettificato in presenza di eventuali perdite di valore.

I crediti finanziari sono inizialmente iscritti a *fair value* e successivamente valutati al costo ammortizzato, usando il metodo del tasso d'interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore riferite alle somme ritenute inesigibili, iscritte in appositi fondi di svalutazione rettificativi. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base del modello dell'*expected credit loss*, previsto dall'IFRS 9, considerando un orizzonte temporale di 12 mesi in assenza di evidenze di un incremento significativo del rischio di credito.

Perdite di valore delle attività (*impairment test*)

Il valore contabile delle attività materiali, immateriali, finanziarie e delle partecipazioni è periodicamente soggetto a verifica, come previsto dallo IAS 36, per determinare se vi siano indicazioni che queste attività abbiano subito perdite di valore.

Qualora queste indicazioni esistano, si procede alla stima dell'ammontare recuperabile di tali attività, per determinare l'importo della svalutazione. Per le eventuali attività immateriali a vita utile indefinita e per quelle in corso di realizzazione l'*impairment test* sopra descritto è effettuato almeno annualmente, indipendentemente dal verificarsi o meno di eventi che facciano presupporre una riduzione di valore, o più frequentemente nel caso in cui si verificano eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.

Qualora non sia possibile stimare il valore recuperabile di una attività individualmente, la stima del valore recuperabile è compresa nell'ambito della unità generatrice di flussi finanziari a cui l'attività appartiene.

Tale verifica consiste nella stima del valore recuperabile dell'attività (rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) e nel confronto con il relativo valore netto contabile. Se quest'ultimo risulta superiore, le attività sono svalutate fino a concorrenza del valore recuperabile. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi ante imposte sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto, ante imposte, che riflette la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell'attività.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel Conto Economico alla voce svalutazioni. I valori originari sono ripristinati, nei limiti delle svalutazioni effettuate, nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, ad eccezione che per l'avviamento e per gli strumenti finanziari di capitale valutati al costo in quanto il *fair value* non è determinabile in modo attendibile.

Rimanenze e lavori in corso su ordinazione

Le rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo, semilavorati, prodotti finiti e merci sono valutate al minore tra il costo di acquisto o di produzione, determinato in base al metodo del costo medio ponderato, ed il corrispondente valore di mercato rappresentato dal costo di sostituzione per i materiali di acquisto e dal presumibile valore di realizzo per i prodotti finiti e i semilavorati, calcolato tenendo conto sia degli eventuali costi di fabbricazione che dei costi diretti di vendita ancora da sostenere.

Nel costo delle rimanenze sono compresi gli oneri accessori ed i costi diretti ed indiretti di produzione per la quota ragionevolmente imputabile alle stesse. Le scorte obsolete e di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro possibilità di utilizzo o di realizzo. La svalutazione delle rimanenze viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

Crediti

I crediti sono inizialmente iscritti al *fair value* che, salvo i casi di significative dilazioni concesse ai clienti, corrisponde al valore determinato applicando il criterio del costo

ammortizzato. La valutazione al costo ammortizzato è effettuata applicando il metodo del tasso d'interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore (rilevate nel conto economico) con riferimento alle somme ritenute inesigibili, iscritte in appositi fondi di svalutazione rettificativi.

Le perdite su crediti sono contabilizzate in bilancio quando si riscontra un'evidenza oggettiva che la Società non sarà in grado di recuperare il credito dovuto dalla controparte sulla base dei termini contrattuali. L'evidenza oggettiva include eventi quali:

- significative difficoltà finanziarie del debitore;
- contenziosi legali aperti con il debitore relativamente a crediti;
- probabilità che il debitore dichiari bancarotta o che si aprano altre procedure di ristrutturazione finanziaria.

La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base del modello di *expected credit loss*, previsto dell'IFRS9, considerando un orizzonte temporale di 12 mesi in assenza di evidenze di un incremento significativo del rischio di credito.

L'importo della svalutazione viene misurato come differenza tra il valore contabile dell'attività e il valore attuale ritenuto recuperabile e rilevato nel Conto Economico nella voce "Altri costi". I crediti non recuperabili sono rimossi dalla Situazione Patrimoniale - Finanziaria con contropartita nel fondo svalutazione crediti.

Se in un esercizio successivo la perdita per riduzione di valore diminuisce, la perdita precedentemente rilevata viene parzialmente o totalmente stornata e il valore del credito ripristinato fino a concorrenza del valore che sarebbe derivato dall'applicazione del costo ammortizzato.

I crediti commerciali ceduti *pro solvendo* o *pro soluto* per i quali non sono verificate tutte le condizioni richieste dallo IFRS 9 per il disconoscimento delle attività finanziarie, sono mantenuti iscritti nell'attivo patrimoniale, mentre i crediti ceduti *pro soluto*, per i quali la cessione rispetta tutte le condizioni dello IFRS 9 relative al disconoscimento delle attività finanziarie, sono eliminati dal bilancio al momento della cessione.

I crediti commerciali con scadenza superiore all'esercizio sono classificati nell'attivo non corrente.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti sono iscritti al valore nominale e comprendono i valori numerari, ossia quei valori che possiedono i requisiti della disponibilità a vista o a brevissimo termine, del buon esito e dell'assenza di spese per la riscossione.

Sono ricompresi in questa categoria anche gli investimenti finanziari con una scadenza a breve termine smobilizzabili senza eccessivi costi.

La contabilizzazione avviene al *fair value* e gli utili o le perdite derivanti da eventuali variazioni di valore sono imputati a Conto Economico.

Attività (o gruppi in dismissione) detenute per la vendita

Le attività sono possedute per la vendita se il loro valore contabile sarà recuperato principalmente con un'operazione di vendita anziché con il loro uso continuativo.

Le attività vengono valutate al minore tra il loro valore contabile e il *fair value* al netto dei costi di vendita e presentate separatamente dalle altre voci della Situazione Patrimoniale – Finanziaria.

Strumenti finanziari derivati

Gli strumenti finanziari derivati, se presenti, sono esposti nelle situazioni patrimoniali in base al loro *fair value*, determinato alla data di chiusura dell'esercizio. Le variazioni del *fair value* vengono rilevate a Conto Economico come richiesto dallo IAS 39.

Benefici per i dipendenti

I benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie, eventuali incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabili nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

Il Trattamento di Fine Rapporto rappresenta un piano a benefici definiti determinato nell'esistenza e nell'ammontare ma incerto nella sua manifestazione. La passività relativa è determinata sulla base di ipotesi attuariali e dell'effettivo debito maturato e non liquidato alla data di chiusura dell'esercizio. Tali ipotesi attuariali permettono di esprimere il valore attuale medio delle obbligazioni pensionistiche maturate in base al servizio che il lavoratore ha prestato fino all'epoca in cui la valutazione è realizzata, proiettando le retribuzioni future previste del lavoratore.

Fondi rischi e oneri

I fondi per rischi ed oneri sono stanziati per coprire costi e oneri di natura determinata e di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza. Gli stanziamenti sono rilevati nella Situazione Patrimoniale-Finanziaria solo quando esiste (i) una obbligazione attuale, conseguente a eventi passati, che può essere di tipo legale, contrattuale oppure derivare da dichiarazioni o comportamenti dell'impresa che determinano valide aspettative nelle persone coinvolte (obbligazioni implicite); (ii) sia probabile un esborso di risorse per soddisfare l'obbligazione; e (iii) possa essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione, ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Nel caso in cui l'effetto sia rilevante, gli accantonamenti sono calcolati attualizzando i flussi finanziari futuri stimati ad un tasso di attualizzazione stimato al lordo delle imposte tale da riflettere le valutazioni correnti di mercato del valore attuale del denaro e dei rischi specifici connessi alla passività.

I "Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" accolgono il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali in concessione, prevista nella convenzione sottoscritta dalla Società con il Concedente e finalizzata ad assicurarne la dovuta funzionalità e sicurezza. Gli accantonamenti a tali fondi sono determinati in funzione dell'usura e vetustà dell'infrastruttura autostradale in essere alla chiusura dell'esercizio, e quindi, degli interventi programmati, tenendo conto, qualora significativa, della

componente finanziaria legata al trascorrere del tempo. I costi per manutenzione ordinaria, invece, sono rilevati nel conto economico al momento del relativo sostenimento e, pertanto, non sono inclusi nel fondo.

Passività finanziarie

Le passività finanziarie, relative a finanziamenti, contratti di *leasing* finanziario e altre obbligazioni a pagare, sono registrate inizialmente al *fair value* al netto degli oneri accessori e, successivamente alla prima iscrizione, sono valutate al costo ammortizzato applicando il criterio del tasso effettivo d'interesse. La differenza fra il costo ammortizzato ed il valore di rimborso è imputata a Conto Economico durante la durata delle passività in base agli interessi maturati.

Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi di cassa attesi e del tasso interno di rendimento inizialmente determinato. Le passività finanziarie sono classificate fra le passività correnti, salvo quelle che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e salvo quelle per le quali la Società abbia un diritto incondizionato a differire il relativo pagamento per almeno dodici mesi dopo detta data.

Gli acquisti e le vendite di passività finanziarie sono contabilizzati alla data di negoziazione dell'operazione.

Le passività finanziarie sono rimosse dal bilancio al momento della loro estinzione e quando la Società ha trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

Debiti

I debiti sono inizialmente rilevati al costo, corrispondente al *fair value* della passività, al netto degli eventuali costi di transazione direttamente attribuiti. Successivamente alla rilevazione iniziale, i debiti sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo. I debiti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati.

Ricavi

Sono considerati ricavi tutti i flussi lordi di benefici economici conseguiti dalla Società nello svolgimento della propria attività ordinaria nel corso dell'esercizio amministrativo qualora questi flussi generino aumenti di valore di attività o diminuzione di valore di passività che determinino un aumento del patrimonio netto diverso da quello derivante da apporti degli azionisti.

Non rientrano tra i ricavi i corrispettivi e incassi riscossi per conto terzi.

I corrispettivi da pedaggio vengono iscritti al lordo delle quote di competenza dell'Ente Concedente e sono rilevati per competenza sulla base dei transiti autostradali e a fine esercizio comprendono lo stanziamento per i ricavi maturati e non ancora fatturati alle altre concessionarie autostradali con cui vige un rapporto di interconnessione.

I ricavi per *royalties* sono rilevati per competenza sulla base dei contratti sottoscritti.

I ricavi delle vendite vengono riconosciuti quando l'impresa ha trasferito all'acquirente i rischi significativi e i benefici connessi alla proprietà del bene.

I ricavi di prestazioni di servizi sono rilevati quando lo stadio di completamento dell'operazione e il loro ammontare alla data di Bilancio possono essere attendibilmente determinati.

I ricavi legati all'attività di costruzione o miglioria ai sensi dell'accordo di concessione è riconosciuto sulla base dello stato di avanzamento dei lavori.

I dividendi sono iscritti a Bilancio nel momento in cui viene stabilito il diritto a riceverne il pagamento, corrispondente alla delibera di distribuzione assunta dall'Assemblea degli Azionisti delle società partecipate.

Imposte sul reddito

Le imposte del periodo comprendono le imposte correnti e differite. Le imposte correnti e differite vengono riconosciute a Conto Economico ad eccezione che si riferiscano ad una "*business combination*" o ad elementi riconosciuti direttamente a Patrimonio Netto o nel Conto Economico complessivo.

Le imposte correnti dell'esercizio sono calcolate sulla base del reddito imponibile dell'esercizio applicando l'aliquota fiscale in vigore alla data di riferimento del bilancio. I debiti per imposte correnti sono esposti nel passivo, al netto degli acconti versati e delle ritenute subite.

Le imposte differite attive e passive sono stanziare secondo il metodo delle passività (*liability method*), ovvero sono calcolate su tutte le differenze temporanee che emergono tra il valore determinato ai fini fiscali delle attività e delle passività ed il relativo valore contabile nel bilancio della Società. Le imposte differite attive e passive non sono rilevate sull'avviamento e sulle attività e passività che non influenzano il reddito imponibile.

La recuperabilità delle imposte differite attive viene verificata ad ogni chiusura di periodo e la eventuale parte per cui non è più probabile il recupero viene imputata a Conto Economico.

Le aliquote fiscali utilizzate per lo stanziamento delle imposte differite sono quelle in vigore al momento della predisposizione del Bilancio per i periodi di imposta nei quali si stima che le differenze temporanee saranno realizzate o estinte.

Ai fini dell'iscrivibilità delle imposte differite attive viene effettuata una stima della probabilità che in futuro sia disponibile un reddito imponibile sufficiente al recupero delle stesse imposte. Le attività e le passività fiscali, sia correnti sia differite, sono compensate ove dovute alla stessa autorità fiscale, se il periodo di riversamento è il medesimo e se esiste il diritto legale di compensazione.

Nuovi documenti emessi dallo IASB ed omologati dall'UE da adottare obbligatoriamente a partire dai bilanci degli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2024

I seguenti nuovi principi ed emendamenti in vigore dal 1° gennaio 2024 sono stati adottati per la redazione del presente bilancio.

Titolo Documento	Data pubblicazione	Regolamento UE
Passività del <i>leasing</i> in un'operazione di vendita e retro-locazione (Modifiche all'IFRS 16)	22 settembre 2022	(UE) 2023/2579 del 20 novembre 2023 (21 novembre 2023)
Classificazione delle passività come correnti o non-correnti (Modifiche allo IAS 1) -	23 gennaio 2020	(UE) 2023/2822 del 19 dicembre 2023 (20 dicembre 2023)
Passività non correnti con clausole (Modifiche allo IAS 1)	31 ottobre 2022	
Accordi di finanziamento per le forniture (Modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7)	25 maggio 2023	(UE) 2024/1317 del 15 maggio 2024 (16 maggio 2024)

Con il Regolamento (UE) n.2023/2579 del 20 novembre 2023, la Commissione Europea ha omologato ("endorsed") il documento "Passività del *leasing* in un'operazione di vendita e retrolocazione (Modifiche all'IFRS 16 *Leasing*)", pubblicato dallo IASB Board il 22 settembre 2022.

