

BILANCIO ESERCIZIO 2020



INDICE

CARICHE SOCIALI	8
Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.	9
Parte Generale,	10
1 Andamento economico-finanziario	10
1.1 Situazione economica	10
2.2 Gestione finanziaria	14
1.3 Situazione patrimoniale	16
2 Attività autostradale	17
2.1 Traffico	17
2.2 Incidentalità	26
2.3 Tariffe	28
2.4 Pedaggi	28
2.5 Manutenzioni stradali	30
2.7 Servizi all'utenza stradale	35
2.8 Gestione contenziosi per danni subiti dalla Società	36
3 Altre attività	36
3.1 Investimenti realizzati	36
3.2 Investimenti in corso di realizzazione	37
3.3 Investimenti da realizzare	38
3.4 Altre opere in fase di progettazione e di prossima realizzazione	39
4 Riconciliazione prospetti contabili IFRS e ITA GAAP	42
4.1 Prospetti di riconciliazione dei dati contabili predisposti secondo gli IFRS/IAS e gli ITA GAAP espressi in Euro migliaia	43
4.2 Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali	44
5 Risorse umane	44
5.1 Informazioni su ambiente e personale	44
5.2 Organizzazione delle risorse umane	45
5.3 Sicurezza e salute nell'ambiente di lavoro	46
6 Corporate governance	49
6.1 Carta dei servizi	49
6.2 Certificazioni aziendali	49
6.3 Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001	50

7	Rapporti con parti correlate	51
8	Informazioni sul governo societario e gli assetti proprietari	54
9	Eventi significativi in ambito regolatorio	55
10	Attività di ricerca e sviluppo	58
11	Numero e valore nominale di azioni proprie detenute	58
12	Principali fattori di rischio e incertezza a cui la Società è esposta e relativa gestione	58
13	Evoluzione prevedibile della gestione	59
	PROSPETTI CONTABILI AL 31 DICEMBRE 2020.....	63
	INFORMAZIONI GENERALI	70
	CONTENUTO E STRUTTURA DEL BILANCIO	72
	PRINCIPI CONTABILI SIGNIFICATIVI	74
	NOTE ESPLICATIVE RELATIVE ALLA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA E AL CONTO ECONOMICO	88
	ALTRE INFORMAZIONI	126
	INFORMAZIONI SU ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO	134
	RELAZIONE DEL COLLEGIO DEI SINDACI AL BILANCIO DELL'ESERCIZIO 2020	136
	RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AL BILANCIO DELL'ESERCIZIO 2020	141
	PROPOSTA DI DELIBERA DI DISTRIBUZIONE DELL'UTILE DELL'ESERCIZIO 2020	145

Capitale sociale Euro 125.000.000

Composizione al 31.12.2020

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%

AUTOSTRADA BRESCIA VERONA VICENZA PADOVA S.p.A., a Socio unico

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 **27 aprile 2021 alle ore 16:30**, in unica convocazione, presso la Sede Legale in Verona, Via Flavio Gioia n. 71 per trattare il seguente

ordine del giorno:

1. Provvedimenti ai sensi degli artt. 2383, 2386 Codice Civile: delibera di conferma.
2. Bilancio al 31 dicembre 2020, relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione, relazione del Collegio dei Sindaci e Relazione della Società di Revisione Legale: delibere inerenti e conseguenti.

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. 106, comma 2 del Decreto-Legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27, è consentito l'intervento in Assemblea da parte degli Azionisti mediante mezzi di telecomunicazione (teleconferenza, videoconferenza). È altresì consentita l'espressione del voto in via elettronica o per corrispondenza.

Si prevede sin d'ora che l'Assemblea si possa svolgere, anche esclusivamente, mediante mezzi di telecomunicazione che garantiscano l'identificazione dei partecipanti, la loro partecipazione e l'esercizio del diritto di voto ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 2370, quarto comma, 2479-bis, quarto comma e 2538, sesto comma, Codice civile, senza in ogni caso la necessità che si trovino nel medesimo luogo il Presidente e il Segretario.

Verona, 24 marzo 2021

Per il Consiglio Di Amministrazione

Gonzalo Alcalde Rodriguez

Presidente

CARICHE SOCIALI

CARICHE SOCIALI

ESERCIZI 2019 – 2021

Consiglio di Amministrazione¹

ALCALDE RODRIGUEZ GONZALO	Presidente ²
BERTANI ALESSANDRO	Consigliere ³
CHIARI BRUNO	Consigliere ⁴
BRENTAGANI ALBERTO	Consigliere ⁵
PERUCHO HONTECILLAS XAVIER	Consigliere ⁶

ESERCIZI 2020 – 2022

Collegio Sindacale

GALIZIA VITO	Presidente	Rappr. Min. dell'Economia e delle Finanze
CAIANIELLO RITA	Sindaco effettivo	Rappr. Min. Infrastr. e Mobilità Sostenibili
COSSU LEONARDO	Sindaco effettivo	
SALERNO MARIATERESA	Sindaco effettivo	
TERENGI GIULIANO	Sindaco effettivo	
BENINI GIUSEPPE	Sindaco supplente	
MACCAGNANI CRISTIANO	Sindaco supplente	

Direttore Generale

CHIARI BRUNO

¹ Consiglio di Amministrazione nominato dall'Assemblea Ordinaria dei Soci del 30 aprile 2019 per il triennio 2019-2020-2021.

² Cooptato alla carica di Consigliere di Amministrazione e Presidente a far data dal 29 novembre 2019 e confermato dall'Assemblea dei Soci del 27 aprile 2020.

³ Cooptato alla carica di Consigliere di Amministrazione in data 10 dicembre 2019 e confermato dall'Assemblea del 27 aprile 2020.

⁴ Cooptato alla carica di Consigliere di Amministrazione in data 28 maggio 2020 e confermato dall'Assemblea del 30 luglio 2020.

⁵ Cooptato alla carica di Consigliere di Amministrazione in data 28 maggio 2020 e confermato dall'Assemblea del 30 luglio 2020.

⁶ Cooptato alla carica di Consigliere di Amministrazione in data 18 settembre 2020.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

RELAZIONE SULLA GESTIONE

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 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.

Si rammenta che nel corso del 2016 la Vostra Società, a seguito del cambio azionario della controllante A4 Holding S.p.A., è entrata a far parte del gruppo internazionale Abertis. Tale modifica dell'azionariato ha permesso di far rilevare in termini di efficienza ed operatività significativi effetti positivi potendo contare sull'esperienza di un *player* presente a livello internazionale nel medesimo *core business* autostradale e permettendo lo sviluppo e la condivisione di logiche multiindustriali internazionali. A far data dal 31 ottobre 2018 la controllante indiretta Abertis Infraestructuras S.A., fino a tale data quotata alla borsa di Madrid, è stata delistata ed attualmente l'azionista di riferimento è il gruppo italiano Atlantia, quotato alla borsa di Milano.

1 Andamento economico-finanziario

1.1 Situazione economica

Necessaria premessa a commento della situazione economica dell'anno 2020 è l'evento che ha condizionato per oltre un anno, e sta ancora condizionato, la realtà economica e operativa della maggior parte delle persone a livello mondiale: l'emergenza sanitaria per SARS COVID-19. L'avvio della pandemia, che proprio in Italia già dal febbraio 2020 ha visto una repentina espansione tanto da portare il nostro Governo alla prima decisione eccezionale ma inevitabile di un completo *lockdown* della popolazione e delle attività nei mesi di marzo e aprile 2020, ha portato via via prima i paesi europei e poi tutti i continenti all'adozione di una serie di misure limitative per lo spostamento dei trasporti e delle persone che inevitabilmente hanno pesato anche sui risultati della Vostra Società.

Gli effetti delle misure adottate a livello mondiale per la riduzione della diffusione del virus hanno impattato su moltissimi settori che per la maggior parte hanno avuto dirette conseguenze sul traffico stradale ed autostradale: l'adozione del "lavoro a distanza" da parte di molte aziende ha ridotto drasticamente il fenomeno del pendolarismo; la "forzata" chiusura di alberghi, ristoranti e luoghi ludici ha contratto gli spostamenti dovuti a turismo sia del comportato nazionale che straniero tutto; gli effetti immediati sull'economia derivanti dalle misure sanitarie imposte hanno inoltre ridotto la spesa media delle famiglie che hanno prudenzialmente limitato spostamenti anche occasionali.

Sulla base di quanto detto, risultano ovvie le dirette conseguenze sul fatturato 2020 della Vostra Società: i ricavi complessivi dell'esercizio 2020 ammontano ad Euro 337,6 milioni con un decremento del 21,77% rispetto al 2019 (Euro 431,5 milioni).

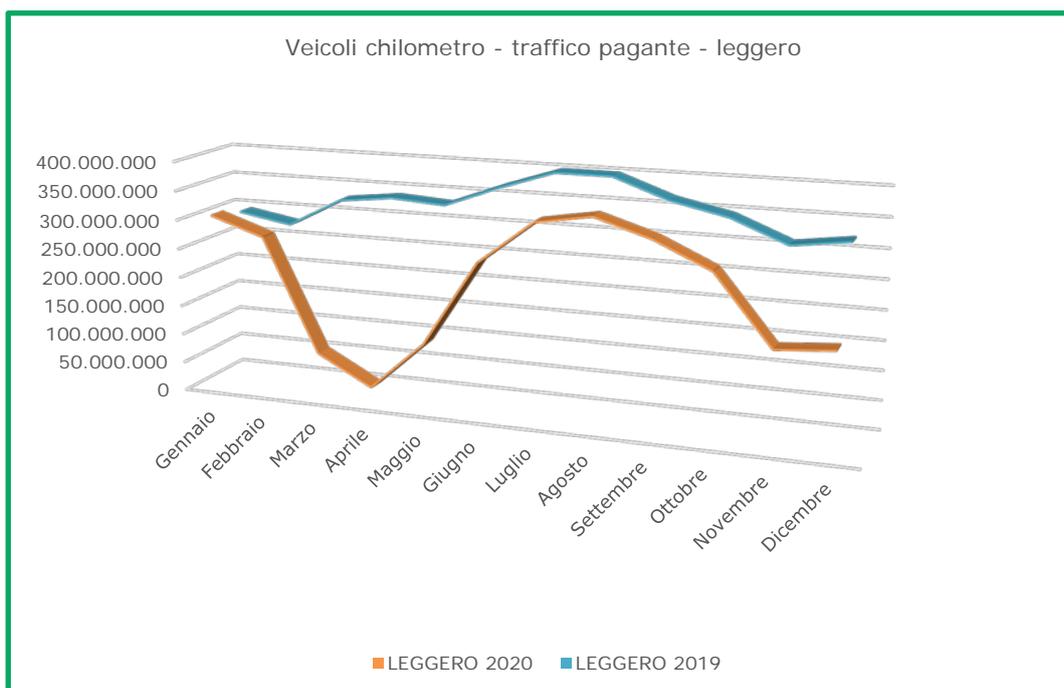
I *Ricavi autostradali* ammontano a Euro 306,3 milioni con un decremento complessivo del -24,12% rispetto al 2019 (Euro 403,7 milioni). Tale voce include "introiti da pedaggio" per Euro 295,9 milioni (nel 2019 Euro 387,3 milioni), "royalties da gestione sub concessioni" per Euro 9,2 milioni (nel 2019 Euro 14,8 milioni) e "recupero spese da esazione" per Euro 1,2 milioni (nel 2019 Euro 1,6 milioni).

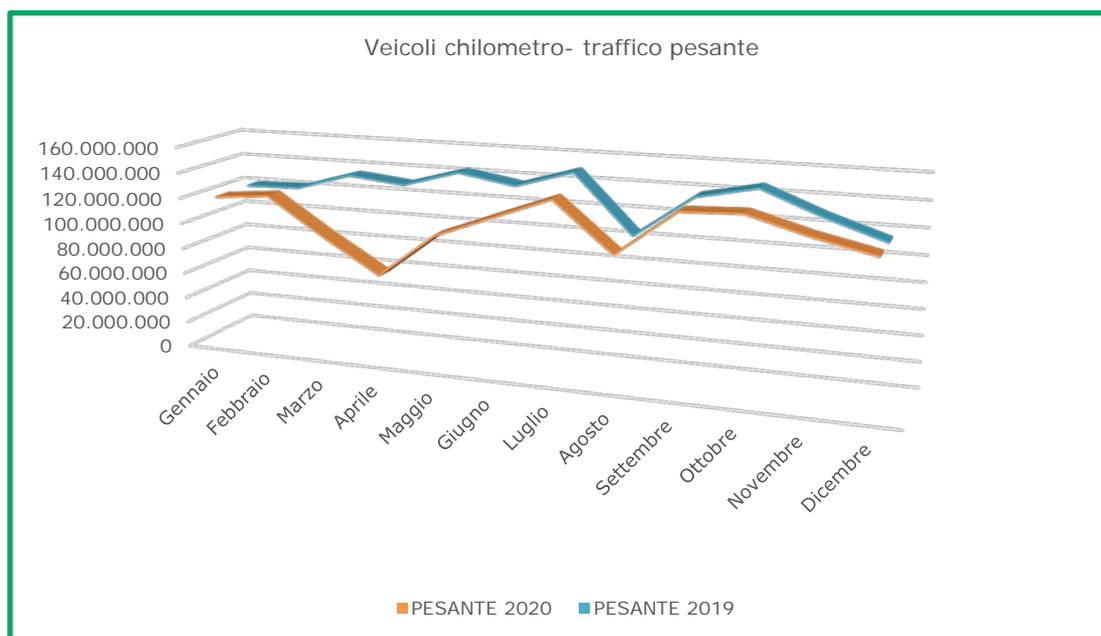
Il decremento degli introiti da pedaggio risente della riduzione del traffico complessivo occorso soprattutto a partire da Marzo 2020 fino a Maggio 2020; successivamente, a partire da Giugno 2020, anche grazie agli effetti pandemici temporaneamente mitigati sul territorio nazionale a seguito della prima chiusura delle attività adottata a livello europeo, il traffico, soprattutto quello pesante, ha ripreso seppur con una riduzione rispetto al 2019. A partire da Settembre 2020, la ripresa dell'espansione del virus e le necessarie misure adottate a livello nazionale ed europeo hanno visto contrarsi nuovamente il fatturato da pedaggio anche se non più ai livelli di calo raggiunti del secondo trimestre 2020.

Nel seguito riportiamo una tabella con i dati percentualizzati dell'andamento mensile dell'anno 2020 sul 2019 del traffico veicolo/chilometro sia leggero che pesante: risultano evidenti gli effetti delle limitazioni agli spostamenti via via assunti da parte del Governo italiano sulla tratta in concessione:

	% per veicolo chilometro		
	Leggero	Pesante	Totale
Gennaio	4,17%	-0,43%	2,83%
Febbraio	-0,87%	1,94%	-0,01%
Marzo	-75,16%	-29,18%	-61,73%
Aprile	-90,73%	-46,92%	-78,53%
Maggio	-65,04%	-27,73%	-53,80%
Giugno	-28,62%	-11,10%	-23,89%
Luglio	-15,76%	-7,71%	-13,56%
Agosto	-11,81%	-3,61%	-10,10%
Settembre	-11,66%	-1,13%	-8,79%
Ottobre	-18,94%	-6,27%	-15,17%
Novembre	-46,43%	-3,18%	-33,65%
Dicembre	-46,11%	0,70%	-33,81%

Si espone anche il grafico dell'andamento mensilizzato 2019 e 2020 dei veicoli chilometro del traffico pagante sia per il traffico leggero che pesante da cui risulta evidente il significativo calo occorso nei mesi fra marzo e maggio 2020 (dati di dettaglio dei seguenti grafici riportati al paragrafo 2.1.5 della presente Relazione sulla Gestione).





Gli effetti della riduzione dei volumi di traffico hanno ovviamente influenzato anche i consumi presso le aree di servizio in subconcessione nella tratta servita: i *proventi per royalties* sulle vendite dei carburanti, dei ristoranti e bar nelle aree di sosta risultano fortemente diminuiti passando da Euro 14,8 milioni nel 2019 ad Euro 9,2 milioni (per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 2.6 della presente Relazione sulla Gestione).

I *Ricavi per servizi da costruzione* (contabilizzati secondo le indicazioni dell'IFRIC 12) sono incrementati da Euro 16,2 milioni ad Euro 18,7 milioni principalmente per la messa in opera di alcuni lavori in corso di affidamento.

La voce *Altri ricavi*, non direttamente collegabili all'andamento del traffico, risulta aumentati passando da Euro 11,6 milioni nel 2019 ad Euro 12,6 milioni prevalentemente per effetto di alcune lavorazioni effettuate per conto terzi con riferimento al sedime autostradale.

Si riportano nel seguito le principali voci del conto economico che includono alcune riclassifiche per meglio esplicitare gli effetti occorsi nell'esercizio:

	ESERCIZIO 2019		ESERCIZIO 2020	
	Euro /000	%	Euro /000	%
Ricavi autostradali	403.683	93,5%	306.323	90,74%
Ricavi per servizi di costruzione	16.212	3,8%	18.665	5,53%
Altri ricavi	11.624	2,7%	12.577	3,73%
Ricavi	431.519	100,00%	337.565	100,00%
Costi operativi	(192.590)		(165.099)	
Oneri concessori	(54.197)		(42.512)	
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti	(62.042)		(93.508)	
RISULTATO OPERATIVO NETTO	122.690	28,43%	36.446	10,80%
Totale proventi/(oneri) da attività finanziaria	(17.975)		(8.546)	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	104.715	24,27%	27.900	8,27%
Imposte	(29.251)	27,93%	(8.373)	30,01%
UTILE (PERDITA)	75.464		19.527	
<i>Discontinued operation</i>	440		583	
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	75.904		20.110	

Va evidenziato che già da marzo 2020 il Governo italiano contemporaneamente alla decisione di procedere ad una chiusura totale delle attività sul territorio nazionale, ha adottato alcune azioni mirate a favorire lavoratori e aziende per arginare almeno in parte i pesanti effetti economici che la sospensione delle attività stava causando. Fra queste azioni la possibilità di richiedere la Cassa Integrazione (si rimanda al paragrafo 5.2 della Relazione sulla gestione per maggiori dettagli). Anche la Vostra Società ha utilizzato tale strumento di contenimento dei costi oltre ad adottare tutte le altre misure che hanno consentito, nel rispetto della salute dei lavoratori dipendenti e dei lavoratori delle ditte sub-appaltatrici, di ridurre i costi operativi.

I *Costi operativi* netti ammontano complessivamente ad Euro 165,1 milioni e diminuiscono del -14,27% rispetto al 2019 (Euro 192,6 milioni) in misura meno che proporzionale rispetto alla riduzione dei ricavi in quanto si è approfittato della riduzione di traffico dovuta alle misure adottate per contenere la mobilità delle persone per svolgere manutenzioni delle pavimentazioni, degli impianti di autostazione e del sicurvia.

Gli *Oneri concessori* riconosciuti annualmente al Concedente in misura percentuale sugli incassi da pedaggio, ammontano ad Euro 42,5 milioni (Euro 54,2 milioni del 2019).

La voce *Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti* risente degli effetti di utilizzo dei fondi per impegni da convenzione che nel 2019 riportavano un effetto positivo di Euro 28,7 milioni mentre nel 2020 tale effetto positivo ammonta ad Euro 2,6 milioni.

La voce *Oneri finanziari* nel 2019 risulta significativamente influenzata dagli interessi passivi maturati sul bond dal valore nominale di Euro 400 milioni rimborsato a scadenza nel marzo 2020: al rimborso del precedente finanziamento, la contemporanea sottoscrizione di un *term loan* dal valore nominale di Euro 200 milioni a condizioni economiche più vantaggiose ha consentito di ridurre sensibilmente l'impatto degli oneri finanziari sul conto economico dell'esercizio 2020 (Euro 2,1 milioni del 2020 ad Euro 9,5 milioni nel 2019).

Le *imposte* dell'esercizio ammontano ad Euro 8,6 milioni e riflettono la riduzione del risultato imponibile in termini percentuali.

2.2 Gestione finanziaria

	Anno 2019	Anno 2020
	Euro /000	Euro /000
RISULTATO OPERATIVO NETTO	75.904	20.110
<i>rettificato da operazioni senza effetti sulla liquidità:</i>		
Ammortamenti	90.759	96.122
Svalutazione partecipazioni	800	(671)
Accantonamento Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	(2.313)	25.507
Utilizzi/Accantonamento altri fondi	2.524	(800)
Attività destinate alla vendita	(440)	(583)
Autofinanziamento delle attività operative (1)	167.234	139.685
Variazione del capitale circolante	(9.800)	18.645
Variazione degli altri crediti/debiti operativi	6.214	(6.812)
Imposte pagate	(24.788)	(16.044)
Variazione delle attività/passività per imposte	3.705	(7.825)
Altre variazioni da/(per) attività operative (2)	(24.669)	(12.036)
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)	142.565	127.649
Attività materiali	(3.000)	(947)
Attività immateriali	(16.206)	(18.283)
Attività concessorie - IFRIC 12	-	-
Attività finanziarie non correnti/correnti	514	1.067
B) Flusso da/(per) attività di investimento	(18.692)	(18.163)
C) Flusso generato/(assorbito) dall'attività tipica (A+B)	123.873	109.486
Prestito obbligazionario	-	(400.041)
Altre passività finanziarie non correnti/correnti	2.289	193.313
Debiti verso altri non correnti	(333)	(1.371)
Canoni leasing pagati	(1.517)	(2.413)
Interessi passivi pagati	(11.667)	(11.148)
Interessi attivi incassati	57	34
Apporti degli azionisti/(Dividendi)	(52.625)	-
D) Flusso da/(per) attività finanziarie	(63.796)	(221.626)
E) Flusso generato/(assorbito) nel periodo (C+D)	60.077	(112.140)
Disponibilità/(indebitamento) iniziale corrente	205.193	265.270
Flusso generato/(assorbito) nel periodo	60.077	(112.140)
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE	265.270	153.130

Il Rendiconto Finanziario, qui esposto in forma maggiormente sintetica rispetto al prospetto inserito in Bilancio, mostra gli impatti delle variazioni intervenute nella voce Disponibilità liquide e mezzi equivalenti nel corso dell'esercizio ed evidenzia in particolare l'assorbimento di liquidità per Euro 112.140 mila. Secondo quanto previsto dallo IAS 7 – Rendiconto finanziario, i flussi di cassa sono classificati tra attività operative, di investimento e di finanziamento. 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, 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.

La dinamica finanziaria del 2020 evidenzia flussi generati da autofinanziamento per Euro 139.685 mila (nel 2019 Euro 167.234 mila) cui si sommano i flussi della gestione operativa corrente per Euro 12.036 mila (a differenza del 2019 che aveva assorbito liquidità per Euro 24.669 mila); considerato il pagamento di imposte per Euro 16.044 mila (nel 2019 Euro 24.788 mila) si previene ad un saldo dell'attività operativa pari ad Euro 127.649 mila (nel 2019 pari ad Euro 142.565 mila).

L'attività di investimento, sviluppatasi principalmente nell'ambito della realizzazione delle infrastrutture viabilistiche, ha assorbito nel corso dell'anno liquidità per Euro 18.163 mila (nel 2019 l'assorbimento di liquidità è risultato pari ad Euro 18.692 mila).

La variazione netta dei flussi da attività finanziarie ha assorbito liquidità per un importo pari a Euro 221.626 mila (per Euro 63.796 mila nel 2019): l'assorbimento di liquidità è stato determinato principalmente dal rimborso della linea capitale di Euro 400 milioni del Bond nel marzo 2020 con pagamento dei relativi oneri finanziari per Euro 9.500 mila e dalla contemporanea assunzione di un nuovo finanziamento di Euro 200 milioni e dal pagamento dei relativi oneri finanziari per Euro 1.831 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	31.12.2019 Euro /000	31.12.2020 Euro /000
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	265.270	153.130
Crediti finanziari a breve termine	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Finanziamenti a breve termine	399.641	25.000
Altre passività finanziarie a breve termine	7.445	418
Totale passività finanziarie correnti	407.086	25.418
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto corrente	(141.816)	127.712
Finanziamenti a medio-lungo termine	-	174.314
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine	7.192	7.816
Indebitamento finanziario non corrente	7.192	182.130
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto	(149.008)	(54.418)
Crediti finanziari a medio-lungo termine	6.370	-
Altre attività finanziarie non correnti	-	-
Totale attività finanziarie non correnti	6.370	-
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto totale	(142.638)	(54.418)

Il miglioramento della posizione finanziaria 2020 rispetto all'esercizio 2019 (nel 2020 pari ad Euro 54,4 milioni; nel 2019 pari ad Euro 142,6 milioni) è imputabile in parte ai flussi di cassa generati dagli introiti autostradali in parte all'assenza di dividendi a valere sull'utile 2019 scelta questa strategica da parte degli Amministratori che hanno valutato prudente non procedere ad alcuna richiesta di delibera di riparto utili per le imprevedibili conseguenze della pandemia sull'economia aziendale nel corso del 2020. A compensare gli effetti positivi sopra descritti va indicato il rimborso dei titoli obbligazionari al portatore emessi in data 20 marzo 2015 presso l'*Irish Stock Exchange* rimborsati alla data di scadenza del 20 marzo 2020 attraverso le disponibilità liquide esistenti ed usufruendo dell'erogazione di un nuovo finanziamento di Euro 200 milioni sottoscritto già in data 26 settembre 2019 ed erogato in data 18 marzo 2020.

1.3 Situazione patrimoniale

In forma sintetica viene rappresentata nella tabella seguente la struttura patrimoniale comparata al 31 dicembre 2020 e 2019:

Situazione patrimoniale	31.12.2019	31.12.2020
	Euro /000	Euro /000
Attività Non Correnti	795.703	716.071
Attività Correnti	404.212	283.933
Totale Attività	1.199.915	1.000.004
Patrimonio netto	560.653	575.143
Passività Non Correnti	121.482	296.174
Passività Correnti	517.780	128.687
Patrimonio Netto E Passività	1.199.915	1.000.004

2 Attività autostradale

2.1 Traffico

L'analisi dei principali indicatori del traffico mostra per l'anno 2020 un'inversione di tendenza ed un crollo nel trend di ripresa del movimento veicolare autostradale registrato nel quinquennio 2014-2018 ed in misura minore nel 2019 successivamente alla difficile congiuntura economica attraversata dal Paese, a partire dall'anno 2008, perpetuatosi negli anni 2011, 2012 e nel primo semestre dell'anno 2013.

Con il mese di febbraio 2020, ma in special modo a partire da marzo 2020, il manifestarsi e la diffusione dell'epidemia COVID-19 (Sars-CoV2) blocca in brevissimo tempo l'Italia, l'Europa, il Mondo intero.

Dal mese di marzo 2020, come noto, la diffusione della pandemia COVID-19 ha portato il Governo italiano a mettere in atto misure restrittive alla circolazione delle persone e dei mezzi, di fatto totali, causando un rallentamento del traffico su tutta la rete stradale ed autostradale nazionale. Peraltro, la preoccupazione della veloce diffusione del virus da parte dei paesi confinanti europei ha inizialmente limitato fortemente, se non bloccato, la circolazione dei mezzi leggeri e pesanti provenienti da paesi transfrontalieri con ripercussioni su tutta la rete autostradale nazionale. Nel corso di tutto il 2020 si è assistito al riacutizzarsi della pandemia in fasi altalenanti: dopo il primo *lockdown* occorso nei mesi di marzo-aprile e maggio, è seguita una nuova stretta alla circolazione delle persone con Decreti Attuativi da parte del Presidente del Consiglio nei mesi di Settembre e Ottobre 2020 a cui è seguita una nuova fase di restrizione a partire da novembre e dicembre 2020.

Oneroso il peso della pandemia per imprese ed economia italiane ed europee. Secondo le stime, la pandemia in Italia ha generato la recessione più grave della storia post-bellica:

- nel primo semestre 2020 il PIL ha subito un calo del -12% rispetto al medesimo periodo del 2019;
- secondo l'ISTAT, il fatturato delle industrie nel 2020 si è chiuso con un calo del -11,5% rispetto al 2019, il peggior risultato dal 2009;
- ad aprile 2020 la produzione industriale era scesa di oltre il -40% rispetto all'inizio dell'anno;
- i provvedimenti varati dal Governo italiano tra Marzo ed Agosto 2020 hanno stanziato circa 100 miliardi (6,1% del PIL) per aiutare il Paese a risollevarsi dalla crisi economica;
- in estate il Paese ha potuto registrare una ripresa con il III trimestre 2020 che ha segnato un ritorno alla crescita del +16,1% rispetto al trimestre precedente;
- il rapporto debito pubblico/PIL atteso per la fine del 2021 è al 160%, secondo le stime del Fondo Monetario Internazionale;
- solo il settore alimentare presenta un andamento resiliente, mantenendo il fatturato sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente (-1%), soprattutto grazie all'export che fa segnare il record storico a 46,1 miliardi, in netta controtendenza rispetto agli altri settori produttivi.