Con le Modifiche all'IFRS 16, lo IASB Board ha chiarito il trattamento contabile per le valutazioni successive della passività del *leasing* derivante da un'operazione di vendita e retrolocazione.

Con il Regolamento (UE) n.2023/2822 del 19 dicembre 2023, la Commissione Europea ha omologato ("endorsed") i seguenti documenti pubblicati dallo IASB Board:

- classificazione delle passività come correnti o non correnti (Modifiche allo IAS 1 Presentazione del bilancio), pubblicato il 23 gennaio 2020;
- passività non correnti con clausole (Modifiche allo IAS 1 Presentazione del bilancio), pubblicato il 31 ottobre 2022.

Con le Modifiche allo IAS 1, lo IASB Board ha chiarito che:

- il diritto a differire l'estinzione di una passività per un periodo di almeno 12 mesi dalla data di chiusura dell'esercizio, non deve essere incondizionato, ma è sufficiente che sia "sostanziato e [...] deve esistere alla data di chiusura dell'esercizio";
- la classificazione di una passività come corrente o non corrente non deve essere influenzata dalle intenzioni dell'entità di esercitare o meno il diritto a differire il pagamento oltre 12 mesi (ad esempio, l'intenzione di rifinanziare o rinnovare un prestito estendendo la scadenza) e dalle decisioni assunte tra la data di chiusura del bilancio e la data della sua pubblicazione (ad esempio, la decisione di rimborsare anticipatamente un finanziamento).

Le Modifiche allo IAS 1 hanno chiarito che, ai fini della classificazione di una passività come corrente o non corrente, il termine estinzione fa riferimento ad un trasferimento alla controparte che determina l'estinzione della passività.

L'entità deve fornire l'informativa in bilancio sugli eventi occorsi tra la data di chiusura dell'esercizio e la data in cui è autorizzata la pubblicazione del bilancio, che sono specificamente definiti dallo IAS 1 come eventi successivi non-*adjusting* in accordo alle disposizioni dello IAS 10 "Fatti intervenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio di riferimento".

Lo IASB *Board* ha chiarito infine che, qualora il diritto di differire l'estinzione di una passività derivante da un contratto di finanziamento per almeno 12 mesi dalla data di chiusura dell'esercizio sia soggetto al rispetto di specifici *covenant*, la passività è classificata come non corrente se sono stati rispettati tutti i *covenant* previsti contrattualmente fino alla data di chiusura dell'esercizio, anche se il loro calcolo è effettuato nei primi mesi dell'esercizio successivo.

Con il Regolamento (UE) n.2024/1317 del 15 maggio 2024, la Commissione Europea ha omologato ("*endorsed*") il documento "Accordi di finanziamento per le forniture (Modifiche allo IAS 7 Rendiconto finanziario e all'IFRS 7 Strumenti finanziari: informazioni integrative)", pubblicato dallo IASB *Board* il 25 maggio 2023. Le modifiche allo IAS 7 e all'IFRS 7 introducono dei nuovi obblighi informativi con riferimento agli accordi di finanziamento per le forniture al fine di consentire agli utilizzatori del bilancio di valutare gli effetti di tali accordi sulle passività, sui flussi finanziari dell'entità nonché sull'esposizione dell'entità al rischio di liquidità.

Nuovi principi, emendamenti e interpretazioni non ancora in vigore

Di seguito sono elencati i principi, gli emendamenti e le interpretazioni emessi dallo IASB che saranno applicati obbligatoriamente nel secondo semestre 2024 o negli anni successivi:

Titolo Documento	Data pubblicazione	Entrata in Vigore	Regolamento UE
Assenza di scambiabilità (Modifiche allo IAS 21)	15 agosto 2023	1° gennaio 2025	Omologazione in corso
Modifica alla classificazione e valutazione degli strumenti finanziari (Modifiche all'IFRS 9 e IFRS 7)	30 maggio 2024	1° gennaio 2026	Omologazione in corso
IFRS 18 Presentazione e informazioni integrative nel bilancio	9 aprile 2024	1° gennaio 2027	Omologazione in corso
IFRS 19 Entità controllate senza ' <i>public accountability</i> ': informazioni integrative	9 maggio 2024	1° gennaio 2027	Omologazione non ancora attivata

NOTE ESPLICATIVE
RELATIVE ALLA SITUAZIONE
PATRIMONIALE-FINANZIARIA
E AL CONTO ECONOMICO

NOTE ESPLICATIVE RELATIVE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA E AL CONTO ECONOMICO

ATTIVITÀ NON CORRENTI

Nota 1 - ATTIVITÀ MATERIALI

Di seguito si fornisce il dettaglio delle voci in oggetto.

Immobili, impianti e macchinari

Si espongono di seguito i dettagli della voce "Immobili, impianti e macchinari" al netto dei relativi fondi di ammortamento.

Costo storico	Importo 31.12.2023	Incrementi	Decrementi	Importo 31.12.2024
Terreni	4.017.476	-	-	4.017.476
Terreni IFRS16	82.085	-	(82.085)	-
Fabbricati	857.401	-	-	857.401
Fabbricati IFRS16	8.568.507	31.155	-	8.599.662
Impianti e macchinari	20.107	-	-	20.107
Attrezzature	2.616.843	-	-	2.616.843
Altri beni	5.328.873	-	-	5.328.873
Altri beni IFRS 16	1.706.922	-	-	1.706.922
Totale	23.198.214	31.155	(82.085)	23.147.284

Fondo ammortamento	Importo 31.12.2023	Incrementi	Decrementi	Importo 31.12.2024
Terreni	-	-	-	-
Terreni IFRS16	(51.305)	-	51.305	-
Fabbricati	(835.083)	(22.318)	-	(857.401)
Fabbricati IFRS16	(5.355.315)	(1.081.449)	-	(6.436.764)
Impianti e macchinari	(20.107)	-	-	(20.107)
Attrezzature	(2.586.664)	(24.204)	-	(2.610.868)
Altri beni	(5.312.463)	(9.511)	-	(5.321.974)
Altri beni IFRS 16	(1.706.922)	-	-	(1.706.922)
Totale	(15.867.859)	(1.137.482)	51.305	(16.954.036)

Valore netto	Importo 31.12.2023	Incrementi	Decrementi	Ammortamento	Importo 31.12.2024
Terreni	4.017.476	-	-	-	4.017.476
Terreni IFRS16	30.780	-	(30.780)	-	-
Fabbricati	22.318	-	-	(22.318)	-
Fabbricati IFRS16	3.213.192	31.155	-	(1.081.449)	2.162.898
Impianti e macchinari	-	-	-	-	-
Attrezzature	30.179	-	-	(24.204)	5.975
Altri beni	16.410	-	-	(9.511)	6.899
Altri beni IFRS 16	-	-	-	-	-
Totale	7.330.355	31.155	(30.780)	(1.137.482)	6.193.248

In applicazione del principio IFRS 16, la voce "Altri beni" include i beni oggetto di *lease*; tale rilevazione è avvenuta con contropartita del debito finanziario dove la passività finanziaria risulta pari al valore attuale dei pagamenti futuri residui alla data di transazione, attualizzati utilizzando per i contratti il tasso di finanziamento marginale applicabile alla data di transazione.

Nota 2 - ATTIVITÀ IMMATERIALI

Di seguito si fornisce il dettaglio della voce in oggetto.

Diritti concessori immateriali

Le attività immateriali espongono la voce "Diritti concessori immateriali" nella quale è compreso l'insieme dei beni devolvibili all'Ente Concedente al termine del periodo concessorio.

Costo storico	Importo 31.12.2023	Incrementi	Altri movimenti	Ammortamento	Decrementi	Importo 31.12.2024
Diritti concessori immateriali	2.707.586.885	69.686.107	-	-	(130.240)	2.777.142.752

Fondo ammortamento	Importo 31.12.2023	Incrementi	Altri movimenti	Ammortamento	Decrementi	Importo 31.12.2024
Diritti concessori immateriali	(2.259.480.335)	-	-	(172.309.398)	-	(2.431.789.733)

Valore netto	Importo 31.12.2023	Incrementi	Altri movimenti	Ammortamento	Decrementi	Importo 31.12.2024
Diritti concessori immateriali	448.106.550	69.686.107	-	(172.309.398)	(130.240)	345.353.019

Gli incrementi sono riferiti alla realizzazione di nuove infrastrutture e allo sviluppo e completamento di opere esistenti. Le principali opere previste nel Piano Economico Finanziario sulle quali si è operato nel corso del 2024 riguardano (si dettagliano gli incrementi superiori ad Euro 200 mila):

- Euro 28.433 mila (nel 2023 Euro 24.347 mila) per la realizzazione della nuova stazione autostradale e centro di manutenzione di Alte Montecchio sull'autostrada A4 Brescia-Padova e collegamenti con la S.S. 500 "di Lonigo", la S.S. 11 "Padana Superiore", la nuova S.S. 246" di Recoaro" e la viabilità locale delle opere di completamento della Nuova Autostazione di Montecchio Maggiore;
- Euro 15.915 mila (nel 2023 Euro 7.814 mila) per la riqualificazione delle barriere di sicurezza di un vecchio impianto e con risoluzione di punti singolari in A4 e A31, tangenziali e pertinenze;
- Euro 6.406 mila (nel 2023 Euro 10.190 mila) per la manutenzione straordinaria mediante la riqualificazione profonda della struttura portante della pavimentazione autostradale del tratto A4 lotto 4 carreggiata est dal km 358+000 al km 363+300;
- Euro 6.336 mila (nel 2023 Euro 2.981 mila) per gli espropri e la procedura di gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione della nuova autostazione di Castelnuovo del Garda;
- Euro 3.030 mila (nel 2023 Euro 149 mila) per interventi di rinnovo delle Aree di Servizio, nello specifico per l'area di Servizio Scaligera Est e San Giacomo Ovest;
- Euro 2.220 mila (nel 2023 Euro 4.470 mila) per servizi di ingegneria per la redazione del progetto di fattibilità del Progetto ESA4 "Evoluzione sostenibile dell'autostrada A4 tra Brescia e Venezia";

- Euro 2.091 mila (nel 2023 Euro 89 mila) per gli espropri propedeutici alla riqualificazione della viabilità esterna al casello della A31 di Thiene;
- Euro 1.111 mila (nel 2023 Euro 187 mila) per la progettazione esecutiva del secondo lotto finalizzato alla revisione della situazione viaria del nodo di Verona Sud ed il collegamento con la Tangenziale Sud di Verona;
- Euro 738 mila (nel 2023 Euro 420 mila) per interventi finalizzati alla progettazione della migrazione acustica previsti nel Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore;
- Euro 605 mila (nel 2023 Euro 140 mila) per la riqualificazione e sostituzione delle barriere di sicurezza tra l'autostrada A4 e la Tangenziale Sud di Verona;
- Euro 507 mila (nel 2023 Euro 60 mila) per la manutenzione straordinaria degli impianti della galleria S. Zeno di Lonato (BS);
- Euro 507 mila (nel 2023 Euro 1.954 mila) per il pagamento delle riserve a seguito di sentenza del procedimento civile di primo grado relativo alle riserve richieste dall'ATI Fallimento Serenissima S.r.l. e S.V.S. S.r.l.;
- Euro 425 mila (nel 2023 Euro 124 mila) per servizi di ingegneria finalizzata alla progettazione degli interventi di contenimento del rumore (Legge 447/95) priorità da 1 a 6;
- Euro 333 mila per l'aggiornamento, la sostituzione e la realizzazione di nuovi pannelli a messaggio variabile;
- Euro 253 mila (nel 2023 Euro 329 mila) per iniziative per la sostenibilità e la riqualificazione energetica;
- Euro 243 mila (nel 2023 Euro 1.186 mila) per la realizzazione del nuovo Centro Operativo Viabilità di Verona Sud con implementazioni tecnologiche ed integrazione con nuovi sistemi di comunicazione all'utenza;
- Euro 243 mila (nel 2023 Euro 4 mila) per lavori di costruzione della corsia d'emergenza in corrispondenza del cavalcaferrovia MI-VE e manutenzioni straordinarie dei sottovia ferroviari.

Gli altri movimenti includono, tra gli altri, le rettifiche di valore per il nuovo collegamento stradale della Tangenziale Sud di Vicenza con Arcugnano e Altavilla, nonché l'allargamento del cavalcavia Calcinese a Colognola ai Colli.

I decrementi si riferiscono a rettifiche di valore per stime di fine anno effettuate in esercizi precedenti.

Alla data del 31 dicembre 2024 risultano emessi ordini riferiti alla costruzione dell'infrastruttura autostradale per un valore residuo di circa Euro 315,3 milioni (al 31 dicembre 2023 Euro 257,9 milioni).

In base al testo della vigente Convenzione, il valore netto contabile dei Diritti Concessori che verrebbe riconosciuto alla Concessionaria dall'eventuale subentrante o, in ultima istanza, dal Concedente nei casi previsti dal testo convenzionale stesso, al 31 dicembre 2024 ammonta ad Euro 328 milioni (Euro 422 milioni al 31 dicembre 2023). Tale valore è calcolato sulla base dell'ammontare complessivo degli investimenti in beni gratuitamente devolvibili al netto del relativo fondo ammortamento determinato secondo i principi contabili italiani (ITA GAAP).

Riconciliazione ITA GAAP-IFRS Immobilizzazioni Materiali devolvibili – Diritti concessori immateriali			
Costo storico	Importo 31.12.2023	Costo storico	Importo 31.12.2024
Valori ITA GAAP		Valori ITA GAAP	
Immob.ni materiali devolvibili	2.566.119.777	Immob.ni materiali devolvibili	2.635.675.644
Fondo ammortamento	(2.143.701.007)	Fondo ammortamento	(2.307.447.812)
Immob.ni materiali devolvibili nette	422.418.770	Immob.ni materiali devolvibili nette	328.227.832
Rettifiche da applicazione IFRS		Rettifiche da applicazione IFRS	
IFRIC 12 – fondo ammortamento	(37.851.360)	IFRIC 12 – fondo ammortamento	(25.234.240)
Riclassifica immateriali – Incrementi beni di terzi	63.539.140	Riclassifica immateriali – Incrementi beni di terzi	42.359.427
Diritti concessori immateriali	448.106.550	Diritti concessori immateriali	345.353.019

Altre attività immateriali

Tali valori derivano dalle dinamiche intervenute nell'attività di investimento relativa ai beni immateriali e dalle variazioni dei relativi fondi di ammortamento come meglio esposto nel seguito.