Alla luce di quanto esposto vanno analizzati i pesanti decrementi mostrati dal traffico nell'anno 2020 della Vostra Società. Nel corso dell'anno 2020, 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 -27,58% rispetto all'esercizio precedente (per un totale di n.4.091.245.572 veicoli-chilometro). Nella fattispecie:

- tratto A4 Brescia-Padova: un decremento complessivo del traffico del -28,61%, nello specifico un decremento del -35,09% per la componente leggera ed un decremento dello -12,17% per la componente pesante;
- tratto A31 Valdastico: un decremento complessivo del traffico del -17,77%, e nello specifico del -21,30% per la componente leggera e del -5,83% per la componente pesante.

In termini di veicoli effettivi, sui tratti autostradali della A4 Brescia Padova e della A31 Valdastico, il traffico ha registrato un decremento complessivo nell'anno 2020 pari ad un -26,83% rispetto all'anno 2019 (per un totale di n.83.390.583 veicoli effettivi). Nella fattispecie:

- Tratto A4 Brescia-Padova: decremento complessivo del traffico del -27,55%, di cui un -32,67% per la componente leggera ed un -11,55% per la componente pesante;
- Tratto A31 Valdastico: decremento complessivo del -19,80%, di cui un -23,92% per la componente leggera ed un -7,12% per la componente pesante.

La media dei veicoli teorici giornalieri (*Average Daily Traffic*) è stata di n. 68.280 sulla A4 Brescia-Padova e di n. 13.432 sulla A31 Valdastico, con un decremento del -28,80% sulla A4 Brescia-Padova e del -17,99% sulla A31 Valdastico rispetto all'anno 2019.

La percorrenza media di ogni veicolo è stata di Km 49,06 nel 2020 (Km 49,57 nel 2019), con un decremento dello -1,02% rispetto al 2019.

Le punte massime di traffico si sono registrate il giorno 21 febbraio con n. 335.049 veicoli effettivi sulla A4 Brescia Padova ed il giorno 18 dicembre con n. 75.037 veicoli effettivi sulla A31 Valdastico.

Di seguito l'estesa della "Rete in Concessione" e della "Rete Autostradale Italiana":

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

Estesa Società	IN ESERCIZIO (Km)	IN COSTRUZIONE (Km)	IN PROGRAMMA (Km)	TOTALE
In Concessione	6.000,7	140,0	467,5	6.608,2
ANAS	939,3	--	--	939,3
Trafori Alpini (di comp.italiana)	25,4	--	--	25,4
Totale	6.965,4	140,0	467,5	7.572,9

Fonte: AISCAT (dati al 30.06.2020)

Di seguito si fornisce il dettaglio dei volumi di traffico (espressi in veicoli effettivi, teorici e chilometro) per le tratte A4 Brescia Padova ed A31 Valdastico. Si anticipa che a fine agosto 2015 l'autostrada A31 Valdastico viene completata a Sud, sino all'interconnessione con la SS434, per un totale in esercizio di km 89,535. In data 03.06.2019, vengono aperti al traffico gli svincoli di interconnessione tra l'autostrada A31 Valdastico e la superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta (con un primo tratto iniziale di km 7), con la contestuale apertura del casello di Pedemontana Veneta denominato Valdastico. Il traffico e la percorrenza media degli anni successivi all'anno 2015 scontano e riflettono conseguentemente i predetti cambiamenti strutturali.

2.1.1 Volumi di traffico

A4 BRESCIA PADOVA

ANNO	Veicoli Effettivi	Veicoli Teorici	Veicoli Chilometro	VARIAZIONE % su anno precedente		
				Effettivi	Teorici	Chilometro
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	1,13%	1,60%	1,60%
2013	95.685.190	31.359.185	4.581.576.966	-2,31%	-1,38%	-1,38%
2012	97.951.616	31.799.166	4.645.858.108	-7,45%	-6,53%	-6,53%
2011	105.831.779	34.020.301	4.970.365.941	-0,12%	0,62%	0,62%
2010	105.962.618	33.809.093	4.939.508.504			
Medie giornaliere 2020	211.861	68.280	9.975.676			

A31 VALDASTICO

ANNO	Veicoli Effettivi	Veicoli Teorici	Veicoli Chilometro	VARIAZIONE % su anno precedente		
				Effettivi	Teorici	Chilometro
2020	17.751.947	4.915.932	440.147.982	-19,80%	-17,77%	-17,77%
2019 ⁽²⁾	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 ⁽¹⁾	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	5,89%	-7,90%	6,84%
2013	14.933.056	6.336.287	298.067.771	6,41%	-13,62%	6,37%
2012	14.033.562	7.335.145	280.217.176	-4,45%	-9,34%	-4,85%
2011	14.687.142	8.090.457	294.492.624	-1,71%	-2,01%	-2,01%
2010	14.942.476	8.256.772	300.546.501			
Medie giornaliere 2020	48.503	13.432	1.202.590			

¹⁾ 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.

⁽²⁾ In data 03.06.2019, vengono aperti al traffico gli svincoli di interconnessione tra l'autostrada A31 Valdastico e la superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta, con la contestuale apertura del casello di Pedemontana Veneta denominato Valdastico.

Nota:

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.

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

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.

Ad oggi i veicoli vengono classificati in base alla "classificazione Assi Sagoma", che prevede:

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

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:

2.1.2 Composizione del traffico espresso in veicoli chilometro

A4 BRESCIA PADOVA

Veicoli Chilometro						VARIAZIONE % su anno precedente			NUMERI INDICE (1)
ANNO	Leggeri	%	Pesanti	%	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali	Totali
2020	2.380.269.474	65,19%	1.270.828.116	34,81%	3.651.097.590	-35,09%	-12,17%	-28,61%	74
2019	3.666.985.117	71,71%	1.446.987.631	28,29%	5.113.972.748	-0,36%	0,90%	0,00%	104
2018	3.680.106.379	71,96%	1.434.107.288	28,04%	5.114.213.667	0,30%	2,82%	0,99%	104
2017	3.669.255.840	72,46%	1.394.724.946	27,54%	5.063.980.786	1,76%	4,31%	2,45%	103
2016	3.605.770.871	72,95%	1.337.133.289	27,05%	4.942.904.160	2,26%	2,83%	2,41%	100
2015	3.526.214.152	73,06%	1.300.294.211	26,94%	4.826.508.363	3,83%	3,31%	3,69%	98
2014	3.396.123.314	72,96%	1.258.590.591	27,04%	4.654.713.905	1,85%	0,92%	1,60%	94
2013	3.334.439.108	72,78%	1.247.137.858	27,22%	4.581.576.966	-1,29%	-1,64%	-1,38%	93
2012	3.377.908.705	72,71%	1.267.949.403	27,29%	4.645.858.108	-6,40%	-6,86%	-6,53%	94
2011	3.608.999.744	72,61%	1.361.366.197	27,39%	4.970.365.941	0,32%	1,44%	0,62%	101
2010	3.597.490.787	72,83%	1.342.017.717	27,17%	4.939.508.504				100

A31 VALDASTICO

Veicoli Chilometro						VARIAZIONE % su anno precedente			NUMERI INDICE (1)
ANNO	Leggeri	%	Pesanti	%	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali	Totali
2020	325.008.245	73,84%	115.139.737	26,16%	440.147.982	-21,30%	-5,83%	-17,77%	146
2019	412.976.830	77,16%	122.268.244	22,84%	535.245.074	1,52%	3,47%	1,96%	178
2018	406.804.564	77,49%	118.163.671	22,51%	524.968.235	3,59%	5,86%	4,09%	175
2017	392.704.211	77,87%	111.624.488	22,13%	504.328.699	6,20%	8,66%	6,73%	168
2016	369.790.779	78,26%	102.724.243	21,74%	472.515.022	19,76%	23,22%	20,50%	157
2015	308.769.424	78,74%	83.364.110	21,26%	392.133.534	23,50%	21,83%	23,14%	130
2014	250.020.281	78,51%	68.423.954	21,49%	318.444.235	7,03%	6,13%	6,84%	106
2013	233.595.459	78,37%	64.472.312	21,63%	298.067.771	6,79%	4,86%	6,37%	99
2012	218.735.429	78,06%	61.481.747	21,94%	280.217.176	-4,44%	-6,27%	-4,85%	93
2011	228.896.196	77,73%	65.596.428	22,27%	294.492.624	-2,07%	-1,83%	-2,01%	98
2010	233.729.101	77,77%	66.817.400	22,23%	300.546.501				100

(1) 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 74 assunto dal Numero Indice per i Veicoli Km. sulla A4 Brescia-Padova nel 2020 si traduce in un decremento degli stessi del 26% rispetto all'anno 2010.

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:

2.1.3 Traffico per tratta e direzione espresso in veicoli effettivi

A4 BRESCIA PADOVA

CARREGGIATA EST			Anno 2020	CARREGGIATA OVEST			VARIAZIONE % 2020 vs 2019 CARREGGIATA EST + OVEST
Veicoli Transitati				A4 BRESCIA PADOVA	Veicoli Transitati		
Leggeri	Pesanti	Totali			Totali	Pesanti	Leggeri
7.709.453	3.788.301	11.497.754	CC A4 AUTOSTRADE/BS-PD	11.603.175	3.858.361	7.744.814	-29,87%
8.381.275	4.581.870	12.963.145	ALLACCIAMENTO A4/A21	13.060.544	4.656.152	8.404.392	-29,78%
8.026.915	4.491.368	12.518.283	BRESCIA EST	12.574.617	4.551.682	8.022.935	-30,09%
7.658.966	4.736.650	12.395.616	DESENZANO DEL GARDA	12.398.211	4.826.588	7.571.623	-29,34%
7.683.320	4.741.661	12.424.981	SIRMIONE	12.509.079	4.842.701	7.666.378	-28,99%
7.162.848	4.158.464	11.321.312	PESCHIERA DEL GARDA	11.376.494	4.201.691	7.174.803	-31,06%
7.168.416	4.000.462	11.168.878	SOMMACAMPAGNA	11.389.511	4.194.232	7.195.279	-30,43%
7.966.383	4.415.538	12.381.921	ALLACCIAMENTO A4/A22	12.911.966	4.668.331	8.243.635	-28,82%
7.109.647	3.859.116	10.968.763	VERONA SUD	11.425.694	4.035.065	7.390.629	-28,49%
7.703.293	4.176.906	11.880.199	VERONA EST	11.935.694	4.182.001	7.753.693	-27,86%
7.053.366	3.979.781	11.033.147	SOAVE	11.105.096	4.002.673	7.102.423	-28,08%
7.116.617	3.933.680	11.050.297	MONTEBELLO	11.028.790	3.946.995	7.081.795	-27,80%
7.635.261	4.126.345	11.761.606	ALTE MONTECCHIO	11.925.294	4.193.545	7.731.749	-27,42%
7.532.887	4.167.323	11.700.210	VICENZA OVEST	11.746.780	4.171.269	7.575.511	-27,32%
8.816.474	4.372.211	13.188.685	VICENZA EST	13.345.302	4.379.172	8.966.130	-27,07%
7.968.830	3.619.067	11.587.897	ALLACCIAMENTO A4/A31	11.626.764	3.623.841	8.002.923	-27,17%
7.890.325	3.555.495	11.445.820	GRISIGNANO	11.500.535	3.562.601	7.937.934	-27,34%
6.935.593	3.368.262	10.303.855	PADOVA OVEST	9.936.269	3.271.133	6.665.136	-27,94%
			PADOVA EST				
38.677.503			Totale movimenti	38.863.735			-27,55%

A31 VALDASTICO

CARREGGIATA NORD			Anno 2020	CARREGGIATA SUD			VARIAZIONE % 2020 vs 2019 CARREGGIATA NORD+ SUD
Veicoli Transitati				A31 VALDASTICO	Veicoli Transitati		
Leggeri	Pesanti	Totali			Totali	Pesanti	Leggeri
744.163	386.809	1.130.972	BADIA POLESINE	1.138.511	374.143	764.368	-18,71%
797.575	381.384	1.178.959	PIACENZA D'ADIGE	1.182.544	371.845	810.699	-18,66%
883.687	406.036	1.289.723	SANTA MARGHERITA D'ADIGE	1.305.673	414.216	891.457	-17,94%
1.005.527	417.842	1.423.369	NOVENTA VICENTINA	1.453.498	426.830	1.026.668	-19,24%
1.325.606	477.915	1.803.521	AGUGLIARO	1.792.967	480.220	1.312.747	-19,54%
1.537.519	547.199	2.084.718	ALBETTONI-BARBARANO	2.073.780	548.531	1.525.249	-19,72%
1.809.041	624.118	2.433.159	LONGARE-MONTEGALDELLA	2.424.224	632.728	1.791.496	-19,74%
3.942.649	1.709.971	5.652.620	ALLACCIAMENTO A4/A31	5.761.435	1.720.768	4.040.667	-20,39%
3.236.770	1.004.145	4.240.915	VICENZA NORD	4.237.014	1.000.319	3.236.695	-18,96%
2.675.115	665.445	3.340.560	DUEVILLE	3.304.717	667.379	2.637.338	-13,99%
2.387.583	574.985	2.962.568	ALLACCIAMENTO A31/ SPV	2.921.973	567.756	2.354.217	33,79%
1.052.578	174.420	1.226.998	THIENE-SCHIO	1.200.425	170.814	1.029.611	-12,61%
			PIOVENE ROCCHETTE				
8.858.597			Totale movimenti	8.893.350			-19,80%

(*) Dal 03/06/2019, aperto l'allacciamento A31 Valdastico/Pedemontana Veneta

Di seguito si fornisce il dettaglio del traffico, espresso in veicoli effettivi, transitato in entrata/ uscita alle autostazioni della A4 Brescia Padova ed A31 Valdastico sia per il 2020 che per il 2019:

2.1.4 Traffico alle autostazioni espresso in veicoli effettivi

Tratto A4 BRESCIA PADOVA – ANNO 2020 e 2019

Anno 2020 A4 BRESCIA PADOVA	Veicoli Effettivi transitati in Entrata			Veicoli Effettivi transitati in Uscita			VARIAZIONE % 2020 vs 2019	
	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Pesanti	Leggeri	ENTRATE	USCITE
							Totali	Totali
BRESCIA EST	2.523.078	984.176	1.538.902	2.482.013	970.208	1.511.805	-25,59%	-23,93%
DESENZANO DEL GARDA	3.089.157	706.005	2.383.152	3.035.418	735.629	2.299.789	-32,03%	-28,79%
SIRMIONE	880.235	138.491	741.744	961.738	149.593	812.145	-42,41%	-37,06%
PESCHIERA DEL GARDA	3.270.398	971.234	2.299.164	3.241.482	913.421	2.328.061	-19,27%	-27,72%
SOMMACAMPAGNA	1.760.657	565.658	1.194.999	1.926.108	716.201	1.209.907	-31,30%	-30,11%
VERONA SUD	4.744.256	1.182.781	3.561.475	4.671.142	1.105.937	3.565.205	-30,26%	-31,30%
VERONA EST	3.608.408	1.099.947	2.508.461	3.206.972	929.093	2.277.879	-24,56%	-25,18%
SOAVE	2.302.502	668.967	1.633.535	2.318.956	686.764	1.632.192	-22,08%	-22,23%
MONTEBELLO	2.000.181	627.526	1.372.655	1.906.725	617.949	1.288.776	-24,82%	-24,37%
ALTE MONTECCHIO	2.079.150	588.091	1.491.059	2.264.345	641.976	1.622.369	-22,95%	-23,38%
VICENZA OVEST	2.960.461	665.242	2.295.219	2.843.343	601.988	2.241.355	-26,45%	-27,10%
VICENZA EST	2.455.946	403.526	2.052.420	2.565.993	406.541	2.159.452	-26,17%	-27,20%
GRISIGNANO	1.909.998	577.185	1.332.813	1.925.846	579.517	1.346.329	-21,98%	-22,34%
PADOVA OVEST	4.531.862	909.086	3.622.776	4.109.561	804.851	3.304.710	-26,74%	-28,86%
Totale movimenti	38.116.289	10.087.915	28.028.374	37.459.642	9.859.668	27.599.974	-26,65%	-27,29%

Anno 2019 A4 BRESCIA PADOVA	Veicoli Effettivi transitati in Entrata			Veicoli Effettivi transitati in Uscita			VARIAZIONE % 2019 vs 2018	
	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Pesanti	Leggeri	ENTRATE	USCITE
							Totali	Totali
BRESCIA EST	3.390.611	1.078.537	2.312.074	3.262.937	1.050.197	2.212.740	-1,64%	-2,61%
DESENZANO DEL GARDA	4.544.594	909.083	3.635.511	4.262.411	864.675	3.397.736	3,63%	0,30%
SIRMIONE	1.528.347	222.265	1.306.082	1.528.087	223.298	1.304.789	15,06%	4,16%
PESCHIERA DEL GARDA	4.051.161	919.288	3.131.873	4.484.671	1.029.241	3.455.430	-15,90%	-6,00%
SOMMACAMPAGNA	2.562.833	680.739	1.882.094	2.755.722	848.859	1.906.863	5,06%	3,80%
VERONA SUD	6.802.802	1.323.751	5.479.051	6.799.586	1.252.420	5.547.166	-0,54%	0,82%
VERONA EST	4.783.239	1.182.479	3.600.760	4.286.116	1.033.288	3.252.828	1,06%	0,13%
SOAVE	2.954.989	705.658	2.249.331	2.981.824	727.918	2.253.906	1,40%	1,41%
MONTEBELLO	2.660.598	708.656	1.951.942	2.520.997	711.271	1.809.726	1,30%	-0,87%
ALTE MONTECCHIO	2.698.297	640.157	2.058.140	2.955.291	719.385	2.235.906	-1,87%	1,22%
VICENZA OVEST	4.025.256	746.075	3.279.181	3.900.549	625.359	3.275.190	1,03%	0,93%
VICENZA EST	3.326.680	454.073	2.872.607	3.524.751	472.431	3.052.320	-0,36%	-0,16%
GRISIGNANO	2.448.193	621.672	1.826.521	2.479.848	622.555	1.857.293	0,19%	0,13%
PADOVA OVEST	6.186.057	1.041.308	5.144.749	5.777.080	972.666	4.804.414	0,80%	1,06%
Totale movimenti	51.963.657			51.519.870			-0,42%	0,02%

Tratto A31 VALDASTICO – anno 2020 e 2019

Anno 2020	Veicoli Effettivi						VARIAZIONE %	
	transitati in Entrata			transitati in Uscita			ENTRATE	USCITE
	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Totali
BADIA POLESINE	1.130.972	386.809	744.163	1.138.511	374.143	764.368	-18,56%	-18,87%
PIACENZA D'ADIGE	206.740	65.739	141.001	202.786	68.866	133.920	-14,73%	-13,26%
S. MARGHERITA D'ADIGE	518.927	157.145	361.782	531.292	174.864	356.428	-16,44%	-14,12%
NOVENTA VICENTINA	402.342	85.863	316.479	416.521	86.671	329.850	-19,61%	-13,98%
AGUGLIARO	664.135	173.577	490.558	623.452	166.894	456.558	-18,29%	-20,09%
ALBETTONI-BARBARANO	455.494	116.101	339.393	455.110	115.128	339.982	-18,20%	-18,57%
LONGARE-MONTEG. LLA	671.298	149.962	521.336	673.301	157.240	516.061	-20,52%	-20,66%
VICENZA NORD	2.654.347	978.342	1.676.005	2.541.631	963.719	1.577.912	-20,41%	-20,32%
DUEVILLE	1.552.679	434.498	1.118.181	1.520.737	440.258	1.080.479	-27,42%	-26,78%
THIENE-SCHIO	1.922.986	440.576	1.482.410	1.937.008	444.199	1.492.809	-21,69%	-24,26%
PIOVENE ROCCHETTE	1.200.425	170.814	1.029.611	1.226.998	174.420	1.052.578	-12,97%	-12,25%
Totale movimenti	11.380.345	3.159.426	8.220.919	11.267.347	3.166.402	8.100.945	-20,29%	-20,37%

Anno 2019	Veicoli Effettivi						VARIAZIONE %	
	transitati in Entrata			transitati in Uscita			ENTRATE	USCITE
	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Totali
BADIA POLESINE	1.388.679	403.029	985.650	1.403.250	393.365	1.009.885	6,43%	5,40%
PIACENZA D'ADIGE	242.457	67.375	175.082	233.775	68.416	165.359	6,10%	7,35%
S. MARGHERITA D'ADIGE	621.056	162.812	458.244	618.615	177.279	441.336	6,13%	3,32%
NOVENTA VICENTINA	500.469	90.857	409.612	484.212	80.193	404.019	4,43%	3,78%
AGUGLIARO	812.761	179.996	632.765	780.179	179.061	601.118	3,10%	8,03%
ALBETTONI-BARBARANO	556.861	123.834	433.027	558.931	124.433	434.498	2,99%	1,74%
LONGARE-MONTEG. LLA	844.620	165.334	679.286	848.674	171.401	677.273	1,47%	2,30%
VICENZA NORD	3.335.227	1.049.151	2.286.076	3.189.770	1.033.633	2.156.137	0,74%	-0,92%
DUEVILLE	2.139.335	516.496	1.622.839	2.077.035	521.000	1.556.035	-9,68%	-7,83%
THIENE-SCHIO	2.455.630	485.601	1.970.029	2.557.553	523.417	2.034.136	0,64%	6,33%
PIOVENE ROCCHETTE	1.379.248	190.945	1.188.303	1.398.336	197.004	1.201.332	4,15%	1,54%
Totale movimenti	14.276.343			14.150.330			0,52%	1,29%

Di seguito si fornisce il dettaglio mensile del traffico, espresso in veicoli effettivi, transitato in A4 Brescia Padova ed A31 Valdastico per tratta e direzione di marcia relativo al triennio 2018-2020:

2.1.5 Traffico pagante espresso in chilometri percorsi

A4 BRESCIA PADOVA ed A31 VALDASTICO

ANNO 2020	VEICOLI CHILOMETRO					TOTALE
	LEGGERO		PESANTE			
	CLASSE A	CLASSE B	CLASSE 3	CLASSE 4	CLASSE 5	
Gennaio	305.663.712	41.008.622	7.957.786	5.122.510	65.759.049	425.511.679
Febbraio	275.252.273	41.629.094	8.336.535	5.493.024	68.484.340	399.195.266
Marzo	81.103.178	23.613.040	6.624.578	3.971.646	61.170.372	176.482.814
Aprile	31.288.496	15.765.350	4.675.324	2.655.473	46.040.597	100.425.240
Maggio	115.902.155	31.431.734	7.132.960	4.341.679	60.426.917	219.235.445
Giugno	262.007.401	41.481.088	8.379.538	5.184.060	65.595.578	382.647.665
Luglio	335.510.633	48.012.844	9.806.974	5.807.304	74.010.690	473.148.445
Agosto	351.661.904	38.423.837	7.323.052	4.114.209	50.755.149	452.278.151
Settembre	322.697.253	47.424.656	9.623.783	5.698.703	72.637.556	458.081.951
Ottobre	279.764.490	46.598.705	9.238.092	6.118.116	75.393.162	417.112.565
Novembre	164.724.339	38.957.601	8.301.365	5.566.645	72.011.715	289.561.665
Dicembre	172.765.236	39.018.451	7.453.930	5.374.613	63.175.129	287.787.357
Totali	2.698.341.070	453.365.022	94.853.917	59.447.982	775.460.254	4.081.468.243

ANNO 2019	VEICOLI CHILOMETRO					TOTALE
	LEGGERO		PESANTE			
	CLASSE A	CLASSE B	CLASSE 3	CLASSE 4	CLASSE 5	
Gennaio	293.441.306	41.227.959	7.661.705	5.582.490	65.891.468	413.804.928
Febbraio	277.669.712	41.911.930	7.855.507	5.633.008	66.181.623	399.251.780
Marzo	326.489.709	48.780.524	8.921.695	6.036.697	70.944.436	461.173.061
Aprile	337.475.677	49.639.825	8.933.563	5.726.710	65.956.951	467.732.726
Maggio	331.528.791	52.182.171	9.865.285	6.380.209	74.545.202	474.501.658
Giugno	367.067.944	51.420.238	10.037.694	5.974.175	68.277.121	502.777.172
Luglio	398.264.929	54.748.694	11.429.522	6.456.622	76.500.208	547.399.975
Agosto	398.738.037	42.968.193	8.295.721	4.123.425	48.992.854	503.118.230
Settembre	365.275.265	51.494.333	9.948.363	5.926.095	69.564.155	502.208.211
Ottobre	345.153.666	52.965.718	10.069.169	6.469.588	77.030.543	491.688.684
Novembre	307.472.310	45.322.232	8.536.262	5.891.150	69.184.407	436.406.361
Dicembre	320.591.684	42.552.295	7.659.742	5.105.734	58.910.382	434.819.837
Totali	4.069.169.030	575.214.112	109.214.228	69.305.903	811.979.350	5.634.882.623

ANNO 2018	VEICOLI CHILOMETRO					TOTALE
	LEGGERO		PESANTE			
	CLASSE A	CLASSE B	CLASSE 3	CLASSE 4	CLASSE 5	
Gennaio	297.742.439	40.340.916	7.609.748	5.199.558	63.587.132	414.479.793
Febbraio	280.796.615	41.628.277	7.909.414	5.504.325	64.423.792	400.262.423
Marzo	310.065.606	48.364.488	9.027.827	6.185.476	71.470.295	445.113.692
Aprile	345.912.665	48.417.406	8.670.326	5.441.973	63.131.130	471.573.500
Maggio	350.754.292	53.828.546	10.154.228	6.378.314	73.254.138	494.369.518
Giugno	363.387.433	51.923.912	9.991.497	6.076.587	69.448.770	500.828.199
Luglio	405.416.263	54.098.404	11.040.559	6.196.397	71.867.459	548.619.082
Agosto	387.606.396	43.369.028	8.452.178	4.402.796	51.055.788	494.886.186
Settembre	371.149.395	50.667.608	9.644.800	5.822.312	67.061.190	504.345.305
Ottobre	337.779.056	52.501.225	9.890.490	6.675.710	76.061.835	482.908.316
Novembre	305.310.673	46.563.796	8.502.226	6.135.046	69.949.873	436.461.614
Dicembre	320.242.417	41.640.751	7.113.529	5.088.971	56.486.897	430.572.564
Totali	4.076.163.250	573.344.357	108.006.822	69.107.465	797.798.299	5.624.420.192

Di seguito è riportato il dettaglio della tipologia di pagamento del pedaggio in uscita alle stazioni sulle tratte A4 Brescia Padova ed A31 Valdastico:

2.1.6 Tipologia di pagamento del pedaggio

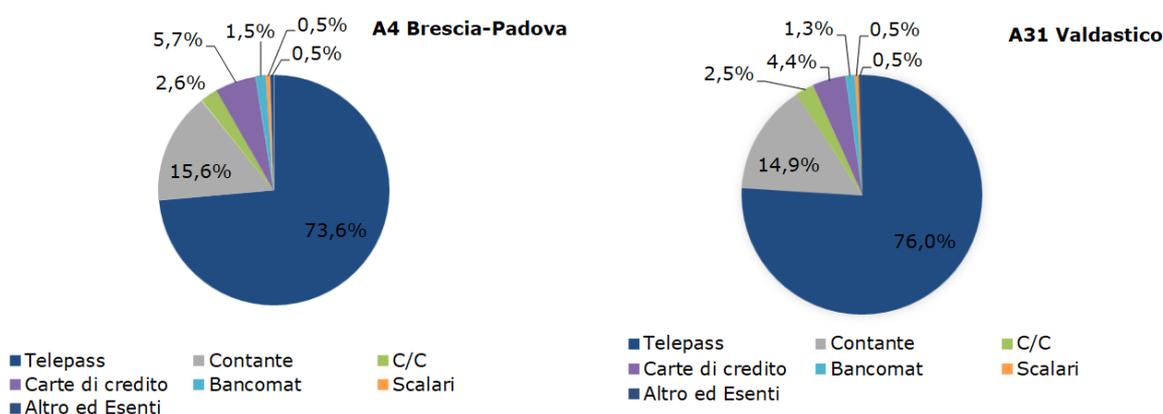
A4 BRESCIA PADOVA

TRANSITI IN USCITA ALLE STAZIONI PER TIPOLOGIA DI PAGAMENTO								
ANNO	Telepass	Contante	C/C	Carte di credito	Bancomat	Scalari	Altro ed Esenti	N. TRANSITI IN USCITA
2020	73,6%	15,6%	2,6%	5,7%	1,5%	0,5%	0,5%	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
2013	66,56%	23,82%	3,36%	2,61%	2,23%	0,94%	0,48%	46.230.852
2012	66,38%	24,42%	3,50%	2,29%	1,93%	0,99%	0,49%	47.546.685