	Brev. industr. e dir. util. op. ing.	Conc.ni, licenze, marchi e software	Altre attività immateriali	Totale
Costo 31.12.2023	700.000	876.656	302.743	1.879.399
Incrementi	-	76.564	-	76.564
Decrementi/riclassifiche	-	-	-	-
Costo 31.12.2024	700.000	953.220	302.743	1.955.963
Fondo Amm.to 31.12.2023	(700.000)	(860.193)	(269.134)	(1.829.327)
Ammortamenti	-	(7.648)	-	(7.648)
Utilizzi	-	-	-	-
Fondo Amm.to 31.12.2024	(700.000)	(867.841)	(269.134)	(1.836.975)
Netto 31.12.2023	-	16.463	33.609	50.072
Netto 31.12.2024	-	85.379	33.609	118.988

L'incremento della voce "Concessioni, licenze, marchi e *software*" è relativo allo sviluppo di *software* operativi.

Nota 3 – PARTECIPAZIONI

Partecipazioni in imprese controllate

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2024 e del 31 dicembre 2023.

Partecipazioni in imprese collegate

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2024 e del 31 dicembre 2023.

Altre partecipazioni

Nella tabella seguente vengono evidenziati i saldi contabili riferiti alle altre partecipazioni.

Altre imprese	% partecip	Importo 31.12.2023	Incrementi	Decrementi	Svalutazioni	Importo 31.12.2024
Consorzio Autostrade Italiane Energia	3,20%	3.200	-	-	-	3.200
Totale altre imprese		3.200	-	-	-	3.200

Nella tabella seguente si riportano alcune informazioni relative alle altre partecipazioni:

Partecipazioni in altre imprese (*)	Sede	Capitale sociale	Patrimonio Netto	Risultato	Quota posseduta	Frazione di patrimonio netto	Valore di carico partecipazione
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	114.853	114.244	-	3,20%	3.656	3.200
Totale							3.200

(*) ultimi dati contabili disponibili al 31 dicembre 2023

Il CAIE, Consorzio Autostrade Italiane Energia, è un consorzio senza scopo di lucro la cui attività è volta alle finalità di cui al D.lgs. 16 marzo 1999, n.79 (Liberalizzazione del mercato elettrico) ed al coordinamento delle attività dei Consorziati, al fine di: ricercare sul mercato le condizioni più vantaggiose per l'approvvigionamento dei prodotti energetici; ottimizzare l'utilizzo dei prodotti energetici; svolgere gare pubbliche e private per la fornitura di prodotti energetici. Detto Consorzio è stato costituito il 29.02.2000 tra numerose società in prevalenza autostradali, secondo quote di partecipazione proporzionali al fabbisogno di energia delle singole Consorziato.

Nota 4 – ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI

Crediti finanziari

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2024 e del 31 dicembre 2023.

Nota 5 – CREDITI VARI E ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI

Nel seguito si dettaglia il contenuto della voce:

Crediti vari e altre attività non correnti	Descrizione parte correlata	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
Interventi al Fondo Complementare al PNRR - DL 12/04/2022 - Missione 3		3.185.540	(2.331.082)	854.458
Depositi cauzionali - autovetture	Globalcar Service S.r.l.	433.952	31.798	465.750
Depositi cauzionali - altro		332.731	(3.351)	329.380
Risconti attivi - fidejussione 2023-2026 per Concessione autostradale - quota LT		330.249	(165.124)	165.125
Anticipazioni al personale		145.371	(82.975)	62.396
Fidejussioni contratti di affitto		10.167	(8.550)	1.617
Costi finanziari	A4 Holding S.p.A.	30.000	(30.000)	-
Totale		4.468.010	(2.589.284)	1.878.726
Svalutazione crediti finanziari - IFRS 9		(44.329)	14.949	(29.380)
Totale		4.423.681	(2.574.335)	1.849.346

La voce "Interventi PNRR" accoglie i valori sostenuti per il monitoraggio dei ponti e dei viadotti come previsto dal Decreto-legge del 12 aprile 2022 "Approvazione del piano di riparto delle risorse per l'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale. Fondo complementare al PNRR - Missione 3", registrato alla Corte dei conti il 13 maggio 2022 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.123 del 31 maggio 2022." che risultano destinati a copertura dell'investimento per un valore complessivo di Euro 7.111.584. Il valore dei costi sostenuti è esposto al netto dalle quote 2021, 2022, 2023 e 2024 previste dal Decreto-legge e già incassate per Euro 4.346 mila.

La voce "risconti attivi per fidejussione 2023-2026 su concessione autostradale" include la quota a lungo termine dei costi sostenuti per la polizza fidejussoria convenzionalmente a beneficio del Ministero delle Infrastrutture rinnovata a fine anno per gli anni dal 2023 al 2026.

Le "Anticipazioni al personale" accolgono l'ammontare dei prestiti fruttiferi erogati dalla Società a dipendenti che ne abbiano fatto richiesta in base a specifici accordi aziendali.

Nota 6 – ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE

Descrizione	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
Attività per imposte anticipate	61.100.273	(13.889.650)	47.210.623
Attività per imposte anticipate	61.100.273	(13.889.650)	47.210.623

Le imposte anticipate sono legate ai differenziali tra i valori rilevanti ai fini civilistici e i corrispondenti ai fini fiscali, derivanti da differenze temporanee tassabili.

I valori 2024 e 2023 sono stati determinati considerando l'aliquota IRES al 24,0% come commentato alla Nota 30 - Oneri e proventi fiscali, e quella IRAP al 3,9%. Per i dettagli della voce e la movimentazione dell'anno 2024 si rimanda alla Nota 30 - Oneri e proventi fiscali.

La recuperabilità delle imposte anticipate nell'ambito del consolidato fiscale è stata valutata considerando gli imponibili fiscali derivati dal *Business Plan* di gruppo previsti entro il termine della Concessione.

ATTIVITÀ CORRENTI

Nota 7 – ATTIVITÀ COMMERCIALI

Rimanenze

Rimanenze	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
Merci, materie prime, sussidiarie e di consumo	294.934	(294.934)	-
Rimanenze	294.934	(294.934)	-

I beni di consumo relativi alla gestione caratteristica autostradale, già nel corso del 2024, sono imputati nel conto economico tra i costi per servizi in base all'effettivo utilizzo.

Crediti commerciali

La voce è composta come indicato nella tabella sottostante.

Crediti commerciali	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
Crediti verso clienti	96.259.455	(20.408.950)	75.850.505
Crediti commerciali verso altre parti correlate	4.799.548	94.083	4.893.631
Crediti commerciali verso controllanti	476.392	180.806	657.198
Crediti commerciali verso consociate	381.749	(64.179)	317.570
Totale	101.917.144	(20.198.240)	81.718.904

I "crediti verso clienti" rappresentano le posizioni creditorie attive prevalentemente nei confronti delle altre società autostradali partecipanti al rapporto di interconnessione. La regolazione di tali rapporti avviene attraverso l'utilizzo di conti correnti di corrispondenza con liquidazione periodica mensile del saldo. L'importo esposto in tabella è calcolato al netto del fondo svalutazione crediti. Il "fondo rischi su crediti" rappresenta l'ammontare degli stanziamenti destinati alla copertura di rischi su crediti; nel seguito si fornisce la movimentazione dell'esercizio:

Crediti commerciali	Importo 31.12.2023	Acc.to oneri finanziari	Accantonamento	Utilizzi	Importo 31.12.2024
Fondo rischi su crediti	(955.536)	-	-	850.327	(105.209)
Totale	(955.536)	-	-	850.327	(105.209)

I "crediti verso altre parti correlate" includono anche posizioni creditorie attive verso alcune società del gruppo Mundys fra cui:

Crediti commerciali verso altre parti correlate	Dettaglio	Importo 31.12.2023	Importo 31.12.2024
Autogrill Italia S.p.A.	Crediti per <i>royalties</i> derivanti da contratti di sub-concessione	4.775.099	4.891.729
Telepass S.p.A.	Crediti per canone pedaggio su altre tratte autostradali	24.449	1.902
Totale		4.799.548	4.893.631

I "crediti commerciali verso controllanti" riguardano crediti con scadenza entro l'esercizio successivo verso la capogruppo A4 Holding S.p.A. per addebito personale in distacco.

Crediti verso imprese controllanti	Dettaglio	Importo 31.12.2023	Importo 31.12.2024
A4 Holding S.p.A.	Personale in distacco	476.392	657.198
Totale		476.392	657.198

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2024 e del 31 dicembre 2023 per la voce "crediti commerciali verso collegate".

I "crediti commerciali verso consociate" vengono riportati nella seguente tabella con l'indicazione della natura sottostante:

Crediti verso imprese consociate	Dettaglio	Importo 31.12.2023	Importo 31.12.2024
A4 Mobility S.r.l.	Crediti per prelievo magazzini e affitto uffici	286.848	229.757
A4 Trading S.r.l.	Crediti per diritti d'accesso, personale in distacco	94.901	87.813
Totale		381.749	317.570

Altre attività commerciali

La variazione delle "Altre attività commerciali" è rappresentata come nella tabella seguente:

Altre attività commerciali	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
Anticipi a fornitori	10.423.710	(3.458.227)	6.965.483
Assicurazioni	358.399	(34.110)	324.289
Altri crediti	264.656	39.630	304.286
Altre attività commerciali	11.046.765	(3.452.707)	7.594.058

La voce in oggetto si riferisce ad anticipi effettuati a fornitori e professionisti nell'esecuzione di lavori dati in esecuzione regolati da rapporti contrattuali; la diminuzione dell'importo è determinata dalla gestione corrente dei servizi offerti dai fornitori stessi.

Nota 8 – ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2024 e del 31 dicembre 2023.

Nota 9 – ATTIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI

Attività per imposte correnti	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
Crediti per imposte	3.115.138	(3.115.138)	-
Crediti per imposte	3.115.138	(3.115.138)	-

La voce in oggetto espone il credito nei confronti dell'Amministrazione Finanziaria italiana per imposte sul reddito (IRAP); nel 2024 la Società risulta a debito.

Nota 10 – ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

La variazione della voce risulta di seguito dettagliata:

Altre attività correnti	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
Rateo interessi attivi bancari	450.000	495.000	945.000
Crediti per imposta di rivalutazione TFR	424.187	28.964	453.151
Risconti polizze fidejussorie	177.239	(476)	176.763
Altro	344.981	(8.088)	336.893
- Fondo svalutazione crediti	(315.000)	-	(315.000)
Altre attività correnti	1.081.407	515.400	1.596.807

Come riportato in tabella, la voce complessiva risulta oggetto di una svalutazione per Euro 315 mila.

Nota 11 – DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
Cassa	251.486.833	33.004.119	284.490.952
Depositi bancari e postali e assimilati	81.529.166	78.596.229	160.125.395
Totale	333.015.999	111.600.348	444.616.347

Nel corso del 2022 la Società ha aderito al servizio di gestione centralizzata della tesoreria "*cash pooling*" attivato dalla Capogruppo Abertis Italia S.r.l. con la controllante A4 Holding S.p.A. e le altre società del gruppo. Scopo di tale operazione è quello di gestire al meglio la tesoreria con riguardo ai rapporti in essere tra le società del gruppo e gli istituti di credito. Nell'insieme, l'accordo di *cash pooling* consente di ridurre possibili squilibri finanziari riconducibili alle singole realtà aziendali, attraverso una gestione unitaria e centralizzata della situazione finanziaria anche alla luce del ruolo di Abertis Italia S.r.l. quale capogruppo del perimetro del consolidato fiscale per il periodo 2024 - 2026.

Per l'analisi della disponibilità sui conti correnti bancari si rimanda al commento sul Rendiconto Finanziario (Nota 32).

Nota 12 – ATTIVITÀ DETENUTE PER LA VENDITA

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2024 e del 31 dicembre 2023.

PATRIMONIO NETTO

Nota 13 – PATRIMONIO NETTO

Nei prospetti iniziali è riportato il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto per gli esercizi 2023 e 2024.

Il Capitale Sociale è rappresentato da n.125.000.000 azioni ordinarie del valore nominale da Euro 1,00 cadauna.

Il Patrimonio Netto al 31 dicembre 2024 presenta una variazione netta positiva di Euro 6.417 mila rispetto al 31 dicembre 2023 per effetto principalmente:

- dell'utile dell'esercizio pari a Euro 23.625 mila;
- dei decrementi derivanti dalla distribuzione di dividendi per Euro 16.904 mila;
- della riserva da valutazione attuariale che nell'anno 2024 ha determinato una variazione negativa pari Euro 303 mila al netto dell'effetto fiscale differito (nel 2023 un effetto positivo per Euro 498 mila al netto dell'effetto fiscale differito). Nella Riserva da valutazione attuariale è iscritto il risultato della valutazione della voce "Benefici ai Dipendenti". Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 14.

Gestione del capitale

Gli obiettivi identificati dalla Società nella gestione del capitale sono la creazione di valore per gli azionisti e la salvaguardia della continuità aziendale. La Società è impegnata pertanto nel mantenimento di un adeguato livello di capitalizzazione, che permetta al contempo di realizzare un soddisfacente ritorno economico per gli azionisti e di garantire l'economica accessibilità a fonti esterne di finanziamento.

La Società monitora costantemente l'evoluzione del livello di indebitamento in rapporto al Patrimonio Netto e in particolare il livello di indebitamento netto e la generazione di cassa delle attività operative.

Al fine di raggiungere gli obiettivi sopra riportati la Società persegue il costante miglioramento della redditività dei *business* nei quali opera.

Altre componenti del Conto Economico complessivo

Nella sezione "Prospetti contabili" è presentato il "Conto Economico complessivo" che evidenzia, oltre al risultato dell'esercizio, le altre componenti del risultato economico complessivo, al netto dell'effetto fiscale. Tali componenti, come descritto in precedenza, sono riferite all'effetto della Riserva da valutazione attuariale (Nota 13).

Nel seguito si riporta il prospetto di analisi del capitale e delle riserve di Patrimonio Netto con indicazione della relativa possibilità di utilizzo:

Riserve di patrimonio netto	31.12.2024	Possibilità di utilizzo (*) (A, B, C, D)	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi	
			Per copertura perdite	Per distribuzione
Capitale sociale	125.000.000			
Riserva da sovrapprezzo azioni	315.898.864	A, B, C		
Riserva legale	29.099.229	B		
Riserve statutarie	-			
Riserva per azioni proprie in portafoglio	-			
<i>Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti</i>	32.400.000	B		
<i>Riserva straordinaria sanzioni penali</i>	70.000	B		
<i>Altre riserve</i>	57.215.370	A, B, C		
<i>Riserva straordinaria</i>	90.766.860	A, B, C		
<i>Riserva per Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali</i>	(119.179.000)			
Altre riserve	61.273.230		-	-
Riserva attuariale	(4.279.989)			
Riserva di <i>First Time Adoption</i>	(74.012.232)			
Riserva Valutazione <i>Fair Value</i>	-			
Utile (perdita) portate a nuovo	103.354.864			
Arrotondamento	1			
Utile (perdita) d'esercizio	23.624.636	A, B, C		126.048.723
Totale	579.958.603			126.048.723

(*) Legenda:

A: per aumento di capitale – B: per copertura perdite – C: per distribuzione ai soci – D: per altri vincoli statuari.

PASSIVITÀ NON CORRENTI

Nota 14 – BENEFICI AI DIPENDENTI

La voce "Benefici ai dipendenti" si riferisce alle passività garantite ai dipendenti da erogarsi in coincidenza con la cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a contributi definiti. Le stesse vengono iscritte a Bilancio al netto di eventuali anticipazioni corrisposte e sono determinate sulla base di ipotesi attuariali.

Il Trattamento fine rapporto di lavoro subordinato (TFR) risulta movimentato come di seguito indicato.

Benefici ai dipendenti	Importo	Quota corrente	Quota non corrente
Importo 31.12.2023	9.595.987	636.460	8.959.527
Oneri finanziari	508.001		
Perdite (Utili) attuariali	(86.598)		
Utilizzi	(561.778)		
Importo 31.12.2024	9.455.612	1.037.746	8.417.866

Le variazioni del TFR sono dovute alle quote di pertinenza dell'esercizio, nonché agli utilizzi per il personale che ha cessato il proprio rapporto di lavoro o che ha chiesto delle anticipazioni relative alle indennità accantonate secondo quanto previsto dalla normativa in essere al momento della richiesta.

La quota corrente si riferisce all'ipotesi di pagamenti di TFR che dovranno essere effettuati dalla Società in caso di uscita del dipendente causa licenziamento, dimissioni, inabilità, morte e pensionamento nonché a fronte di richieste di anticipi.

Le perdite e gli utili attuariali sono rilevati direttamente a Patrimonio Netto così come previsto dall'emendamento allo IAS 19.

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio sono stati riconosciuti Euro 1.812 mila ai fondi previdenziali obbligatori per effetto delle disposizioni, in vigore a partire dall'esercizio 2007, per le aziende con numero di dipendenti superiore alle 50 unità.

Si espongono di seguito le principali ipotesi finanziario-demografiche utilizzate nella valutazione del trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato al 31 dicembre 2024:

Riepilogo delle basi tecniche-economiche	Anno 2024	Anno 2023
Tasso annuo di attualizzazione	3,25%	4,00%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,40%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,30%
Ipotesi demografiche		
Mortalità	Tabelle di mortalità IPS55	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	Raggiungimento requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria aggiornati in base alla Legge n.214 del 22 dicembre 2011	

Per le valutazioni attuariali sono stati forniti, da un attuario indipendente, i dati di base per ciascun dipendente (retribuzione, TFR al netto di eventuali anticipazioni, età, sesso, qualifica, etc.). Le specifiche ipotesi sui dipendenti in servizio relative sia alle loro evoluzioni demografiche sia alle loro caratteristiche economiche future sono state ricavate sulla base di alcune serie storiche rilevate dalla Società, da esperienze analoghe e da dati di mercato, nonché sulla base di alcune indicazioni fornite dalla Società stessa in funzione dell'esperienza e della sensibilità sui fenomeni aziendali. Nella determinazione del valore attuale delle prestazioni future previste come necessarie per estinguere l'obbligazione derivante dall'attività lavorativa svolta nell'esercizio corrente ed in quelli precedenti, sono stati determinati:

- il valore attuale relativo alle prestazioni previdenziali future relative all'attività lavorativa svolta negli esercizi precedenti;
- il costo previdenziale relativo alle prestazioni di lavoro correnti, cioè l'incremento del valore attuale delle obbligazioni risultanti dall'attività lavorativa svolta dal dipendente dell'esercizio corrente;
- gli interessi passivi dati dall'incremento che il valore attuale delle obbligazioni subisce in un esercizio per il fatto che la data di pagamento del beneficio diventa più vicina di un esercizio.

Le principali ipotesi demografiche ed economico finanziarie assunte per la determinazione del *Defined Benefit Obligation* sono le seguenti:

- tassi di attualizzazione: i tassi d'interesse utilizzati per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione sono derivanti dall'indice *IBOXX Corporate AA*, *duration* 7-10 anni. I rendimenti hanno durata compatibile alla *duration* riferita ai lavoratori oggetto della valutazione;
- inflazione: in forza della attuale situazione economica che presenta una particolare volatilità della maggioranza degli indicatori economici, nella scelta del tasso di inflazione si è adottato un tasso prospettico dell'2,00%;

- tasso annuo di incremento del TFR: come previsto dall'art. 2120 del Codice civile, il TFR si rivaluta ogni anno ad un tasso pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali; pertanto, l'ipotesi di rivalutazione, utile per le valutazioni attuariali, viene determinata in base al tasso sopra indicato;
- mortalità: per la stima del fenomeno della mortalità all'interno del collettivo dei dipendenti oggetto di valutazione, è stata utilizzata la tavola di sopravvivenza RG48 utilizzata dalla Ragioneria Generale dello Stato per la stima degli oneri pensionistici della popolazione italiana;
- inabilità: per la stima del fenomeno di inabilità all'interno del collettivo dei dipendenti oggetto della valutazione, è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
- requisiti di pensionamento: raggiungimento dei requisiti minimi previsti dell'Assicurazione Generale Obbligatoria (AGO).

Di seguito si mostra il valore assunto dalla passività in corrispondenza di variazioni delle principali assunzioni di natura demografica ed economico-finanziaria relativa ai parametri base del calcolo.

Analisi di sensitività	Variazione parametri valutativi	Benefici ai dipendenti
Tasso di <i>turnover</i>	+1,00%	9.478.589
	-1,00%	9.431.163
Tasso di inflazione	+0,50%	9.645.351
	-0,50%	9.270.611
Tasso di attualizzazione	+0,50%	9.166.688
	-0,50%	9.759.464

Nota 15 – FONDI RISCHI E ONERI

I fondi rischi e oneri si sono movimentati nell'esercizio come di seguito dettagliato:

Fondi rischi e oneri	Importo 31.12.2023	Accant.ti operativi	Accant.ti finanziari	Utilizzi	Riclassifiche	Liberazioni	Importo 31.12.2024
Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	69.016.860	14.866.433	6.822.026	(30.055.575)	(2.258.532)	-	58.391.212
Fondo rischi "ben gratuitamente devolvibili"	32.000.000	12.000.000	-	-	-	-	44.000.000
Fondo per ritardate manutenzioni	27.839.928	-	418.743	(6.395.385)	2.258.532	(7.243.981)	16.877.837
Fondo rischi e oneri futuri	9.133.336	1.174.000	-	(530.373)	-	(896.707)	8.880.256
Fondo oneri futuri per riserve lavori	2.190.000	-	-	-	-	-	2.190.000
Arrotondamenti						1	1
Totale complessivo	140.180.124	28.040.433	7.240.769	(36.981.333)	1	(8.140.688)	130.339.306
<i>di cui</i>							
quota non corrente	108.432.982						89.252.103
quota corrente	31.747.142						41.087.203

Il "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione delle infrastrutture in concessione, previste nella convenzione sottoscritta con il Concedente e finalizzate ad assicurarne la dovuta funzionalità e sicurezza. Il fondo nell'esercizio diminuisce complessivamente di Euro 10.626 mila per effetto: degli accantonamenti operativi per Euro 14.866 mila, degli accantonamenti finanziari per Euro 6.822 mila, degli utilizzi per Euro 30.055 mila oltre a riclassifiche al "Fondo per ritardate manutenzioni" per Euro 2.259 mila.

Il "Fondo per ritardate manutenzioni" include i costi di manutenzione relativi ai passati esercizi previsti nel PEF e non ancora sostenuti, considerati quale obbligazione nei confronti del Concedente. Nel corso dell'esercizio 2024 la liberazione di Euro 7.244 mila è stata effettuata per allineare l'importo di tale fondo a quanto indicato nell'ultimo PEF consegnato.

A seguito della predisposizione del PEF per i periodi regolatori riferiti al quinquennio 2018-2022 e al quinquennio 2023-2026, trasmesso al Ministero in data 31 luglio 2024, è stata svolta un'analisi dei benefici attesi e dei costi che la società si è impegnata a sostenere fino al 2026, data di termine della Convenzione. Da tale analisi è emerso che la Concessionaria dovrà sostenere oneri per l'adempimento delle obbligazioni indicate nel PEF, ed in particolare investimenti futuri in infrastrutture autostradali, superiori ai benefici attesi nei due esercizi mancanti al termine della concessione: la differenza negativa emersa per Euro 44.000 mila, di cui Euro 12.000 mila accantonati nel presente esercizio a seguito di aggiornamento delle stime, è stata prudentemente iscritta in un fondo rischi "beni gratuitamente devolvibili".

Il "Fondo rischi e oneri futuri" si riferisce prevalentemente agli esborsi che avranno manifestazione monetaria in esercizi futuri in relazione ad impegni già assunti dalla Società. In particolare, tale voce include per Euro 5.610 mila (pari importo nel 2023) le obbligazioni assunte dalla Società con delibere assembleari in esercizi precedenti in relazione a richieste avanzate da soggetti terzi per il restauro di opere d'arte ai sensi della Legge 182/1982 ("Erogazioni liberali"). Come indicato successivamente alla Nota 18 parte di tali obbligazioni, in base allo stato della pratica e alla documentazione esistente, risulta iscritta come erogazioni liberali nelle voci "Altre passività non correnti". Tale fondo accoglie, inoltre, lo stanziamento effettuato per la valutazione di rischi a fronte di cause con fornitori e dipendenti. In particolare, le cause con i fornitori fanno riferimento a contenzioso in essere non ancora definito alla data di redazione del presente bilancio con imprese appaltatrici.

Il "Fondo oneri futuri per riserve lavori" si riferisce alla stima degli oneri che si ritiene di sostenere in relazione alle vertenze e ai contenziosi in essere a fine esercizio, incluse le riserve iscritte da appaltatori per manutenzione delle infrastrutture in concessione. Si segnala la presenza di riserve richieste e non ancora definite ammontanti ad un valore nominale di circa Euro 64.000 mila.

Per chiarire i movimenti del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali e ritardate manutenzioni e le implicazioni sul rendiconto finanziario si dettano nel seguito i movimenti dell'esercizio 2024 e di quello precedente (2023):

Descrizione	Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	Fondo ritardate manutenzioni	Totale
31 dicembre 2023	69.016.860	27.839.928	96.856.788
Accantonamenti IFRIC 12	14.866.433	-	14.866.433
Utilizzi fondo ritardate manutenzioni	-	(13.639.366)	(13.639.366)
Spese per manutenzioni IFRIC 12	(30.055.575)	-	(30.055.575)
Riclassifica	(2.258.532)	2.258.532	-
Oneri finanziari	6.822.026	418.743	7.240.769
31 dicembre 2024	58.391.212	16.877.837	75.269.049

Descrizione	Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	Fondo ritardate manutenzioni	Totale
31 dicembre 2022	77.659.429	26.252.919	103.912.348
Accantonamenti IFRIC 12	18.297.353	-	18.297.353
Utilizzi fondo ritardate manutenzioni	-	(5.777.137)	(5.777.137)
Spese per manutenzioni IFRIC 12	(26.891.747)	-	(26.891.747)
Riclassifica	(6.970.352)	6.970.352	-
Oneri finanziari	6.922.178	393.794	7.315.972
Arrotondamenti	(1)	-	(1)
31 dicembre 2023	69.016.860	27.839.928	96.856.788

Nota 16 – PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI

Passività finanziarie non correnti	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
Finanziamenti	99.747.306	(99.747.306)	-
Passività finanziarie non correnti	99.747.306	(99.747.306)	-

Non sussistono valori 2024 a medio lungo termine del finanziamento bancario di originari Euro 200 milioni sottoscritto in data 26 settembre 2019 ed erogato il 17 marzo 2020 avente scadenza nel corso del 2025.

Nota 17 – PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2024, analogamente al 31 dicembre 2023.

Nota 18 – ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Altre passività non correnti	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
Debiti <i>lease</i>	2.493.898	(1.247.802)	1.246.096
Debiti per erogazioni liberali	1.540.937	-	1.540.937
Risconti passivi	2.183.852	(694.496)	1.489.356
Debiti commerciali non correnti	556.013	-	556.013
Depositi cauzionali	356.962	-	356.962
Altre passività non correnti	7.131.662	(1.942.298)	5.189.364

I "debiti *lease*" includono la quota a lungo termine dei debiti iscritti per i contratti *lease* in applicazione all'IFRS 16 come descritto alla Nota 1 – Attività materiali.

I "Debiti per erogazioni liberali" corrispondono alle obbligazioni assunte dalla Società in relazione a richieste avanzate da soggetti terzi e riferite ad erogazioni finalizzate al restauro di opere d'arte ai sensi della legge 182/1982 (quota non corrente).

I "Debiti commerciali non correnti" includono le ritenute di garanzia verso fornitori terzi operate sull'esecuzione di lavori per le quali la Società ha provveduto alla sospensione dei pagamenti ai sensi delle vigenti leggi in materia di sicurezza.