A31 VALDASTICO

TRANSITI IN USCITA ALLE STAZIONI PER TIPOLOGIA DI PAGAMENTO								
ANNO	Telepass	Contante	C/C	Carte di credito	Bancomat	Scalari	Altro ed Esenti	N. TRANSITI IN USCITA
2020	76,0%	14,9%	2,5%	4,4%	1,3%	0,5%	0,5%	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
2013	70,64%	20,97%	3,32%	1,72%	2,08%	0,88%	0,39%	8.906.611
2012	70,54%	21,39%	3,41%	1,57%	1,75%	0,94%	0,40%	8.059.309

2.1.7 Grafico relativo alla tipologia di pagamento del pedaggio alle Stazioni



2.2 Incidentalità

Di seguito si fornisce il quadro riassuntivo degli incidenti occorsi sulle tratte A4 Brescia Padova ed A31 Valdastico:

Quadro riassuntivo degli incidenti

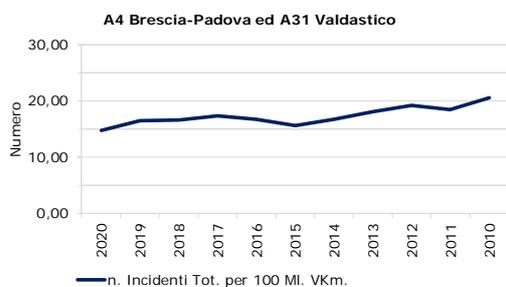
A4 BRESCIA PADOVA ed A31 VALDASTICO

INCIDENTI								
ANNO	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⁾
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
2013	884	18,12	6	0,12	376	7,71	6	0,12
2012	946	19,20	13	0,26	411	8,34	14	0,28
2011	974	18,50	6	0,11	534	10,14	6	0,11
2010	1.079	20,59	19	0,36	626	11,95	22	0,42

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

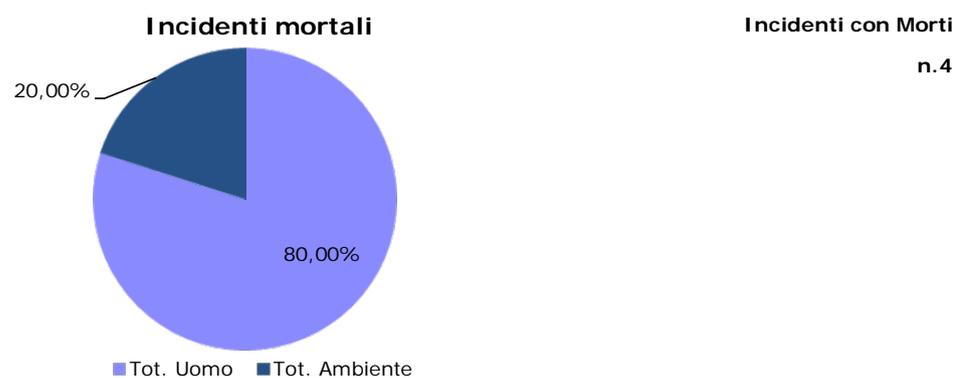
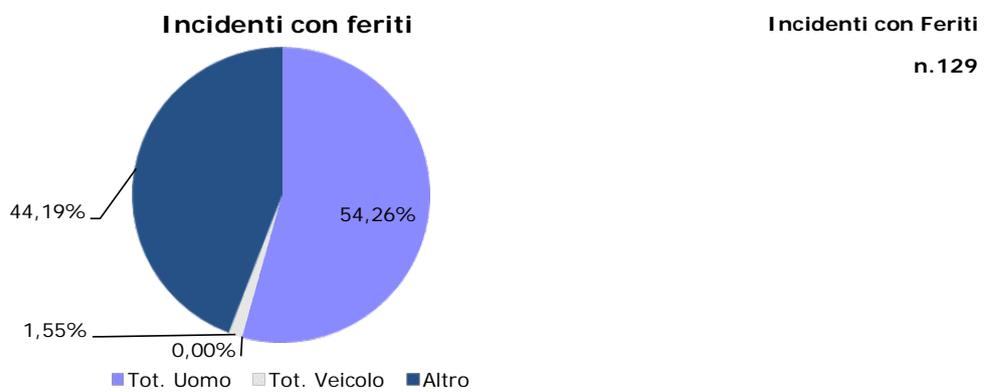
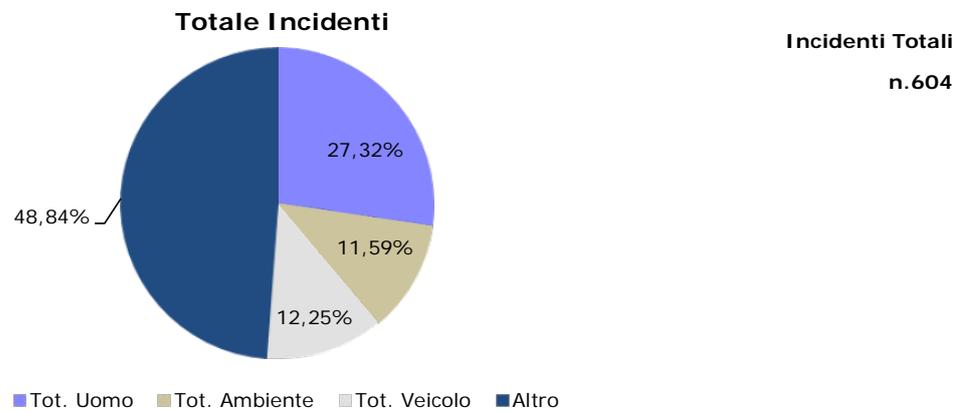
Incidenti per tratta - Raffronto con anno precedente								
ANNO	Totali		Con Lesioni		Con Feriti		Con Decessi	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
A4 Brescia Padova	540	847	116	235	112	227	4	8
A31 Valdastico	64	84	17	32	17	29	0	3
Totale	604	931	133	267	129	256	4	11

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



2.3 Tariffe

Nonostante l'incremento tariffario richiesto per l'anno 2020 sia risultato conforme 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 2020 in attesa dell'approvazione dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario, in forza a quanto previsto all'Art.13 del Decreto Legge "Milleproroghe" del 31.12.2019.

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 2020 Classe veicolare	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio in vigore al 01.01.2020	Tariffa Integrazione Canone annuo in vigore al 01.01.2020	Quota% Integrazione Canone annuo su Tariffa Totale	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio IVA esclusa
A	Euro 0,04953	Euro 0,00600	11%	Euro 0,05553
B	Euro 0,05076	Euro 0,00600	11%	Euro 0,05676
3	Euro 0,05838	Euro 0,01800	24%	Euro 0,07638
4	Euro 0,09648	Euro 0,01800	16%	Euro 0,11448
5	Euro 0,11677	Euro 0,01800	13%	Euro 0,13477

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 01.01.2020	Tariffa dell'Integrazione Canone annuo in vigore al 01.01.2020	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio IVA esclusa
A	Euro 0,04953	Euro 0,00600	Euro 0,05553
B, 3, 4, 5	Euro 0,09026	Euro 0,01407	Euro 0,10432
Totali Classi	Euro 0,06333	Euro 0,00873	Euro 0,07207

2.4 Pedaggi

I ricavi da pedaggio nel 2020 sono ammontati ad Euro 295.931 mila che al netto di integrazione del canone annuo sono risultati pari ad Euro 260.285 mila, con un decremento rispetto al valore netto del 2019 del 23,81%.

Le integrazioni del canone annuo corrisposte all'ANAS S.p.A. sono ammontate ad Euro 35.646 mila con un decremento pari allo 21,99% rispetto all'anno 2019, 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 2020 è risultata pari ad Euro 0,06333, di cui Euro 0,04953 per i veicoli leggeri ed Euro 0,09026 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 2020, secondo quanto disposto ai fini informativi dall'art. 41 della legge n. 41 del 28.2.1986, ammontano ad Euro 205.730 (Euro 319.194 nel corso del 2019).

Con riferimento al Protocollo d’Intesa per la modulazione tariffaria MIMS-AISCAT del 24 febbraio 2014, si evidenzia che, come nel 2019, non sono state concesse le agevolazioni e/o riduzioni tariffarie nel corso dell’esercizio 2020.

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 ⁽¹⁾ ed Integrazione Canone Annuo/ Sovrapprezzi ⁽²⁾		Integrazione Canone Annuo/ Sovrapprezzi ⁽²⁾	
	Totale	Numeri Indice ⁽³⁾	Totale	Numeri Indice ⁽³⁾
2020	260.285.090	108	35.645.955	147
2019	341.628.576	142	45.695.290	189
2018	338.983.465	141	45.445.472	188
2017	326.833.892	136	44.591.584	184
2016	310.348.298	129	43.038.596	178
2015	298.783.255	124	41.394.882	171
2014	279.801.570	116	39.479.388	163
2013	268.065.146	111	38.802.039	160
2012	262.065.744	109	39.093.612	161
2011	260.385.872	108	41.697.684	172
2010	240.994.942	100	24.222.563	100

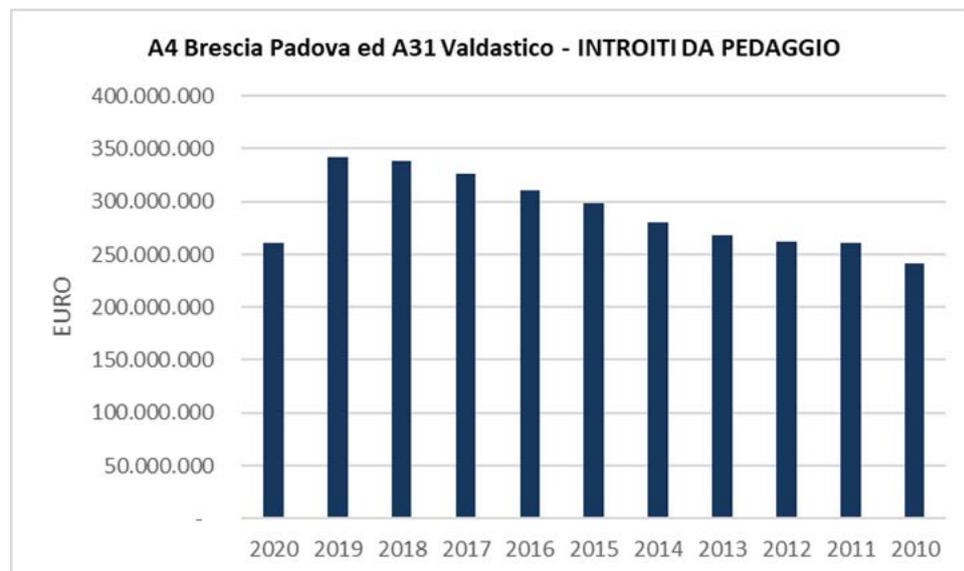
⁽¹⁾ L’articolo 40, comma 1-ter del DL 6 luglio 2011 n. 98 (come da ultimo modificato dall’art. 11, comma 1, lett. a) del Decreto-legge 28 giugno 2013, n. 76) ha disposto l’aumento dell’aliquota IVA ordinaria dal 21 al 22%, a decorrere dal 1° ottobre 2013.

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ 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 108 assunto per gli Introiti da pedaggio sui tratti in concessione nel 2020 corrisponde ad un incremento degli stessi dell’8% rispetto all’anno 2010.

2.4.1 Grafico riferito ai proventi annui da pedaggio

A4 BRESCIA PADOVA ed A31 VALDASTICO



2.5 Manutenzioni stradali

Nell'ambito dei lavori di ordinaria manutenzione delle pavimentazioni, al fine di assicurare idonea conservazione delle stesse e condizioni di sicurezza della circolazione sulla rete autostradale e sulle tangenziali assentite in concessione, si è intervenuti su tratti ammalorati e/o vetusti. In considerazione dei parametri di riferimento forniti dagli indici IRI (*International Roughness Index* – Indice Internazionale di Rugosità) e CAT (Coefficiente di Aderenza Trasversale) nonché dello stato di conservazione delle pavimentazioni, rilevato attraverso continui monitoraggi sull'intero tronco autostradale e tangenziali di competenza, l'Unità Organizzativa Manutenzioni Straordinarie, nell'ambito della Funzione Costruzioni Autostradali, ha redatto le progettazioni degli interventi.

Nel corso del 2020 sono stati eseguiti i seguenti lavori:

- nei tratti oggetto di manutenzione sull'Autostrada A4, in relazione alla necessità di intervenire anche negli strati profondi, in particolare sulle corsie di marcia lenta e marcia veloce, si è dato corso a lavorazioni differenziate. Il rifacimento del manto d'usura drenante - fonoassorbente ha invece interessato l'intera sezione della carreggiata;
- nei tratti oggetto di manutenzione sulla Tangenziale Sud di Verona, sulla Bretella Porcilana, sul Raccordo Porcilana, sugli svincoli e rotonda esterna all'Autostazione di Brescia Est si è provveduto al rifacimento di alcuni tratti significativi della pavimentazione.

La superficie complessivamente interessata dalle pavimentazioni è pari a mq 400.471,86 in A4, mq 109.133,48 in Tangenziale Sud di Verona, sulla Bretella Porcilana, sul Raccordo Porcilana, sugli svincoli e rotonda esterna all'Autostazione di Brescia Est.