PASSIVITÀ CORRENTI

Nota 19 – BENEFICI AI DIPENDENTI

Per i dettagli riferiti a questa voce si rinvia a quanto commentato in precedenza nella sezione dedicata alle passività non correnti (Nota 14).

Nota 20 – FONDI RISCHI E ONERI

Per i dettagli riferiti alla voce a breve termine della quota dei fondi rischi si rinvia a quanto commentato in precedenza nella sezione dedicata alle passività non correnti (Nota 15).

Nota 21 – PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

I debiti finanziari a breve termine sono riepilogati nella seguente tabella:

Descrizione	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
Debiti verso banche	25.000.000	75.000.000	100.000.000
Altri	1.736.500	(704.170)	1.032.330
Passività finanziarie correnti	26.736.500	74.295.830	101.032.330

La voce "Debiti verso banche" accoglie il debito residuo al 31.12.2024 del Finanziamento di originari Euro 200 Milioni sottoscritto nel 2019 che presenta le seguenti rate residue:

- Euro 25 milioni oltre interessi in scadenza il 31 marzo 2025;
- Euro 75 milioni oltre interessi in scadenza il 30 settembre 2025.

La voce "Altri" fa riferimento alla quota maturata degli interessi passivi su finanziamenti.

Nota 22 – PASSIVITÀ COMMERCIALI

Debiti commerciali

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio dei debiti di natura commerciale con scadenza entro l'esercizio successivo rispetto alla data di chiusura di Bilancio.

Passività commerciali correnti	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
Debiti verso fornitori	71.291.802	(558.103)	70.733.699
Debiti per canoni di concessione ⁽¹⁾	9.241.194	(57.748)	9.183.446
Debiti commerciali verso consociate	13.266.357	(4.609.358)	8.656.999
Debiti commerciali verso controllanti	5.031.286	697.479	5.728.765
Debiti per Integrazione canone annuo ⁽²⁾	821.135	(279.900)	541.235
Debiti commerciali verso parti correlate	48.278	(46.816)	1.462
Debiti commerciali	99.700.052	(4.854.446)	94.845.606

⁽¹⁾ art.15 comma 4 D.L.n. 78 del 31 maggio 2010 convertito con legge n.122/2010) e sub concessione (art. 25 comma 3 del D.L. 21 giugno 2013 n.69

⁽²⁾ art.1 comma 2020 L.296/2006

I "debiti verso fornitori" evidenziano variazioni correlate all'andamento dell'attività ordinaria prevalentemente imputabili alla dinamica dei pagamenti. Si rimanda al Rendiconto Finanziario per ulteriori commenti.

I "debiti verso controllanti" sono riportati nella tabella seguente:

Debiti verso imprese controllanti	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
A4 Holding S.p.A. Debiti per servizi	5.030.066	698.089	5.728.155
Abertis Italia S.r.l. Debiti per servizi fiscali	1.220	(610)	610
Totale	5.031.286	697.479	5.728.765

I "debiti verso consociate" sono riportati nella tabella seguente:

Debiti verso imprese consociate	Dettaglio	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
A4 Mobility S.r.l.	Realizzazione di impianti tecnologici, del nuovo ponte radio, sostituzione delle casse automatiche e delle telecamere	11.819.850	(3.691.864)	8.127.986
A4 Trading S.r.l.	Servizi gestionali, manutenzione impianti sedi sociali, servizio di vigilanza immobili	1.311.560	(896.902)	414.658
Globalcar Service S.r.l.	Manutenzione dei mezzi invernali, servizi di noleggio automezzi	134.947	(20.592)	114.355
Totale		13.266.357	(4.609.358)	8.656.999

"Debiti commerciali verso parti correlate" includono posizioni debitorie passive come riportate nella seguente tabella:

Debiti commerciali verso altre parti correlate	Dettaglio	Importo 31.12.2023	Importo 31.12.2024
Telepass S.p.A.	Debiti per canone apparati	48.278	1.462
Totale		48.278	1.462

Nota 23 – PASSIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI

Le “Passività per imposte correnti” esprimono la posizione debitoria e la dinamica intervenuta nel corso dell’esercizio per imposte IRES dovute alla società controllante in regime di Consolidato Fiscale Nazionale.

Descrizione	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
Abertis Italia S.r.l.	-	151.006	151.006
Passività per imposte correnti	-	151.006	151.006

Nota 24 – ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

Nel seguito si forniscono i dettagli della voce in oggetto:

Altre passività correnti	Importo 31.12.2023	Variazioni	Importo 31.12.2024
Debito v/erario per IVA	6.843.739	(156.197)	6.687.542
Debiti verso il personale per ferie, 14°, premi	3.056.177	411.259	3.467.436
Debiti per ritenute personale dipendente - IRPEF	1.051.377	165.622	1.216.999
Debiti <i>lease</i> IFRIC 16	1.197.245	(1.448)	1.195.797
Debiti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	1.261.036	(120.584)	1.140.452
Debiti verso il Ist Prev su ratei 14^, ferie, premi	889.389	109.456	998.845
Debito Fondi al personale	551.084	22.351	573.435
Altro	2.562	(355)	2.207
Totale	14.852.609	430.104	15.282.713

Per il commento sul valore riferito ai debiti iscritti in applicazione all’IFRS 16 si veda commento riportato alla Nota 1 – Attività materiali.

Nota 25 – PASSIVITA’ DETENUTE PER LA VENDITA

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2024 e del 31 dicembre 2023.

RICAVI

Nota 26 – RICAVI

Si espongono nel seguito i movimenti delle voci relative ai ricavi operativi.

Ricavi	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
Ricavi autostradali	418.127.076	9.415.460	427.542.536
Ricavi per servizi da costruzione	75.973.069	(6.286.962)	69.686.107
Altri ricavi	22.601.493	(7.125.157)	15.476.336
Totale Ricavi	516.701.638	(3.996.659)	512.704.979

Ricavi autostradali

I ricavi autostradali si riferiscono agli introiti derivanti dai transiti autostradali comprensivi delle spese di riscossione riconosciute quale contributo all'esazione dalle altre concessionarie autostradali con cui vige un rapporto di interconnessione e con le quali il pedaggio oggetto di riscossione viene ripartito.

Nel seguito vengono esposti i dettagli della voce suddetta.

Ricavi autostradali	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
Introiti da pedaggio	398.437.523	8.807.775	407.245.298
<i>Royalties</i> da gestione sub concessioni	17.988.197	527.786	18.515.983
Recupero spese per esazione	1.701.356	79.899	1.781.255
Totale	418.127.076	9.415.460	427.542.536

L'aumento degli "introiti da pedaggio" risulta imputabile sostanzialmente all'aumento tariffario pari a 2,30% (si rimanda alla ampia trattazione effettuata sull'andamento del traffico nella Relazione sulla Gestione al paragrafo 4.1).

Si ricorda che i ricavi da pedaggio includono l'integrazione del canone annuo definito in base all'art. 1 comma 200 L. 296/2006 (si veda Nota 27 "Altri costi operativi") pari a Euro 47.143 mila (nel 2023 pari a Euro 47.126 mila).

A fronte della richiesta di incremento tariffario per l'anno 2025, effettuata in conformità all'art. 15 della Convenzione Unica (ai sensi art. 2 commi 82 e seg. del D.L. 3.10.2006 n.262, convertito dalla Legge 24.11.2006 n.286 e s.m.i.) sottoscritta il 09.07.2007, l'Ente Concedente non ha riconosciuto alla Società alcun incremento tariffario applicabile a partire dal 1° gennaio 2025.

I proventi per *royalties* sulle vendite dei carburanti, dei ristoranti e bar nelle aree di sosta hanno evidenziato un incremento del 2,93% rispetto al 2023 passando da Euro 17.988 mila nel 2023 ad Euro 18.516 mila (per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 4.4 della presente Relazione sulla Gestione).

Il "recupero spese per esazione" (proventi di esazione) corrispondono a quanto viene riconosciuto alla Società dalle concessionarie autostradali interessate al riparto del pedaggio per percorsi di solo transito, per le operazioni in entrata/uscita avvenute sulla tratta di competenza di Autostrada Brescia Padova S.p.A. e risentono dell'andamento del traffico sull'interconnessione autostradale.

Ricavi per servizi da costruzione

Le attività di sviluppo del settore costruzioni per altri progetti ed i relativi ricavi risultano pari ad Euro 69.686 mila (nel 2023 Euro 75.973 mila). Si rinvia alla Nota n.2 per un dettaglio completo degli investimenti in attività autostradali. Si ricorda che i "Ricavi per

servizi da costruzione”, coerentemente con il modello contabile adottato per effetto del documento interpretativo IFRIC 12, rappresentano il corrispettivo spettante per l’attività effettuata; sono valutati al *fair value* determinato sulla base del totale dei costi sostenuti ed iscritti tra i costi operativi.

Altri ricavi

La voce *Altri ricavi*, non direttamente correlati all’andamento del traffico, passa da Euro 22.601 mila nel 2023 ad Euro 15.476 mila.

Altri ricavi	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
Riaddebito costi relativi al personale in distacco	4.736.424	1.597.067	6.333.491
Recupero costi "opere ferroviarie" / Lavorazioni per conto terzi	12.220.060	(8.123.266)	4.096.794
Risarcimento danni subiti su strutture autostradali	1.168.306	334.516	1.502.822
Ricavi da attraversamenti	763.375	411.773	1.175.148
Ricavi da gestione impianti pubblicitari e aree servizio	955.669	(229.142)	726.527
Affitti attivi	414.242	190.665	604.907
Servizi autostradali	666.276	(295.066)	371.210
Contributi progetti europei	1.013.636	(809.381)	204.255
Ricavo per rimborsi spese	276.845	(114.414)	162.431
Contributi Fondimpresa - formazione del personale	121.406	32.632	154.038
Accordi con Fornitori/clienti/penali	30.003	31.365	61.368
Vendita materiale ferroso	61.043	(14.292)	46.751
Altro	174.208	(137.614)	36.594
Totale	22.601.493	(7.125.157)	15.476.336

Tale voce include fra i valori maggiormente significativi:

- il recupero dei costi relativi a personale in distacco presso altre società del gruppo A4 Holding;
- il recupero degli oneri correlati (i) sia al contratto sottoscritto con RFI e il Concedente regolante i rapporti transitori e permanenti per la realizzazione e gestione delle opere ferroviarie e stradali interferenti con la sede autostradale e sue pertinenze in dipendenza della costruenda linea ferroviaria A.V./A.C. Torino-Venezia, tratta Milano-Verona, lotto funzionale Brescia Est - Verona in affiancamento all'autostrada A4 Torino -Trieste tra il km 233+300 e il km 271+000, (ii) sia al contratto con RFI e il Concedente regolante i rapporti transitori e permanenti per la realizzazione e gestione delle opere ferroviarie e stradali interferenti con il nuovo Casello di Montecchio in dipendenza della costruenda linea ferroviaria A.V./A.C. come descritto nella "Relazione sulla Gestione" al paragrafo 4.8;
- risarcimenti su danni subiti alle infrastrutture autostradali da parte di clienti;
- incassi di contributi su progetti europei (progetto 2018-IT-TM-0013-S C-Roads Italy 2 citato al paragrafo 9.3 della Relazione sulla Gestione) nell’ambito di un’ampia collaborazione internazionale volta alla promozione della digitalizzazione del sistema di mobilità attraverso l’implementazione di sistemi e servizi digitali lungo i Corridoi europei per il trasporto merci più trafficati).

Ricavi nei confronti di parti correlate

Nella tabella che segue è esposto il dettaglio dei ricavi complessivi riferibili a parti correlate (operazioni con controllanti, controllate, collegate e consociate):

Controllante	Descrizione attività	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
A4 Holding S.p.A.	Riaddebito costi del personale in distacco, consulenze, riaddebiti vari	4.661.657	1.575.096	6.236.753
Consociate e collegate	Descrizione attività	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
A4 Mobility S.r.l.	Riaddebito costi del personale in distacco, diritti d'accesso e canone di sub locazione	249.261	(14.932)	234.329
A4 Trading S.r.l.	Riaddebito costi del personale in distacco, diritti d'accesso e canone di sub locazione	228.163	1.855	230.018
Globalcar Service S.r.l.	Locazioni	37.517	147	37.664
Totale consociate e collegate		514.941	(12.930)	502.011
Altre parti correlate	Descrizione attività	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
Autogrill Italia S.p.A.	<i>Royalties</i>	10.700.945	669.664	11.370.609
Telepass S.p.A.	Opzione tessere premium	20.040	(18.481)	1.559
Totale parti correlate		10.720.985	651.183	11.372.168

COSTI

Nota 27 – COSTI OPERATIVI

I costi operativi sono costituiti come di seguito indicato.

Costi operativi	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
Costi materie prime, sussidiarie, di cons. e merci	930.414	172.698	1.103.112
Costi per servizi	189.988.849	(10.547.904)	179.440.945
Costi per godimento beni di terzi	1.827.650	265.968	2.093.618
Costi per il personale	34.404.496	2.536.257	36.940.753
Altri costi operativi	61.093.406	895.176	61.988.582
Totale costi operativi	288.244.815	(6.677.805)	281.567.010

Nel seguito vengono riportati i dettagli delle voci della tabella precedente con le principali spiegazioni sulle variazioni.

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce comprende i costi sostenuti per l'acquisto di materiali e apparecchi vari utilizzati per le normali attività di esercizio e manutenzione dell'infrastruttura autostradale.

Costi materie prime, sussid., di consumo e merci	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
Carburanti e lubrificanti	743.140	27.428	770.568
Sale e sabbia	-	169.437	169.437
Abbigliamento e dispositivi di sicurezza	167.093	(35.011)	132.082
Altri costi	20.181	10.844	31.025
Totale	930.414	172.698	1.103.112

Costi per servizi

La voce comprende principalmente i costi sostenuti per la costruzione di infrastrutture viabilistiche e per l'ordinaria attività di gestione, manutenzione e riparazione.

Costi per servizi	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
Costi per costruzioni autostradali	75.973.069	(6.286.962)	69.686.107
Costi per manutenzioni	70.170.018	(5.085.677)	65.084.341
Costi per gestione impianti di autostazione e servizi Tlc	17.659.117	1.695.729	19.354.846
Costi di esazione e di gestione impianti autostazione	14.687.816	16.922	14.704.738
Utenze	5.573.532	(799.892)	4.773.640
Assicurazioni	2.595.307	(254.140)	2.341.167
Consulenze tecniche, amministrative, legali e fiscali	1.439.170	55.566	1.494.736
Altro	1.890.820	110.550	2.001.370
Totale	189.988.849	(10.547.904)	179.440.945

La diminuzione dei costi per servizi del 5,55% è imputabile in parte alla rilevazione dei costi e ricavi da costruzione (IFRIC 12) relativi all'incremento dei beni devolvibili e in parte alla riduzione dei costi per manutenzioni. Per inciso, la voce "costi per manutenzioni" include l'utilizzo dei fondi a fronte dei costi sostenuti ma già previsti in esercizi precedenti nonché gli accantonamenti operativi al "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture stradali"; si rinvia alla Nota 15 per ulteriori dettagli.

Il seguente prospetto evidenzia i corrispettivi per servizi di revisione legale, per eventuali servizi diversi dalla revisione resi dalla stessa Società di Revisione e da entità appartenenti alla sua rete.

Tipologia di servizi	Società che ha erogato il servizio	Compensi 2023	Compensi 2024
Revisione legale	Revisore della capogruppo	36.665	39.808
Altri servizi	Servizi di attestazione	75.000	69.500
Totale		111.665	109.308

Costi per godimento beni di terzi

Sono iscritti in questa voce principalmente i corrispettivi per il godimento di beni di terzi riferiti in particolare ai canoni per la locazione e ai noleggi per cui non risulta applicabile l'IFRS 16.

Costi per godimento beni di terzi	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
Noleggi operativi	1.778.726	250.577	2.029.303
Diritto di superficie	48.924	15.391	64.315
Totale	1.827.650	265.968	2.093.618

Costi per il personale

I costi del personale sono costituiti come di seguito indicato.

Costi del personale	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
Costo del personale	34.329.350	2.013.277	36.342.627
Costo del personale operante presso terzi	75.146	522.980	598.126
Totale esposto a Conto Economico	34.404.496	2.536.257	36.940.753

I costi del personale includono anche gli oneri relativi al trattamento di fine rapporto dell'esercizio per le quote versate ai fondi di previdenza complementare; per ulteriori dettagli si rinvia alla Nota 14.

Il numero dei dipendenti risulta così suddiviso per categoria:

Numero medio dipendenti	numero 2023	Variazioni	numero 2024
Dirigenti	4	2	6
Quadri	18	3	21
Impiegati	275	18	293
Operai	79	(4)	75
Totale	376	19	395

Altri costi operativi

La voce comprende tutti i costi della gestione caratteristica e delle gestioni accessorie (diverse da quella finanziaria) non iscrivibili nelle altre voci.

Altri costi operativi	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
Integrazione del canone annuo ⁽¹⁾	47.125.581	27.586	47.153.167
Canone di sub-concessione e concessione autostradale ⁽²⁾	12.213.710	373.737	12.587.447
Imposte e tasse (IMU, TARI, TASI, etc)	1.192.738	425.738	1.618.476
Contributi associativi	519.509	(5.183)	514.326
Altro	41.868	73.298	115.166
Totale	61.093.406	895.176	61.988.582

¹ art.1 comma 2020 L.296/2006;

² art.15 comma 4 D.L. n.78 del 31 maggio 2010 convertito con legge n.122/2010 e sub concessione (art.25 comma 3 del D.L. 21 giugno 2013 n.69).

(Plusvalenze) / Minusvalenze. da dismissioni elementi di attività materiali

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2024 e del 31 dicembre 2023.

Nota 28 – AMMORTAMENTI, ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI

La voce è composta come di seguito indicato.

Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
Ammortamento attività materiali	192.040	(136.007)	56.033
Ammortamento diritti concessori immateriali	148.655.960	23.653.438	172.309.398
Ammortamento altre attività immateriali	34.098	(26.450)	7.648
Ammortamento beni in locazione	1.081.324	125	1.081.449
Accantonamento per rischi ed oneri	32.000.000	(20.000.000)	12.000.000
(Utilizzo)/accantonamento fondi per impegni da convenzione	(5.777.137)	(7.862.229)	(13.639.366)
(Svalutazioni)/Ripristini di valore	-	-	-
Totale ammort., accant. e svalutaz.	176.186.285	(4.371.123)	171.815.162

Ammortamenti

Per quanto riguarda la voce ammortamenti immateriali e materiali si rimanda alle relative voci patrimoniali commentate precedentemente (Nota 1 e Nota 2).

La voce in oggetto riflette gli effetti dell'applicazione dell'IFRS16, (si rimanda per i dettagli di spiegazione alla Nota 1 Attività materiali).

Accantonamento per rischi e oneri

La voce in oggetto riflette gli effetti degli oneri che la Concessionaria dovrà sostenere per l'adempimento delle obbligazioni indicate nel PEF superiori ai benefici attesi nell'arco temporale di riferimento: la differenza negativa emersa per euro 12.000 mila è stata iscritta in un fondo rischi "beni gratuitamente devolvibili", (si rimanda per i dettagli di spiegazione alla Nota 15 Fondi rischi e oneri).

(Utilizzo)/accantonamento fondi per impegni da convenzione

L'effetto netto fra accantonamenti ed utilizzi del Fondo rischi e oneri (Nota 15) accoglie principalmente l'effetto netto derivante dalla realizzazione di investimenti del settore autostradale.

PROVENTI E ONERI DA ATTIVITÀ FINANZIARIA

Nota 29 – PROVENTI E ONERI DA ATTIVITÀ FINANZIARIA

Proventi finanziari

Risultano così dettagliati:

Proventi finanziari	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
Interessi attivi da conto corrente bancario	975.755	2.177.150	3.152.905
Proventi finanziari da crediti	21.425	107.865	129.290
Altri proventi finanziari	3.770	(1.266)	2.504
Totale proventi finanziari	1.000.950	2.283.749	3.284.699

Oneri finanziari

La voce accoglie gli oneri derivanti dalla gestione finanziaria.

Oneri finanziari	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
Effetto finanziario accantonamento IFRIC 12	7.315.972	(75.203)	7.240.769
Interessi passivi su finanziamenti	5.965.715	(341.954)	5.623.761
Interessi IAS 19-IFRS9	505.077	(197.512)	307.565
Oneri finanziari diversi	347.932	(221.773)	126.159
Interessi passivi su debiti diversi	-	93.079	93.079
Totale oneri finanziari	14.134.696	(743.363)	13.391.333

L'“Effetto finanziario accantonamento IFRIC 12” corrisponde all'onere finanziario di competenza dell'esercizio 2024 a fronte della determinazione del fondo “manutenzioni cicliche” in base al suddetto IFRIC 12 (si veda Nota 15).

Gli “interessi passivi su finanziamenti” includono la quota di competenza del finanziamento di originari Euro 200 milioni sottoscritto dalla Società in data 29 settembre pari ad Euro 5.479 mila oltre all'effetto dell'applicazione del Costo Ammortizzato pari ad Euro 144 mila.

La voce “Oneri finanziari diversi” pari ad Euro 126 Mila accoglie le commissioni di mancato utilizzo di una linea di credito di Euro 50.000 mila sottoscritta in data 26 settembre 2019 e scaduta in data 30 settembre 2024.

Altri oneri da attività finanziarie

Negli esercizi 2023 e 2024 nessun valore risultante con riferimento alla voce in oggetto.

Oneri finanziari capitalizzati

Negli esercizi 2023 e 2024 non risultano capitalizzati oneri finanziari.

Costi nei confronti di parti correlate

Nella tabella che segue è esposto il dettaglio dei costi complessivi riferibili a parti correlate (operazioni con controllanti, controllate, consociate, collegate e altre parti correlate) sostenuti nell'esercizio in esame:

	Costi materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	Costi per servizi	Costo per godimento beni di terzi	Costo per il personale	Altri costi operativi	TOTALE
A4 Mobility S.r.l.	1.097	21.200.116	-	12.603	-	21.213.816
A4 Holding S.p.A.	-	13.725.734	-	-	-	13.725.734
A4 Trading S.r.l.	139.961	5.550.087	64.315	36.797	-	5.791.160
Globalcar Service S.r.l.	13.722	1.926.681	2.036.448	-	11.528	3.988.379
Telepass S.p.A.	-	357.393	-	-	-	357.393
Abertis Italia S.r.l.	-	500	-	-	-	500
Totale 2024	154.780	42.760.511	2.100.763	49.400	11.528	45.076.982

ONERI E PROVENTI FISCALI

Nota 30 – ONERI E PROVENTI FISCALI

Gli "Oneri e proventi fiscali" si riferiscono alle imposte correnti e a quelle anticipate/differite.

Oneri e proventi fiscali	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
Imposte correnti	(15.960.374)	4.375.850	(11.584.524)
Imposte anticipate/differite	(6.272.398)	(7.734.615)	(14.007.013)
Totale (oneri) e proventi fiscali	(22.232.772)	(3.358.765)	(25.591.537)

Le imposte correnti sul reddito rappresentano il carico fiscale della Società come nel dettaglio sotto riportato:

Imposte correnti	Importo 2023	Variazioni	Importo 2024
IRES	(13.366.511)	3.640.316	(9.726.195)
IRAP	(2.593.863)	735.534	(1.858.329)
Totale	(15.960.374)	4.375.850	(11.584.524)

Si riporta di seguito la riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e l'onere fiscale effettivamente sostenuto nell'esercizio.

Riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e onere fiscale effettivo IRES	Imponibile 2023		Effetto fiscale Imposta %		Imponibile 2024		Effetto fiscale Imposta %	
Risultato prima delle imposte	39.136.792				49.216.173			
Onere fiscale teorico	-	(9.392.830)	24,00%		(11.811.882)	24,00%		
Differenze permanenti svalut. immob. immateriali	32.000.000	(7.680.000)	24,00%	12.000.000	(2.880.000)	24,00%		
Riprese costi manutenzioni limite 1% senza eff. anticipate	13.978.093	(2.763.306)	24,00%	25.485.207	(6.116.450)	24,00%		
ACE	(3.650.561)	876.135	24,00%	-	-	24,00%		
Altre differenze permanenti	(295.371)	70.888		6.217.879	(1.492.291)	24,00%		
Imposte correnti di competenza dell'esercizio		(18.889.113)	48,26%		(22.300.622)	45,31%		

Riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e onere fiscale effettivo IRAP	Imponibile 2023		Effetto fiscale Imposta %		Imponibile 2024		Effetto fiscale Imposta %	
Risultato prima delle imposte	39.136.792				49.216.173			
Onere fiscale teorico		(1.526.335)	3,90%		(1.919.431)	3,90%		
Differenze permanenti svalutazioni immobilizzazioni immateriali	32.000.000	(1.248.000)	3,90%	12.000.000	(468.000)	3,90%		
Altre differenze permanenti	14.598.051	(569.324)	3,90%	23.166.256	(903.484)	3,90%		
Effetti anni precedenti (IRAP)	-	-	3,90%	-	-	0,00%		
Imposte correnti di competenza dell'esercizio		(3.343.659)	8,54%		(3.290.915)	6,69%		

Le imposte anticipate e differite rappresentano il carico fiscale di competenza dell'esercizio tenuto conto dello sfasamento tra normativa civilistica e fiscale e degli effetti fiscali delle operazioni avvenute con riferimento al Bilancio 2024.

Le fiscalità differita e anticipata sono prevalentemente determinate dagli effetti derivanti dalla transizione agli IFRS e dalla differente dinamica fiscale degli ammortamenti. Sulla base di quanto previsto dall'emendamento allo IAS 19, si è provveduto a iscrivere gli effetti delle fiscalità anticipata/differita della valutazione attuariale dei benefici ai dipendenti direttamente a Patrimonio Netto nella "Riserva da valutazione attuariale" con contropartita Conto Economico Complessivo.

Generalmente le differenze temporanee deducibili non scadono secondo la legislazione fiscale.

Si espone di seguito la tabella riepilogativa dei saldi delle imposte anticipate.

Descrizione	Imposte Anticipate 2023			Imposte Anticipate 2024		
	Imponibile	Aliquota	Imposta	Imponibile	Aliquota	Imposta
Differenze temporanee fiscalmente rilevanti	113.238.028	25,58%	28.961.045	85.768.940	25,15%	21.568.681
Ammortamento diritti concessori - IFRIC 12	96.856.786	27,90%	27.023.042	75.269.050	27,90%	21.000.064
Fondi rischi	11.323.336	27,47%	3.110.506	11.070.256	27,67%	3.063.296
Premi al personale e altri costi	4.012.989	26,52%	1.064.079	2.398.316	24,00%	575.596
Fondo liberalità deducibile Legge 182/82	1.894.623	27,90%	528.600	1.894.623	27,90%	528.600
Benefici ai dipendenti - IAS 19	820.393	27,90%	228.889	399.739	86,67%	346.461
Effetti applicazione IFRS16	447.171	27,90%	124.761	278.996	27,90%	77.840
Svalutazione crediti	162.468	27,90%	45.329	162.468	24,00%	38.992
Svalutazione crediti finanziari IFRS 9	50.259	27,90%	14.022	39.758	27,90%	11.093
Totale imposte anticipate			61.100.273			47.210.623

INFORMAZIONI FINANZIARIE

INFORMAZIONI FINANZIARIE

Nota 32 – RENDICONTO FINANZIARIO

Il Rendiconto Finanziario mostra gli impatti delle variazioni intervenute nella voce Disponibilità liquide e mezzi equivalenti nel corso dell'esercizio. Secondo quanto previsto dallo IAS 7 – Rendiconto Finanziario, i flussi di cassa sono classificati tra attività operative, di investimento e di finanziamento.

	Importo 2023	Importo 2024
Disponibilità/(indebitamento) iniziale corrente	262.180.494	333.015.999
Flusso generato/(assorbito) nel periodo	70.835.505	111.600.348
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE	333.015.999	444.616.347
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)	238.989.456	214.792.004
B) Flusso da/(per) attività di investimento	(79.442.998)	(67.058.471)
D) Flusso da/(per) attività finanziarie	(88.710.953)	(36.133.185)

Si commentano di seguito le movimentazioni che hanno generato nell'anno liquidità pari ad Euro 111.600 mila; nel 2023 Euro 70.836 mila.