Al fine di ridurre il disagio all'utenza, gli interventi descritti sono stati attuati, per quanto possibile, con lavorazioni continue nell'arco delle 24 ore, nei fine settimana e, durante il periodo in cui le misure assunte dal Governo per contenere e gestire l'emergenza sanitaria COVID-19 hanno determinato una drastica riduzione della mobilità, si è operato anche nei giorni feriali, così anticipando l'ultimazione degli interventi ed evitando la presenza di cantieri nei periodi di allentamento delle misure restrittive e, quindi, di maggiore mobilità.

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, effettuati durante la stagione invernale, ha comportato la necessità di eseguire ulteriori interventi sulle pavimentazioni, anche negli strati più profondi, 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. La superficie complessiva di tali interventi è pari a mq 76.132,48.

Durante i lavori di rifacimento pavimentazione in A4 e su un tratto di Tangenziale Sud di Verona, si è provveduto al rifacimento di tutti i giunti di dilatazione sul Ponte Fiume Adige, Canale Sade e Strada Comunale Brazze per un totale di m 416,84.

Inoltre, sono state sostituite tutte le linee di giunto sul viadotto S.S. 248 in carreggiata nord dell'autostrada A31 e sul cavalcavia 314 sul raccordo esterno di Vicenza Ovest.

Nel corso del 2020 sono stati eseguiti lavori di ripristino delle velette di alcuni cavalcavia dell'autostrada A31 nonché interventi di ripristino del degrado superficiale su manufatti delle autostrade A4, A31, tangenziali e raccordi. Sono stati completati gli interventi di manutenzione sulle solette di copertura delle gallerie Agugliaro e Saline lungo l'Autostrada A31 Valdastico.

Sono stati inoltre avviate attività di rilievo, verifica e progettazione di interventi da attuare sui ponti sul fiume Bacchiglione, sul fiume Tesina e sui fiumi Chiese e Guà dell'Autostrada A4.

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

In A4 nelle gallerie dei Berici è stato sostituito ed ampliato l'impianto di videosorveglianza con l'introduzione delle telecamere a rilevamento termico e a rilevamento automatico degli incidenti.

Il progetto per l'adeguamento degli impianti tecnologici della galleria di San Zeno sulla variante della S.S. 11 in corrispondenza dell'abitato di Lonato, a seguito dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione, è stato inviato al MIMS-DGVCA che lo ha restituito con l'indicazione di ridurre i costi in quanto la galleria non sarebbe parte della rete TEN-T e, pertanto, il Ministero riterrebbe non applicabile il D. Lgs 264/2006. La Società, vista l'importanza dell'investimento e le difficoltà che si generano ogniqualvolta si chiude la galleria e, di conseguenza l'importante Variante di Lonato (BS), sta, da tempo, rappresentando al Ministero l'opportunità di un adeguamento anche alla citata norma, tenuto conto che l'applicazione della stessa, dopo la copertura sulla rete TEN-T, sarà verosimilmente estesa alla rete di interesse nazionale, nella quale è compresa la Variante. È pertanto in attesa che il MIMS confermi le indicazioni/criteri per procedere con la riprogettazione.

Si è proceduto all'esecuzione di **vari lavori** per la ripresa di frane e smottamenti, anche di consistente rilevanza, lungo la scarpata autostradale e le pertinenze autostradali. 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 e riprofilatura dei fossi di guardia. 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.

Nel corso del 2020 si è provveduto alla riqualificazione dell'aiuola centrale spartitraffico dell'A4 per un totale di circa 14,8 km.

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. Si è proceduto, 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 retroriflettenza.

Nel 2020, 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. 3.669 nastri, corrispondente ad un'estensione di circa 14,7 Km. Si è inoltre provveduto alla riqualificazione del sicurvia in diversi tratti per un totale di n. 2.367 nastri, pari a circa 10,65 km.

La **recinzione** laterale dei tratti autostradali di competenza si sviluppa per circa Km 469 e ha un'altezza standard pari a cm 135 con alcuni tratti innalzati fino a cm 250 per impedire l'ingresso ad animali. 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 per un totale di circa 11,8 Km.

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

- *sfalci*: hanno interessato le banchine, le scarpate fino alla recinzione, le aree delle autostazioni e dei parcheggi e l'aiuola centrale spartitraffico con almeno n. 5 interventi;
- *diserbi*: le operazioni sono state eseguite complessivamente per almeno n. 1 volta e specificatamente lungo la fascia a ridosso della banchina e nella fascia di terreno a cavallo della rete di recinzione e almeno n. 2 interventi nell'aiuola spartitraffico;
- *cure colturali*: potature, disboscamenti e piantumazioni di nuove essenze che hanno interessato le piante poste a dimora lungo l'autostrada, nonché nelle aree di pertinenza. 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.

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 proseguita la sostituzione progressiva delle casse per l'esazione automatica del pedaggio più vetuste con modelli di ultima generazione. In conformità alle vigenti normative, si è dato corso, inoltre, ad un aggiornamento tecnologico per il pagamento del pedaggio con carte di credito e di debito dotate di tecnologia a chip, secondo le modalità previste dallo standard EMV.

In riferimento ai **fabbricati e agli impianti di alimentazione elettrica e idrosanitari** si è proseguito nell'attività di manutenzione e, laddove necessario, a ristrutturazione e rinnovo, per mantenere un buon grado di fruibilità e di sicurezza. È stata attivata la sperimentazione del sistema contromano nelle aree di servizio con l'installazione di un sistema di videosorveglianza. Nel tratto Soave-Montebello si è proceduto in spartitraffico all'installazione di un primo tratto di impianto per la segnalazione antinebbia. Sono stati sostituiti i lettori di pista con nuovi modelli a tecnologia EMV per la lettura delle carte di credito dotate di microchip, nonché aggiornato il sistema audiovideo per la gestione da remoto delle anomalie di pista.

È in via di conclusione la sostituzione del sistema di trasmissione del ponte radio: da analogico a digitale; si è altresì provveduto a potenziarne la copertura all'interno delle gallerie dei Berici e in altre tratte minori con segnale debole. Sono state sostituite la quasi totalità delle sbarre di pista adeguandole alla normativa vigente.

Sono state eseguite varie attività di **progettazione esecutiva** ed inviate al MIMS per la relativa approvazione, tra cui le più rilevanti sono:

- riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti e realizzazione di nuove barriere, compresa la risoluzione dei punti singolari – Stralcio 2019;
- riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti di vecchio impianto e realizzazione di nuove barriere, compresa la risoluzione dei punti singolari – Stralcio 2020;
- realizzazione di n. 3 PMV in itinere lungo l'A31 sud e di n. 2 postazioni telecamere su torri e n. 2 PMV sulla viabilità esterna in A4.

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

- individuazione dell'appaltatore per la realizzazione del nuovo Centro Operativo Autostradale (C.O.A.) Veneto presso la sede della Polizia Stradale di Padova, preposto al controllo dei tratti autostradali veneti;
- esecuzione lavori per la realizzazione della nuova sede per il Distaccamento della Polizia Stradale presso l'autostazione di Badia Polesine (RO);
- avvio dei lavori per la riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti tra l'A4 e la Tangenziale Sud di Verona.

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, 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 2020, ivi compresi gli eventuali servizi ad esse associati, hanno comportato ricavi per Euro 2.042 mila con un decremento di Euro 426 mila (pari a -17,26%) rispetto al dato 2019 (Euro 2.468 mila), oltre ad Euro 262 mila incassati da Autostrade per l'Italia S.p.A. e relativi ai transiti Telepass. Lungo le competenze della Società sono transitati n.26.449 trasporti eccezionali con una diminuzione -13,18% rispetto al 2019.

2.6 Ricavi da gestione aree di servizio

Tutte le attività relative alla gestione dei rapporti contrattuali con i sub-concessionari, affidatari della gestione dei servizi *oil* e *non oil*, nelle aree di servizio e di sosta in concessione alla Società, sono state gestite dalla società parte correlata A4 Trading S.r.l., sulla base del Mandato di rappresentanza alla stessa conferito a partire dal 2003.

Lungo le tratte di competenza A4 e A31 sono attualmente affidati in sub-concessione n.33 servizi. I servizi *non oil* (totale n.18) sono suddivisi tra i due maggiori *player* Autogrill Italia – parte correlata (n. 11) e Chef Express (n.5), oltre a Bauli Grill (n.1) e Sirio (n.1). I servizi *oil* (totale n. 15) sono suddivisi fra le seguenti compagnie petrolifere: ENI (n.5), Italiana Petroli (n.4), EG Italia (n.2), San Marco Petroli Distribuzione (n.2), Tamoil Italia (n.1) e Kuwait Petroleum Italia (n.1).

Nonostante l'impatto derivante dalla crisi pandemica da COVID-19, nel corso del 2020 è stato dato ulteriore impulso al piano di riqualificazione dei servizi *oil* e *non oil* con importanti interventi di ristrutturazione e *restyling* dei fabbricati e degli impianti delle aree di servizio e di sosta per un totale di circa Euro 6.700 mila a carico dei sub-concessionari, corrispondente a circa il 13,85 % degli investimenti previsti nel periodo 2018-2021. Gli inevitabili effetti della crisi pandemica hanno comunque determinato la riprogrammazione di taluni interventi, con conseguente estensione del piano degli investimenti fino all'esercizio 2022.

Le opere di ristrutturazione realizzate nel corso del 2020 hanno per lo più interessato n. 3 servizi food (con il completamento a cura dell'operatore Autogrill – parte correlata - di rilevanti investimenti per la riqualificazione dei punti vendita Scaligera Est-Ovest e Monte Alto Est, e l'avvio di un'importante iniziativa di ampliamento e ristrutturazione a cura dell'operatore Sirio nell'ambito dell'area di sosta Campagnola Est) e n.2 servizi *oil* (consistenti nel completamento delle opere di riqualificazione delle aree di servizio Scaligera Ovest e Monte Baldo Est rispettivamente a cura di ENI e di Italiana Petroli). Da segnalare anche la realizzazione da parte di Autostrada della riorganizzazione di una

porzione dei piazzali dell'area di servizio Monte Baldo Est, nel rispetto degli impegni assunti nell'Accordo di Conciliazione sottoscritto con il partner SITA-Bauli Grill nel 2017.

Attraverso A4 Trading S.r.l.-parte correlata-, la Società continua a svolgere 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 fatturati/erogati prodotti.

Sotto il profilo delle performance degli operatori *oil* e *food*, il 2020 è stato purtroppo caratterizzato dall'impatto imprevisto e imprevedibile generato dalla crisi emergenziale per il contenimento dell'epidemia da COVID-19 che, in modo più accentuato nel periodo marzo-maggio (*lockdown* fase 1) e novembre-dicembre (fase 2 - con forti limitazioni agli spostamenti fra regioni), ha pesantemente condizionato i volumi di vendita e conseguentemente i fatturati. La crisi pandemica ha condizionato l'approccio dell'utenza all'offerta di servizio, determinando un mutamento dei comportamenti e della propensione alla spesa che, purtroppo, da più parti si ritiene potrà almeno in parte condizionare anche il trend post-pandemia.

Il 2020 evidenzia una perdita di fatturato complessiva rispetto al 2019 dei servizi di ristorazione pari a 41,56% (- 46,23% se si considerano le vendite caratterizzate da maggiore marginalità, cioè il core business dei servizi ristoro inteso come attività di bar, ristorante e market, con esclusione dei cosiddetti "prodotti complementari"). Leggermente migliore la performance registrata dai servizi petroliferi, comunque in uno scenario di significativa contrazione rispetto al 2019, che si è attestata per l'erogato complessivo di carburante (SSP, gasolio, GPL e metano) al -38,80%.

I dati evidenziano quindi una riduzione di fatturati ed erogati nelle aree di servizio ben superiore rispetto alla diminuzione del traffico registrata nel medesimo periodo. Al termine delle fasi più critiche (*lockdown* fase 1 e *lockdown* parziali fase 2) le performance delle aree di servizio hanno infatti evidenziato una maggiore lentezza nel faticoso trend di recupero rispetto al traffico, a conferma di una mutata propensione dell'utenza autostradale nell'approccio al servizio, oltre naturalmente alla perdurante assenza di una componente fondamentale dell'utenza ascrivibile al traffico turistico (italiano, ma soprattutto straniero), ed in parte anche al traffico business.

Nel 2020 il fatturato complessivo per i servizi di ristorazione è infatti sceso a Euro 36.177 mila ed il volume di erogato carburanti si è ridotto a 36.786 mc.

I pesantissimi effetti della pandemia da COVID-19 hanno indotto tutti gli operatori dei servizi *oil* e *non oil* a richiedere l'adozione, da parte delle concessionarie autostradali, di misure economiche di sostegno, peraltro fortemente sollecitate dalle varie associazioni di categoria nei tavoli di confronto coordinati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

La Società, attraverso la parte correlata A4 Trading, ha adottato una strategia di verifica dei reali andamenti delle vendite nell'intero esercizio 2020. È stata condotta con gli operatori una lunga trattativa, conclusasi positivamente tra dicembre 2020 e inizio 2021, basata non tanto sull'andamento dei risultati delle vendite, quanto piuttosto ancorata alla variazione del traffico, limitatamente ai mesi maggiormente interessati dalle limitazioni governative per il contenimento degli effetti della pandemia (marzo-giugno e novembre). Tale strategia ha permesso di ottenere un risultato complessivo per il 2020, per royalties generate dai servizi *oil* e *non oil* nelle aree di servizio e di sosta, di Euro 9.200 mila, limitando la riduzione di valore rispetto al cosiddetto "minimo garantito" percepito nel 2019 (Euro 10.107 mila).

2.7 Servizi all'utenza stradale

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 14'50". Tale valore, di 25" 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 2020, con cadenza settimanale e con l'ausilio di mezzi speciali, ha garantito la pulizia e la raccolta dei rifiuti 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.

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.

Il servizio di soccorso meccanico, che viene effettuato tramite officine esterne, ha assicurato anche nel corso dell'esercizio 2020 assistenza all'utenza con n. 10.215 interventi di recupero di veicoli rimasti in panne o incidentati, registrando una flessione pari al -32,00% rispetto al 2019 per le ovvie ragioni di riduzione del traffico occorso causa emergenza sanitaria.