La dinamica finanziaria del 2024 evidenzia flussi generati dall'attività operativa pari a Euro 214.792 mila (nel 2023 pari a Euro 238.989 mila) derivanti da autofinanziamento per Euro 210.053 mila (nel 2023 Euro 211.737 mila) in parte generato dalla gestione operativa corrente per Euro 4.739 mila (nel 2023 Euro 27.523 mila) considerato il pagamento di imposte per Euro 8.039 mila (nel 2023 Euro 17.680 mila).

L'attività di investimento, sviluppatasi principalmente nell'ambito della realizzazione delle infrastrutture viabilistiche, ha assorbito nel corso dell'anno liquidità per Euro 67.058 mila (nel 2023 Euro 79.443 mila).

La variazione netta dei flussi da attività finanziarie risulta negativa per un importo pari ad Euro 36.133 mila (nel 2023 Euro 88.711 mila). Tale assorbimento di liquidità risulta imputabile principalmente al pagamento della rata capitale per Euro 25,0 milioni del finanziamento di originari Euro 200 milioni e al pagamento di dividendi per Euro 16,9 milioni.

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine esercizio sono pari a Euro 444.616 mila raffrontabili con quelle dello scorso anno pari ad Euro 333.016 mila.

Informazioni sulla posizione finanziaria netta

Si espongono di seguito le informazioni relative alla posizione finanziaria netta della Società. Per un commento relativo alle singole voci di dettaglio si rimanda alle precedenti note della Situazione Patrimoniale-Finanziaria.

Come riportato a commento della Nota 11, nel corso del 2024 la Società ha aderito al servizio di gestione centralizzato della tesoreria "cash pooling" attivato dalla Capogruppo Abertis Italia S.r.l. con la controllante A4 Holding S.p.A. e le altre società del gruppo: questa la motivazione della composizione variata delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti sotto riportata.

	31.12.2023	31.12.2024
Cassa	(251.486.833)	(284.490.952)
Depositi bancari	(81.529.166)	(160.125.395)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(333.015.999)	(444.616.347)
Crediti finanziari a breve termine	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Finanziamenti a breve termine	25.000.000	100.000.000
Altre passività finanziarie a breve termine	1.736.500	1.032.330
Totale passività finanziarie correnti	26.736.500	101.032.330
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto corrente	(306.279.499)	(343.584.017)
Finanziamenti a medio-lungo termine	99.747.306	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine	-	-
Indebitamento finanziario non corrente	99.747.306	-
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto	(206.532.193)	(343.584.017)

ALTRE
INFORMAZIONI

ALTRE INFORMAZIONI

Gestione dei rischi finanziari

In conformità a quanto richiesto dall'IFRS 7, si precisa che la Società, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative, risulta potenzialmente esposta ai seguenti rischi finanziari:

- “rischio di liquidità” derivante dalla mancanza di risorse finanziarie adeguate a fare fronte all'attività operativa e al rimborso delle passività assunte;
- “rischio di tasso di interesse” derivante principalmente dall'esposizione alle fluttuazioni dei tassi di interesse.

La Società gestisce e controlla efficacemente i rischi sopra riportati in coerenza con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione nell'ambito del piano strategico di volta in volta approvato.

Rischio di liquidità

Il rischio di liquidità rappresenta l'eventualità che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. La Società ritiene di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati, tenuto conto della propria capacità di generare flussi di cassa, della diversificazione delle fonti di finanziamento e della disponibilità di linee di credito *committed*.

I principi a cui si ispira la gestione di liquidità della Società sono:

- esistenza di una struttura operativa che opera all'interno di limiti assegnati e di una struttura di controllo autonoma dalla prima;
- approccio prudenziale nella stima delle proiezioni dei flussi in entrata ed uscita, specialmente in riferimento ai flussi volti a garantire le risorse finanziarie necessarie al rispetto del programma degli investimenti previsti nell'attuale Piano Finanziario 2013-20 approvato dall'Ente Concedente;
- valutazione dell'impatto di diversi scenari, inclusi quelli di stress, sui flussi temporali in entrata e uscita.

Nel corso del 2019 la società ha sottoscritto con primari istituti di credito un finanziamento chirografario di Euro 200 milioni erogato nel 2020 e con scadenza nel 2025.

Si riporta nella seguente tabella la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2024. Gli importi sottoindicati comprendono anche il pagamento degli interessi (si precisa che i flussi relativi agli interessi nei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso disponibile alla fine di ogni anno mantenuto costante fino alla scadenza).

Tipologia di passività finanziaria	Valore Contabile		Flussi di cassa contrattuali		
	31.12.2024	Totale	entro 12 mesi	da 1 a 5 anni	oltre i 5 anni
Finanziamenti	101.032.330	101.032.330	101.032.330	-	-
Totale	101.032.330	101.032.330	101.032.330	-	-

Per completezza di informativa, nella seguente tabella si riporta la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2023.

Tipologia di passività finanziaria	Valore Contabile		Flussi di cassa contrattuali		
	31.12.2023	Totale	entro 12 mesi	da 1 a 5 anni	oltre i 5 anni
Finanziamenti	126.483.806	126.483.806	26.736.500	99.747.306	-
Totale	126.483.806	126.483.806	26.736.500	99.747.306	-

Per valutare correttamente il rischio di liquidità occorre tener conto che, a fronte delle uscite di cassa future derivanti dalle passività finanziarie esposte nella tabella precedente, la Società detiene anche le seguenti attività finanziarie:

Tipologia di attività finanziaria	31.12.2023	31.12.2024
Cassa e disponibilità liquide	333.015.999	444.616.347

Rischio tasso di interesse

Il rischio di tasso di interesse è collegato all'incertezza indotta dall'andamento dei tassi di interesse e può presentare una duplice manifestazione:

- rischio di *cash flow*: è connesso ad attività o passività finanziarie con flussi indicizzati ad un tasso di interesse di mercato;
- rischio di *fair value*: rappresenta il rischio di perdita derivante da una variazione inattesa nel valore di una attività o passività finanziaria a seguito di una sfavorevole variazione della curva dei tassi di interesse di mercato.

Nell'esercizio del proprio *business* la Società si espone a tale rischio con particolare riferimento alle attività di ricerca ed ottenimento delle risorse finanziarie necessarie a rispettare il programma di investimenti delineato nel Piano Finanziario 2013-2046 approvato dall'Ente Concedente e allegato al Contratto di Concessione.

La gestione del rischio di tasso di interesse è posta in essere al fine di perseguire i seguenti obiettivi:

- preservare il Patrimonio della Concessionaria e renderlo indenne dall'esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse, individuando il tasso economicamente più vantaggioso al fine di garantire il conseguimento degli investimenti derivanti da piano economico finanziario;
- ridurre il costo del debito nell'ambito dei limiti di rischio definiti dall'Organo Amministrativo.

Si segnala che alla data del 31 dicembre 2024 non risultano in essere strumenti derivati.

Sensitivity analysis

L'analisi di sensitività ha l'obiettivo di evidenziare gli impatti che si sarebbero avuti sul conto economico e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2024 e al 31 dicembre 2023 nel caso di variazioni dei tassi di interesse verso cui la Società risulta esposta (al lordo degli effetti fiscali).

Valore Contabile 31.12.2024	Risultato di esercizio Euro/000		Patrimonio netto Euro/000	
	+100 bp	-100 bp	+100 bp	-100 bp
Finanziamenti a tasso variabile	22.815	24.434	579.149	580.768

Valore Contabile 31.12.2023	Risultato di esercizio Euro/000		Patrimonio netto Euro/000	
	+100 bp	-100 bp	+100 bp	-100 bp
Finanziamenti a tasso variabile	15.907	17.901	572.544	574.538

Ulteriori rischi di minore impatto per la Società

Rischio di credito

Il "rischio di credito" risulta di bassa entità per la Società, sia per effetto della gestione dei crediti all'interno di un processo di gestione convenzionale in regime di reciprocità che nei fatti è sempre stato rispettato, sia per effetto della selezione di debitori ad elevato *standing* creditizio. Le posizioni per le quali si rileva un'oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale, allineandosi al *fair value*, sono oggetto di svalutazione individuale. L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie e delle cauzioni ricevute dai clienti. A fronte di crediti che non sono oggetto di svalutazione analitica sono stati stanziati fondi su base statistica, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati a disposizione.

Rischio di prezzo

La Società, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative, non risulta esposta in misura significativa al rischio di variazione prezzi.

Informativa sul *fair value*

Per aumentare la coerenza e la comparabilità delle misurazioni del *fair value*, l'*International Accounting Standard Board* (IASB), a maggio 2011, ha pubblicato l'IFRS 13 "Valutazione del *fair value*", recepito dal Regolamento dell'Unione Europea n.1255 dell'11 dicembre 2012, applicabile a partire dal 1° gennaio 2013.

L'IFRS 13 stabilisce che le valutazioni degli strumenti finanziari al *fair value* siano classificate sulla base di una gerarchia del *fair value* caratterizzata da tre livelli (par. 76-90) che riflette la significatività degli *input* utilizzati nelle valutazioni. In base al principio, si distinguono quindi i seguenti livelli di *fair value*:

- Livello 1 di *fair value*: gli *input* della valutazione dello strumento sono prezzi quotati per identici strumenti in mercati attivi a cui si ha accesso alla data di misurazione.
- Livello 2 di *fair value*: gli *input* della valutazione dello strumento sono diversi dai prezzi quotati di cui al punto precedente, che sono osservabili direttamente o indirettamente sul mercato.
- Livello 3 di *fair value*: gli *input* della valutazione dello strumento non sono basati su dati di mercato osservabili.

Come indicato dalla normativa, la gerarchia degli approcci adottati per la determinazione del *fair value* di tutti gli strumenti finanziari (azioni, OICR, titoli obbligazionari, prestiti obbligazionari emessi e derivati) attribuisce assoluta priorità ai prezzi ufficiali disponibili su mercati attivi per le attività e le passività da valutare e, in mancanza di questi, alla valutazione di attività e di passività basata su quotazioni significative, ovvero facendo riferimento ad attività e passività similari. Infine, in via residuale, possono essere utilizzate tecniche valutative basate su *input* non osservabili e, quindi, maggiormente discrezionali.

Attività e passività valutate al *fair value* su base ricorrente: ripartizione per livelli di *fair value*

Nel seguito si allega la Tabella che include i riferimenti all'IFRS 13 dei dati del Bilancio al 31 dicembre 2024:

Tabella IFRS 13		<i>Fair Value</i>				
<i>in migliaia di Euro</i>	Note	Valore contabile	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
Attività valutate al <i>Fair Value</i>						
Altre partecipazioni	3	3	-	-	-	3
		3	-	-	-	3
Attività finanziarie non valutate al <i>Fair Value</i>						
Crediti commerciali ^(*)	7	89.313	-	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti ^(*)	11	444.616	-	-	-	-
Crediti finanziari	4 e 8	-	-	-	-	-
		533.928	-	-	-	-
Passività finanziarie non valutate al <i>Fair Value</i>						
Finanziamenti	21	101.032	-	-	-	101.032
Presiti obbligazionari garantiti		-	-	-	-	-
Debiti commerciali ^(*)	22	94.846	-	-	-	-
		195.878	-	-	-	101.032

^(*) Gli importi si riferiscono a attività e passività finanziarie a breve termine il cui valore di carico è ritenuto una ragionevole approssimazione del *fair value*, che di conseguenza non è stato esposto.

Impegni e garanzie prestate

Si riporta di seguito il dettaglio relativo alle garanzie prestate dalla Società.

Garanzie Prestate	31.12.2023	31.12.2024
Fideiussioni:		
Verso altri	31.710.203	30.817.432
Altre garanzie		
Verso altri	-	-
Totale	31.710.203	30.817.432

La voce "Fideiussioni – Verso altri" è costituita dalle seguenti garanzie:

- fidejussione a favore dell'Ente Concedente per Euro 26.800 mila a garanzia della buona esecuzione della gestione operativa della Concessione di cui all'art. 6.2 della Convenzione Unica;
- fidejussione a favore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a garanzia della buona esecuzione della progettazione per la realizzazione del tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette (Euro 2.500 mila);
- fidejussione di Euro 581 mila in favore di Prelios Sgr "Fondo Vitruvio" a garanzia dei contratti di affitto in essere;
- fidejussione di Euro 737 mila in favore di Terna Rete S.p.A. a garanzia del pagamento dei lavori di realizzazione di una variante all'elettrodotto RETE S.r.l. Peschiera del Garda – Verona Santa Lucia;

- fidejussione di Euro 200 mila in favore di Meraner Muehlen S.r.l. a garanzia del pagamento di future indennità di esproprio.

Al 31.12.2024 la Società non risulta aver assunto impegni verso terze parti.

Informazioni ex art. 1 comma 125, della Legge 4 agosto 2017 n.124

Si attesta che alla data di chiusura del bilancio non sussistono contributi da amministrazioni pubbliche o soggetti a queste equiparati ai sensi dell'ex art. 1 comma 125, della Legge 4 agosto 2017 n.124.

Eventi successivi al 31 dicembre 2024

Nell'esercizio 2025 prosegue l'attività della Società orientata all'adozione di un modello integrato e tecnologicamente avanzato di gestione della mobilità focalizzato su sostenibilità, sicurezza e innovazione a servizio dei viaggiatori e di tutti gli *stakeholder* dei territori attraversati dalle tratte autostradali.

Nonostante il contesto macroeconomico rimanga incerto a causa del protrarsi delle crisi geopolitiche, si stima che nel 2025 il traffico sulle tratte di Autostrada BS PD possa attestarsi su livelli lievemente superiori rispetto all'anno precedente grazie ad una graduale ripresa economica e ad un aumento della mobilità collegata al turismo.

Sul versante dell'adeguamento annuo delle tariffe da pedaggio l'Ente Concedente non ha riconosciuto alla Società alcun incremento tariffario applicabile a partire dal 1° gennaio 2025.

Alla luce di quanto precede, gli Amministratori confidano in un positivo andamento della gestione e correlata continuità della remunerazione dell'attività.

INFORMAZIONI SU
ATTIVITÀ DI DIREZIONE
E COORDINAMENTO

INFORMAZIONI SU ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

Introduzione

Ai fini di una completa informativa di Bilancio si forniscono le seguenti ulteriori informazioni complementari, così come richieste dall'art. 2497-bis, comma 4, Codice civile.

Viene quindi esposto prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo Bilancio approvato della società A4 Holding S.p.A. con sede in Verona Via Flavio Gioia, 71, CF/PI 0021230237, società che esercita l'attività di direzione e coordinamento.

Prospetto riepilogativo dello Stato Patrimoniale della società che esercita

l'attività di direzione e coordinamento

	31.12.2022 (*)	31.12.2023 (*)
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	-	-
B) Immobilizzazioni	637.703.024	586.578.030
C) Attivo circolante	203.234.752	253.164.605
D) Ratei e risconti attivi	14.579	23.862
Totale attivo	840.952.355	839.766.497
Totale patrimonio netto	530.056.080	529.139.346
B) Fondi per rischi e oneri	6.164.605	389.605
D) Debiti	304.731.670	310.237.546
E) Ratei e risconti passivi	-	-
Totale passivo	840.952.355	839.766.497

(*) dati predisposti secondo i principi contabili italiani.

Prospetto riepilogativo del Conto Economico della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento

	31.12.2022 (*)	31.12.2023 (*)
A) Valore della produzione	12.900.889	13.693.584
B) Costi della produzione	12.430.484	13.099.747
Differenza tra valore e costi della produzione	470.405	593.837
C) Proventi e oneri finanziari	50.455.046	60.960.254
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	1.232.132	(4.130.586)
Risultato prima delle imposte	52.157.583	57.423.505
Imposte sul reddito dell'esercizio	(1.520.357)	(540.239)
Risultato d'esercizio	50.637.226	56.883.266

(*) dati predisposti secondo i principi contabili italiani.

PROPOSTA DI
DESTINAZIONE
RISULTATO D'ESERCIZIO

Proposta di destinazione risultato d'esercizio

Viene consegnata ai presenti la bozza del bilancio per l'esercizio 2024 e si illustrano gli elementi salienti che lo hanno caratterizzato. Dopo la lettura della Relazione sulla Gestione, si fornisce in sintesi i principali dati del Bilancio. In particolare, si sottolinea che l'esercizio 2024 evidenzia un utile di esercizio pari ad Euro 23.624.636.

Si propone all'Assemblea dei Soci di deliberare di:

- approvare il progetto di Bilancio d'Esercizio 2024 di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., le relative Note Esplicative e la Relazione sulla Gestione, nel testo e nelle risultanze oggi esposte, conferendo mandato al Presidente di apportare agli stessi le eventuali modifiche e/o integrazioni non sostanziali che si rendessero utili o più opportune per la loro migliore comprensione.
- quanto alla destinazione dell'utile dell'esercizio di Euro 23.624.636, propone di rinviare alle determine che vorrà assumere il socio in sede assembleare;
- conferire mandato al Presidente del Consiglio di Amministrazione affinché proceda al compimento degli atti conseguenti necessari.

RELAZIONE DEL
COLLEGIO SINDACALE
AL BILANCIO
D'ESERCIZIO 2024

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI
AI SENSI DELL'ART. 2429 DEL CODICE CIVILE

Signori Azionisti,

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024 con un utile al netto delle imposte pari a milioni di euro 23,625 (16,904 milioni di euro nel 2023), il Collegio Sindacale ha svolto le attività di vigilanza previste dalla legge secondo i principi di comportamento del Collegio Sindacale raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, partecipando alle riunioni degli organi sociali, effettuando le verifiche periodiche ed incontrando i responsabili della Società di Revisione, il membro monocratico dell'Organismo di Vigilanza, la coordinatrice societaria dell'Internal Audit, i principali esponenti delle varie funzioni aziendali, per uno scambio di informazioni sull'attività svolta e sui programmi di controllo.

La Società dichiara che è soggetta a direzione e coordinamento da parte della Società A4 Holding S.p.A., azionista unico, come peraltro risulta dal Registro delle Imprese della Camera di Commercio di Verona, ed ha effettuato tutte le pubblicità previste a norma dell'art. 2497 bis del Codice Civile.

Ai sensi dell'art. 2429 c.c., riferiamo quanto segue:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo;
- abbiamo ottenuto dagli Amministratori, con la dovuta periodicità, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla prevedibile evoluzione, nonché sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate nel corso dell'esercizio, verificando che fossero conformi alla legge e all'atto costitutivo e che non fossero manifestamente imprudenti o azzardate, in potenziale conflitto di interessi, in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea, ovvero tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;
- non abbiamo riscontrato, né ricevuto indicazioni dal Consiglio di Amministrazione, dalla Società di Revisione e dall'Organismo di Vigilanza in merito all'esistenza di operazioni atipiche effettuate con terzi o con parti correlate;
- nel corso dell'attività di vigilanza, non sono state presentate denunce ex art. 2408 Codice Civile o esposti, così come non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità tali da richiedere una menzione nella presente relazione;
- abbiamo partecipato alle Assemblee dei Soci e alle adunanze del Consiglio di Amministrazione, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Le decisioni adottate appaiono a questo Collegio conformi alla legge ed allo statuto sociale e non risultano

manifestamente imprudenti, azzardate, in conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;

- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza della struttura organizzativa e tramite osservazioni dirette, acquisizioni di informazioni dai responsabili delle competenti funzioni aziendali e incontri con la Società di Revisione;
- il Collegio Sindacale ha ricevuto in data 12 marzo 2025 la Relazione Annuale dell'Organismo di Vigilanza sul 2023, datata 19 febbraio 2025, dalla quale si evince che, complessivamente, l'Organismo di Vigilanza rileva l'effettivo mantenimento di un articolato e complessivo assetto procedurale del Modello Organizzativo adeguato al sistema di controllo interno;
- nel corso dell'esercizio, non abbiamo rilasciato i pareri richiesti ai sensi dell'art. 2386 del Codice civile;
- abbiamo incontrato periodicamente i responsabili della Società di Revisione, con i quali è stato instaurato il previsto scambio di informazioni. Negli incontri effettuati, siamo stati informati sugli esiti delle verifiche periodiche sulla regolare tenuta della contabilità, sull'andamento e sull'esito della revisione, nonché sugli aspetti chiave della revisione che hanno riguardato tematiche valutative, oltre che sulle principali implicazioni delle operazioni che hanno caratterizzato l'esercizio 2024. Inoltre, siamo stati messi al corrente dalla Società di Revisione in merito alle tematiche contabili rilevanti indicate dalla stessa, che non comportano nel loro complesso numerario errori significativi da evidenziare nella Relazione di revisione al bilancio;
- abbiamo verificato l'indipendenza della Società di Revisione, in particolare per quanto concerne la prestazione di servizi non di revisione;
- in ordine alle operazioni con parti correlate, i rapporti economici e finanziari tra la Vostra Società e le imprese controllate, collegate e controllanti sono stati illustrati dall'organo di amministrazione nell'ambito della Nota Integrativa, nonché nella Relazione sulla Gestione;
- non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 D.L. 118/2021 o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies D.Lgs. 14/2019. Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui art. 25-novies D.Lgs. 14/2019, o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 30-sexies D.L. 152/2021, convertito dalla legge 233/2021 e successive modificazioni.

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2024, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 12 marzo 2025; il bilancio è stato redatto conformemente ai criteri di valutazione stabiliti dai principi contabili internazionali IFRS/IAS.

Si richiama l'attenzione in merito ai seguenti punti:

- i ricavi autostradali ammontano a Euro 427 milioni, avendo registrato un aumento complessivo del 2,15% rispetto al 2023 (Euro 418 milioni);
- relativamente alle attività per imposte anticipate (Euro 47 milioni contro Euro 61 milioni dell'esercizio scorso), di cui alla nota 6 della Nota Integrativa, è data evidenza dal Consiglio di Amministrazione della recuperabilità di tale credito nell'ambito del consolidato fiscale, considerando gli imponibili fiscali derivati dal Business Plan di gruppo previsti entro il termine della Concessione: sullo specifico punto, dagli incontri con la società di revisione, non sono emersi rilievi;
 - relativamente alla voce "Fondi rischi e oneri", è data evidenza della movimentazione dell'esercizio al punto 15 della Nota Integrativa. Con particolare riguardo al fondo rischi beni gratuitamente devolvibili, il Consiglio di Amministrazione motiva l'incremento dell'esercizio di detto fondo dell'importo di Euro 12 milioni con gli effetti derivanti dall'applicazione delle metodologie previste in tema di Piani Economico Finanziari: gli Amministratori riferiscono che da un'analisi dei benefici attesi e dei costi che la società si è impegnata a sostenere fino al 2026, data di termine della Convenzione, è emerso che la Concessionaria dovrà sostenere oneri per l'adempimento delle obbligazioni indicate nel PEF, ed in particolare investimenti futuri in infrastrutture autostradali, superiori ai benefici attesi nei due esercizi mancanti al termine della concessione: la differenza negativa emersa per euro 44.000 mila, di cui 12.000 mila accantonati nel presente esercizio a seguito di aggiornamento delle stime, è stata prudentemente iscritta in un fondo rischi "beni gratuitamente devolvibili";
- relativamente all'ambito regolatorio, è data evidenza e si rinvia al paragrafo 2 della Relazione sulla Gestione ("Quadro regolatorio e rapporti con il Concedente") per avere contezza degli eventi significativi: si segnala che il Piano Economico finanziario attualmente approvato e vigente è quello relativo al periodo 2013/2017, mentre i piani relativi ai periodi concessori successivi (2018-2022 e 2023-2026), pur presentati dalla Concessionaria nei termini, sono in attesa di essere approvati dal Concedente. La società dà comunque atto che, nel modello regolatorio, per garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria, è prevista l'inclusione di poste figurative (di segno positivo o negativo,) al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio, e fornisce anche il valore stimato

di tali poste, precisando che le stesse saranno assorbite entro il termine del periodo concessorio (31.12.2026); in merito a tali poste figurative la società di revisione non ha rilevato alcuna criticità e non ha evidenziato richiami di informativa nella propria relazione al bilancio 31.12.2024, ritenendo adeguato l'inserimento degli importi massimi potenziali nella relazione sulla gestione degli Amministratori;

- non essendo a noi demandata la revisione legale del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della Relazione sulla Gestione e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo poi proceduto a verificare le consistenze delle "Attività non Correnti Materiali e Immateriali", le quali risultano iscritte secondo il costo (fatte salve le deroghe illustrate nelle Note Esplicative all'esercizio relative alla situazione finanziaria ed al conto economico) e il cui ammortamento è effettuato in relazione alla loro utilità futura;
- per l'esercizio 2024, sia ai fini civilistici che ai fini fiscali, gli Amministratori hanno considerato gli ammortamenti relativi ai beni devolvibili calcolati in quote costanti fino alla data di scadenza della concessione, tenendo conto degli investimenti effettivamente realizzati fino all'azzeramento del loro valore contabile; anche da un punto di vista civilistico, il criterio degli ammortamenti è uguale a quello utilizzato ai fini fiscali in merito alla continuità aziendale, gli Amministratori precisano che il Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, avendo gli stessi verificato la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro. Al riguardo, il Collegio Sindacale richiama la massima attenzione in relazione ai ritardi oggi esistenti nella definizione degli accordi con il Concedente;
- in merito al paragrafo "Eventi successivi al 31 dicembre 2024" delle note esplicative, gli Amministratori stimano che il traffico sulle tratte possa attestarsi su livelli lievemente superiori rispetto all'anno precedente;
- la Società di Revisione, da ultimo incontrata il 26 marzo 2025, ha provveduto ad emettere in data 28 marzo 2025 la Relazione sul bilancio d'esercizio, che non contiene rilievi né richiami di informativa.

Tenuto conto di tutto quanto precede, non rileviamo, sotto i profili di nostra competenza, motivi ostativi in merito all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2024.

In merito alla proposta di destinazione dell'utile di esercizio, gli Amministratori propongono di rinviare alle determinate che vorrà assumere il socio in sede assembleare.

Sul punto, il Collegio evidenzia all'Azionista che l'eventuale ripartizione di utile dovrà risultare compatibile con gli impegni di spesa connessi allo svolgimento del servizio autostradale, alla prosecuzione degli interventi in corso ed a quelli programmati nei Piani Economico – Finanziari, di importo particolarmente rilevante e previsti in un breve arco temporale. L'adozione di criteri prudenziali risulta, inoltre, giustificata in considerazione del mancato perfezionamento della procedura di aggiornamento del rapporto concessorio e del relativo Piano Economico Finanziario, tuttora in itinere, nonché dall'approssimarsi della scadenza della Concessione stessa (31.12.2026).

Per i motivi sopraesposti, il Collegio raccomanda all'Azionista l'adozione di determinazioni coerenti con la situazione economico-giuridica esistente e con l'attuale quadro regolatorio-convenzionale, anche in considerazione della raccomandazione formulata dal Concedente Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con la circolare 0002719 del 31 gennaio 2025, inviata a tutte le società concessionarie autostradali.

Verona, 28 marzo 2025

Per il Collegio Sindacale

F.to Dott.ssa Maria Brogna (Presidente)

Handwritten signature of Maria Brogna in black ink.

RELAZIONE DELLA
SOCIETÀ DI REVISIONE
AL BILANCIO
D'ESERCIZIO 2024



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Pancaldo, 70
37138 VERONA VR
Telefono +39 045 8115111
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

All'Azionista Unico della
Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2024, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al 31 dicembre 2024, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Altri aspetti - Direzione e coordinamento

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito in nota integrativa i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. non si estende a tali dati.

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 Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2024

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi



Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2024

significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10

Gli Amministratori della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al 31 dicembre 2024, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al 31 dicembre 2024.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-ter), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Verona, 28 marzo 2025

KPMG S.p.A.

Gianluca Zaniboni
Socio



Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.
Sede legale in Verona – Via Flavio Gioia, 71
www.autobspd.it