I tempi medi d'intervento, previsti dal regolamento di soccorso meccanico in autostrada, per gli interventi di Servizio Pubblico Essenziale nel corso del 2020 sono diminuiti rispetto a quelli dell'anno precedente per il recupero dei mezzi leggeri, attestandosi a 20'33". Per il recupero dei mezzi pesanti i tempi dall'attivazione fino all'arrivo sul posto sono diminuiti rispetto all'anno precedente (25'50"), con un tempo medio di 18'00". Tale importante variazione è conseguenza dell'emergenza pandemica che ha ridotto di circa il 30% il traffico veicolare in autostrada.

Il Centro Operativo, 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. Il compito degli operatori è coadiuvato da n. 70 postazioni di telecamere brandeggiabili a colori, dotate di sistema A.I.D. (*Automatic Incidents Detection* - Rilevazione Automatica Incidenti) dislocate nei punti più critici della A4 e della A31. Tali dispositivi consentono una copertura di circa il 60% del tratto autostradale di competenza. Oltre a tali dispositivi, sono attive ulteriori n. 8 telecamere brandeggiabili e n. 7 dotate del sistema A.I.D., che monitorano costantemente le quattro gallerie dei Monti Berici in A4, n. 6 telecamere poste all'interno delle Gallerie dei Monti Berici sulla Tangenziale Sud di Vicenza e n. 6 telecamere posizionate all'interno e n.2 all'esterno della Galleria S. Zeno della variante alla S.R. 11 di Lonato.

2.8 Gestione contenziosi per danni subiti dalla Società

Nell'anno 2020 sono state avviate n.344 procedure risarcitorie nei confronti degli utenti resisi responsabili di sinistri (n. 454 nel 2019) che hanno comportato danni alle infrastrutture autostradali. La richiesta risarcitoria complessiva è stata di Euro 1.437 mila (Euro 1.158 mila nel 2019).

3 Altre attività

3.1 Investimenti realizzati

Di seguito viene riportato l'elenco delle opere già realizzate in completo autofinanziamento, con riferimento ai pregressi piani finanziari, oltre alla costruzione delle infrastrutture autostradali in concessione:

- Terza corsia da Sommacampagna a Padova;
- Tangenziale Sud di Verona;
- Tangenziale Nord di Padova 1° lotto;
- Tangenziale Nord di Padova 2° lotto;
- Variante alla S.S. 11 fra Lonato ed il casello di Desenzano (tangenziale di Lonato);
- Nuovo casello di Brescia Est e collegamenti con la S.S. 11 e S.S. 236;
- Ampliamento, ristrutturazione e connessione con la viabilità ordinaria del casello di Verona Sud;
- Svincolo a due livelli del casello di Montebello sulla S.S. 11 e collegamento alla viabilità ordinaria;
- Gallerie autostradali a tre corsie dei Monti Berici;
- Nuovo casello di Padova Ovest e collegamenti con la viabilità ordinaria;
- Ulteriori opere complementari all'infrastruttura autostradale;
- Collegamento del casello di Desenzano con la S.S. 567 e la S.S. 11 (La Perla);
- Tangenziale Nord di Padova - 3° Lotto;
- Terza corsia da Brescia a Sommacampagna;
- Barriere antirumore lungo la A4, lotto A;
- Barriere antirumore lungo la A4, Lotto B;
- Barriere antirumore lungo la A4, Lotto C;
- Tangenziale Est di Verona;
- Tangenziale Sud di Vicenza;
- Casello di Grisignano di Zocco (VI): armonizzazione dei collegamenti con la viabilità ordinaria;
- Armonizzazione dei collegamenti viari di Via Po con il casello di Padova Ovest;
- Nuova autostazione di Verona Est;
- Armonizzazione dei collegamenti dell'autostazione di Verona Est;
- Nuova autostazione di Soave-San Bonifacio e collegamenti con la viabilità esistente;
- Collegamento della stazione autostradale di Vicenza Ovest con la S.S. 11 (Ponte Alto);
- Barriere antirumore lungo l'autostrada A31 (tratto Vicenza-Piovene Rocchette);

- Tangenziale di Limena;
- Autostrada A31 Valdastico, Tronco Vicenza-Rovigo;
- Nuova autostazione di Montecchio Maggiore e dei collegamenti con la viabilità ordinaria – 1° stralcio;
- Nuova autostazione di Montecchio Maggiore e dei collegamenti con la viabilità ordinaria – 1° stralcio.
- Opere di finitura delle Aree di Servizio Nanto degli Ulivi Sud e Castegnaro delle Ciliegie Nord lungo la A31 Valdastico tronco Vicenza – Rovigo;
- Riparazione dell'impalcato metallico del Ponte sul Fiume Mincio al km 258+817 dell'Autostrada A4

3.2 Investimenti in corso di realizzazione

Nel 2020 si è dato corso ai seguenti investimenti:

- **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 - VR):** i lavori sono finalizzati al miglioramento della viabilità, mediante allargamento della piattaforma autostradale e realizzazione della corsia di emergenza attualmente mancante. L'intervento consente inoltre di raddoppiare la carreggiata dell'adiacente Tangenziale Sud di Verona, portando da due a quattro il numero delle corsie di transito.

Il progetto esecutivo è stato approvato dal Concedente Ministero Infrastrutture e Trasporti (Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali) nel luglio 2018 e nel dicembre 2018 è stata inoltrata comunicazione di aggiudicazione.

Nel corso del 2019 è stato stipulato il contratto e sono stati consegnati i lavori all'ATI aggiudicataria. Il citato Contratto è stato tuttavia risolto in data 14 febbraio 2020 a seguito di varie contestazioni di ritardi ed inadempimenti, con un procedimento avviato e concluso ai sensi, ed in applicazione, dei disposti di cui all'art. 108, commi 3 e 4 del D.Lgs 50/2016. Ne è seguita una controversia che si è sostanziata nell'avvio di una causa per il blocco dell'escussione della fideiussione, che ha visto l'appaltatore soccombente in fase cautelare, e un Accertamento Tecnico Preventivo. Sono seguiti vari tentativi di ricercare una composizione bonaria della vertenza che consentisse di sbloccare i lavori, perseguendo con celerità il pubblico interesse della realizzazione dell'opera. Tali tentativi hanno visto coinvolto anche il Commissario Giudiziale della ditta aggiudicataria, nominato a seguito di avvio di procedura di concordato pre-fallimentare. Trovata infine una composizione transattiva, la Società ha provveduto, mediante scorrimento della graduatoria, al nuovo affidamento dell'appalto al secondo classificato. L'affidamento è avvenuto alle medesime condizioni proposte dall'originario aggiudicatario in sede di offerta come previsto dalla normativa. In data 28 ottobre 2020 è stato stipulato il nuovo contratto. I lavori sono stati consegnati in data 16 novembre 2020 e sono materialmente iniziati nello stesso mese di novembre.

- **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 un nuovo svincolo autostradale, l'ampliamento della piattaforma della A4 in corrispondenza del manufatto di scavalco della linea ferroviaria Milano-Venezia, 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. Nel giugno 2019 è stato stipulato il contratto d'appalto e nel mese di settembre è stata fatta 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 MIMS DGVCA, della Convenzione prevista dalla prescrizione n. 129 della Delibera CIPE n. 84 del 2017, come modificata dalla Delibera CIPE n. 61 del 01/08/2019, che disciplina i rapporti intercorrenti tra le parti per garantire la realizzazione coordinata ed integrata delle opere della nuova Autostazione di Montecchio Maggiore con la nuova galleria di sottoattraversamento dell'Autostrada A4 prevista nell'ambito della linea ferroviaria AV/AC tratta Verona – bivio Vicenza.

- **Tangenziale sud di Verona, svincolo n. 7 Santa Lucia. Nuova rotatoria presso l'innesto delle piste di svincolo della carreggiata ovest su via Mantovana:** i lavori riguardano la riqualificazione funzionale dello svincolo n° 7 della Tangenziale Sud di Verona, ubicato in località Madonna di Dossobuono, in Comune di Verona, mediante la realizzazione di una rotatoria lungo via Mantovana. La rotatoria ha un diametro esterno di 42 m. Tutti i rami afferenti interessati dalla nuova rotatoria sono oggetto di riqualifica con la sistemazione della sezione stradale, della pavimentazione e della segnaletica stradale ad alta visibilità oltre agli elementi di completamento (barriere di sicurezza dove non già presenti ed impianto illuminazione).

Il progetto esecutivo è stato approvato dal Concedente Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile (Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali) nel maggio 2020. Il contratto è stato stipulato nel settembre 2020 ed i lavori sono stati consegnati nel mese di ottobre. L'ultimazione è prevista nel primo trimestre 2021.

3.3 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):** i lavori sono finalizzati al miglioramento della viabilità, mediante allargamento della piattaforma autostradale e realizzazione della corsia di emergenza attualmente mancante. Il progetto esecutivo è stato inviato al Concedente Ministero Infrastrutture e Trasporti (Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali) nel mese di marzo 2018 e si è in attesa della relativa approvazione.

- **Nuova autostazione di Castelnuovo del Garda (VR):** 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.

Nel corso del 2018, dopo aver aggiornato il progetto alle normative intervenute, ne è stato avviato l'iter approvativo. Nel 2019 la Società ha acquisito l'autorizzazione paesaggistica presso la Regione del Veneto, l'accertamento della conformità urbanistica e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio presso il Provveditorato per le OO.PP. per il Veneto. È stato, nel contempo, ottenuto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile – DGVCA il decreto di delega a svolgere le attività prodromiche e strumentali al procedimento espropriativo per i lavori in argomento. La Società ha quindi provveduto a dare avviso ai proprietari interessati dalla realizzazione dell'opera secondo le procedure previste dagli artt. 11 e 16 del D.P.R. 327/01. Per recepire alcune istanze formulate nell'ambito delle fasi partecipative di cui sopra, si è proceduto a perfezionare il progetto. Per tale accorgimento progettuale è stata chiesta alla Regione del Veneto l'autorizzazione paesaggistica, rilasciata nel settembre 2019. Nel mese di ottobre 2019 il progetto esecutivo è stato trasmesso al Concedente per l'approvazione e nel mese di dicembre del medesimo anno è stata trasmessa istanza al Ministero di approvazione ai fini della dichiarazione di Pubblica Utilità e di estensione di delega dei poteri espropriativi. Sono ancora in corso interlocuzioni con gli Enti di competenza procedurale.

- **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 della Mobilità Sostenibile, ANAS, Regione del Veneto, Provincia di Vicenza, Comune di Vicenza e Comune di Costabissara, la progettazione e realizzazione dell'intervento sono state posti 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: nel corso del 2020 risulta versato un contributo di Euro 1.087 mila.

3.4 Altre opere in fase di progettazione e di prossima realizzazione

- **Autostrada Valdastico A31 nord:** trattasi del principale investimento assegnato in concessione alla Società e rappresenta il completamento verso nord dell'Autostrada Valdastico A31, già esistente per 90 km tra la Provincia di Rovigo e Piovene Rocchette (VI).

L'opera è strategica e di preminente interesse nazionale ai sensi della Legge Obiettivo. Fa parte, inoltre, 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”.

L'iniziativa è stata finora sviluppata per lotti.

Il **1° lotto** ricade interamente in Veneto (Provincia di Vicenza), nei comuni di Piovene Rocchette, Cogollo del Cengio, Valdastico, Rotzo e Pedemonte. Ha origine in corrispondenza del termine attuale dell'autostrada A31 a Piovene Rocchette e finisce nel Comune di Pedemonte con l'omonimo svincolo. La lunghezza è di 17,84 km. Si collega alla viabilità ordinaria con una nuova bretella autostradale che ha origine presso il casello di Piovene Rocchette e con il nuovo casello di Pedemonte al termine del lotto.

Il tracciato è fortemente caratterizzato dal territorio montano attraversato: si sviluppa infatti per 13,3 km in galleria, per 1,3 km in viadotto e solo per 3,2 km in rilevato, trincea o mezza costa.

La sezione trasversale è di categoria “A - Autostrade in ambito extraurbano”, con piattaforma composta da due carreggiate con due corsie per senso di marcia e corsia di emergenza, per una larghezza complessiva pari a 25,10 m.

La tipologia strutturale adottata per i viadotti è di tipo misto acciaio-calcestruzzo con impalcato bitrave, tranne per il viadotto Piovene dove è stata adottata una soluzione a cavalletto.

Le gallerie sono previste con scavo tradizionale, ad eccezione della galleria Cogollo da realizzare con scavo interamente meccanizzato tramite fresa a piena sezione con diametro di 14,85 m.

Il quadro economico dell'opera prevede l'importo dei lavori a base d'appalto pari ad Euro 1.130.698.292,21 e l'importo delle somme a disposizione di Euro 168.732.692,24, per un totale di Euro 1.299.430.984,45.

Sulla base del progetto preliminare dell'intero tracciato, con delibera n° 21 del 18 marzo 2013 il CIPE ha approvato il 1° lotto funzionale. È stato quindi redatto il progetto definitivo e, a partire dall'11 luglio 2017, sono state attivate le procedure approvative che comprendono l'approvazione convenzionale di competenza del concedente Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS), le approvazioni derivanti dall'appartenenza dell'opera alla rete TEN-T e le approvazioni previste per le infrastrutture strategiche.

La Società ha ottenuto tutte le approvazioni tecniche positive propedeutiche alla conclusiva deliberazione del CIPE, ma il MIT ha ritenuto di non sottoporre l'argomento al Comitato.

Inoltre, due ordinanze della Corte di Cassazione del 4 febbraio 2021 hanno confermato altrettante precedenti sentenze del Consiglio di Stato, sancendo definitivamente 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'intera tratta.

La collocazione territoriale dell'ipotizzato **2° lotto** è parte in RV e parte nella PaT. È disponibile un progetto di fattibilità del 2018 che confronta - sotto gli aspetti ambientali, paesaggistici, urbanistici, trasportistici e tecnici - n° 3 tracciati alternativi che iniziano presso il termine del Lotto 1, transitano in Valsugana e terminano in Val d'Adige a sud di Trento. I 3 tracciati hanno in comune elevati sviluppi in galleria e la sezione trasversale uguale a quella del Lotto 1 mentre si differenziano tra di loro per il punto d'intestazione in valle dell'Adige, per l'infrastruttura stradale d'interconnessione (SS 12 del Brennero oppure SS 12 e A22 del Brennero) e per la lunghezza (variabile da 26,7 a 28,6 km).

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 MIT, la Società ha elaborato un nuovo progetto di fattibilità riferito ad un 4° tracciato fra Pedemonte (termine dell'ipotizzato lotto 1) e Rovereto sud, anch'esso valutato positivamente dalle tre Amministrazioni nel dicembre 2019.

La Società ha quindi predisposto tutta la documentazione tecnica necessaria per l'attivazione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ed il successivo inserimento dell'A31 nord nel Piano Urbanistico Provinciale del Trentino. Con Delibera n. 837 del 19 giugno del 2020 la Giunta Provinciale di Trento ha deliberato l'avvio delle procedure di variante al Piano Urbanistico Provinciale. Il MIMS ha valutato opportuno il coinvolgimento dei Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) e per i beni e le attività culturali e per il turismo (MIBACT) sin dalla fase della VAS, in considerazione degli impatti sovra-provinciali dell'opera. Si attende che la Provincia Autonoma di Trento, sollecitata anche dalla Società, indichi le attività e le tempistiche per il tempestivo svolgimento della procedura.

In conseguenza delle ordinanze della Corte di Cassazione di cui si è già riferito, le future attività di progettazione e realizzazione dell'opera saranno riattivate con riferimento all'intera tratta (lotto 1 + lotto 2).

- **Riqualificazione della viabilità di Verona Sud:** si tratta di intervento che prevede la realizzazione di una nuova disposizione delle strutture e degli impianti di casello e di un nuovo sistema di collegamenti in grado di migliorare l'accessibilità all'Autostrada, alla Tangenziale, alla viabilità locale di collegamento al centro città e di relazione con gli impianti commerciali, il Terminal filoviario ed il parcheggio scambiatore, in corso di realizzazione da parte dell'Amministrazione Comunale. 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 prevedendo la realizzazione dell'intervento in due lotti funzionali. La Giunta comunale di Verona con Delibera n 381 del novembre 2020 ha espresso parere favorevole al Progetto e la Società ha conseguentemente avviato le attività tecnico

amministrative preliminari all'affidamento della progettazione definitiva relativa al 1° lotto funzionale.

- **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 con relative opere di svincolo. Nel dicembre 2018 sono stati affidati i servizi di ingegneria per la redazione del progetto definitivo e del progetto esecutivo dell'opera. Nel giugno 2019 è stato consegnato il progetto definitivo ed è stato attivato l'iter approvativo presso il Ministero Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile. 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 MIMS-DGVCA che ha consentito alla Stessa di presentare al Provveditorato alle OO.PP. per il Veneto istanza ai fini dell'accertamento della conformità urbanistica dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. Sono in corso interlocuzioni con gli Enti di competenza procedurale.
- **Allargamento del cavalcavia Calcinese a Colognola ai Colli (VR):** la progettazione riguarda l'ampliamento della strada comunale Via Calcinese che sovrappassa l'autostrada A4. L'allargamento nel punto di scavalco dell'autostrada consiste nel raddoppio dell'attuale manufatto, tramite la costruzione di un nuovo cavalcavia affiancato all'esistente. Nel giugno 2019 il progetto definitivo è stato inviato al Ministero Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Nel luglio 2020 il Ministero ha rilasciato il nulla osta per l'avvio delle procedure propedeutiche alla Convocazione della Conferenza dei Servizi, inoltrando il parere tecnico della C.T.A. del Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche, in base al quale sono state formulate alcune prescrizioni che devono essere recepite nel Progetto Definitivo che sarà sottoposto all'esame della Conferenza dei Servizi.
- **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 S.S. 434:** l'investimento è stato tramutato in un contributo economico per uno specifico *project financing* promosso dal Comune di Verona.
- **Nuovo collegamento stradale della Tangenziale Sud di Vicenza con Arcugnano e Altavilla:** nel febbraio 2020 la Società ha pubblicato il bando di gara per l'affidamento dei servizi di progettazione di fattibilità tecnica-economica, definitiva ed esecutiva dell'opera. Nel novembre 2020 è stato stipulato il contratto ed è stata avviata la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica.
- **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 ha interessato l'intero tracciato della rete autostradale in esercizio. Tale piano è stato inviato agli enti territoriali interessati, al Ministero dell'Ambiente, che l'ha approvato 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 207,6 milioni, da realizzare nell'arco di 15 anni. 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, inclusi nel primo quinquennio, per l'importo complessivo lordo di Euro 55,4 milioni. A seguito dell'affidamento dell'incarico per la redazione dei vari livelli di progettazione previsti dalla normativa sulle opere pubbliche, nel 2020 è stato elaborato il progetto definitivo delle opere del primo stralcio.
- **Interventi di rinnovo delle aree di servizio San Giacomo Est, San Giacomo Ovest, Monte Baldo Ovest e Scaligera Est e di riassetto parziale dell'Area di servizio Monte Baldo est:** nel corso del 2020 è stata ultimata la progettazione

esecutiva degli interventi di riqualificazione delle Aree di Servizio San Giacomo Est, San Giacomo Ovest, Monte Baldo Ovest e Scaligera Est lungo l'autostrada A4.

È stata data inoltre esecuzione ai lavori di riassetto parziale dell'area di Servizio Monte Baldo est, che hanno riguardato la ridefinizione della zona di parcheggio per i mezzi leggeri e per quelli pesanti, inclusa una parte da destinare alla sosta dei bus, la razionalizzazione del tracciato di accesso interno all'area di servizio con separazione dei flussi di traffico leggero e pesante e il parziale rifacimento degli impianti di illuminazione e di captazione delle acque meteoriche dei piazzali.

Il "Potenziamento della viabilità di adduzione del casello della A31 di Vicenza Nord (Via A. Moro)" completa l'elenco degli investimenti che vedrà coinvolta la Società nei prossimi anni.

4 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 2020 e 2019 con i dati predisposti secondo i principi contabili italiani.

4.1 Prospetti di riconciliazione dei dati contabili predisposti secondo gli IFRS/IAS e gli ITA GAAP espressi in Euro migliaia

	2018				2019				2020			
	Patrimonio netto	Dividendi	Effetto P.netto	Conto economico	Patrimonio netto	Dividendi	Effetto P.netto	Conto economico	Patrimonio netto	Dividendi	Effetto P.netto	Conto economico
	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale
	Euro/1000	Euro/1000	Euro/1000	Euro/1000	Euro/1000	Euro/1000	Euro/1000	Euro/1000	Euro/1000	Euro/1000	Euro/1000	Euro/1000
ITA GAAP	645.425	(52.625)	-	59.763	652.563	-	-	1.365	653.928			
TFR_IAS 19	(887)	-	(731)	-	(1.618)	-	390	-	(1.228)			
Arrotondamento	1			(2)	(1)		1		-			
Valutazione partecipazione_IFRS9	-				-		(6.011)	6.011	-			
Attualizzazione crediti IFRS 9	(1.627)	-	-	499	(1.128)	-	-	629	(499)			
Avviamento_IAS38	(32.026)	-	-	1	3.999	-	-	3.999	(24.027)			
Immobilizzazioni Devolvibili_IFRIC 12	(72.780)	-	-		11.753	-	-	8.194	(52.833)			
Immobilizzazioni materiali/Auto – IFRS 16	-	-	-		(110)	-	-	(88)	(198)			
IFRS	538.106	(52.625)	(731)	(1)	75.904	-	(5.620)	20.110	575.143			

4.2 Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali

Come richiesto da ANAS prot. n. SVCA-MIT-0001793 del 29/01/2018 è riportata la Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali si rimanda in Allegato 1.

5 Risorse umane

5.1 Informazioni su ambiente e personale

Lo sviluppo dell'attività aziendale ha impatti importanti a livello ambientale per quanto riguarda i processi di progettazione e costruzione dell'infrastruttura, ma anche per quanto attiene alla gestione e manutenzione della stessa, spesso influenzata da numerose variabili.

Con riferimento ai processi di progettazione e costruzione, la Società opera attraverso una costante attenzione agli aspetti di tutela ambientale già nelle fasi di ideazione e progettazione delle nuove opere da realizzare, un'attenta valutazione dell'impatto ambientale e del rischio ivi correlato (minor impatto visivo, riduzione dei disagi in fase realizzativa, ecc.), uno studio per un equilibrato inserimento nel contesto territoriale in cui l'opera verrà ad insistere (mitigazione ambientale, utilizzo di materiali locali e di riciclo dove possibile, ecc.), la predisposizione di tutti gli accorgimenti finalizzati al risparmio di territorio e al recupero energetico.

Con riferimento agli aspetti gestionali, invece, l'attenzione all'ambiente opera su un duplice piano a seconda che vi sia un controllo delle variabili gestionali o meno. Infatti, nell'ambito delle attività di manutenzione dell'infrastruttura e di gestione del traffico, la Società opera nel pieno rispetto sia delle normative ambientali sia degli obiettivi di miglioramento definiti nell'ambito della certificazione ambientale in essere. La salvaguardia dell'ambiente è prioritaria anche nel gestire le variabili non controllabili che, in taluni casi (es. incidenti autostradali), possono avere riflessi notevoli. In questi casi l'intervento gestionale agisce per limitare i danni generati all'ambiente, predisponendo delle misure di pronto intervento mirate alla variabilità e imprevedibilità degli effetti connessi all'evento dannoso.

Si rimanda all'apposita sezione della presente Relazione sulla Gestione per una maggiore e più dettagliata definizione degli aspetti ambientali connessi ai rifiuti e alle pulizie (paragrafo 6.2 della presente Relazione sulla Gestione).

Si evidenzia, inoltre, che le attività aziendali sono svolte dal personale all'interno di un contesto di certificazione volontaria sulla qualità (UNI EN ISO 9001:2015), sull'ambiente (UNI EN ISO 14001:2015) e sulla salute e sicurezza sul luogo di lavoro (UNI ISO 45001:2018). Si rinvia a quanto più diffusamente descritto in un paragrafo successivo relativo alle Certificazioni aziendali.

Relativamente alle indicazioni sul personale vengono di seguito riportate le informazioni legate a composizione, turnover, formazione, salute, sicurezza e assenze. Tali dati fanno riferimento alla data di chiusura dell'esercizio 2020 e in alcuni casi sono raffrontati con gli esercizi precedenti o esprimono le variazioni generatesi all'interno della Società nel corso dell'esercizio stesso.

Composizione del personale a tempo indeterminato

	n. Dirigenti	n. Impiegati	n. Operai	n. Totale	di cui a tempo parz.le
Dipendenti al 31 dicembre 2020	4	355	70	429	48
Età media (anni)	55,09	54,64	52,02	54,22	-
Anzianità lavorativa media (anni)	19,08	27,07	23,27	26,38	-

Turnover (avvicendamento)

	n. dipendenti al 31.12.2019	n. assunzioni reintegrazioni	n. dimissioni pensionamenti cessazioni licenziamenti	n. dipendenti al 31.12.2020
Contratto a tempo indeterminato:	461	-	-32	429
Dirigenti	4	-	-	4
Impiegati	386	-	-27	355
Operai	71	4	-5	70

Dipendenti

	n. dipendenti al 31.12.2017	n. dipendenti al 31.12.2018	n. dipendenti al 31.12.2019	n. dipendenti al 31.12.2020
Contratto a tempo indeterminato:	540	502	461	429
Dirigenti	5	4	4	4
Impiegati full-time	386	362	330	307
Impiegati part-time	66	62	56	48
Operai	83	74	71	70

Formazione del personale a tempo indeterminato

	n. ore di formazione	Spese di formazione Euro
Formazione personale a tempo indeterminato 2020	2.306	30.991
Formazione personale a tempo indeterminato 2019	5.464	74.654
Formazione personale a tempo indeterminato 2018	7.873	77.305

Assenze

	n. ore Ferie, Permessi, Festività	n.ore Malattia	n.ore Maternità	n.ore Infortunio	n. ore Altro ⁽¹⁾
Assenza del personale dipendente 2020	108.192	38.844	1.942	249	49.969
Assenza del personale dipendente 2019	122.464	42.928	6.631	2.044	30.736
Assenza del personale dipendente 2018	134.450	45.988	2.054	1.604	30.714

⁽¹⁾ include aspettativa contrattuale, permessi non retribuiti, permessi sindacali.

5.2 Organizzazione delle risorse umane

L'esercizio 2020 è stato sensibilmente condizionato dall'emergenza epidemiologica mondiale da COVID-19. Le misure attuate da fine Febbraio 2020, nel rispetto dei dettati normativi nazionali e regionali, hanno avuto come primo obiettivo la tutela della salute e della sicurezza del personale, mantenendo comunque la capacità di erogare i servizi all'utenza ed assicurando la gestione del tratto autostradale. Le soluzioni organizzative, gestionali, logistiche, accompagnate da una diffusione dell'informazione, hanno permesso di contribuire al contenimento della diffusione dell'epidemia.

Le relazioni industriali sono state improntate ad una responsabile collaborazione con le OO.SS., specie nell'ambito del Comitato istituito in conformità al Protocollo Nazionale per il contenimento dell'epidemia nei luoghi di lavoro, pubblicato il 14 Marzo ed aggiornato il 24 Aprile. Tale Comitato, composto da OO.SS., Rappresentanti dei Lavoratori per la sicurezza, Medico Competente e responsabili aziendali ha permesso, ferma l'applicazione del suddetto protocollo, di elaborare e consolidare ulteriori misure e iniziative aziendali, finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori.

L'organizzazione del lavoro ha previsto, sin dall'inizio dell'emergenza pandemica, il ricorso allo *smart working* per il personale amministrativo e per tutto il personale con mansioni compatibili con l'attività da remoto, limitando al massimo le presenze e gli accessi agli edifici aziendali su base giornaliera. Attraverso una procedura pre-autorizzativa il personale amministrativo in presenza è stato mediamente contenuto al 20-25% del totale. Si

evidenza, alla luce di quanto sopra, che il piano formativo ha visto una forte riduzione in quanto autorizzate le sole iniziative obbligatorie in tema di salute e sicurezza ed alcuni interventi ad hoc che prevedessero la fruizione di contenuti digitali a distanza.

In data 30 marzo 2020, inoltre, è stata esperita la consultazione sindacale, con parere favorevole delle OOSS., per l'intervento del trattamento ordinario di integrazione (D.L. n° 18/2020), quale misura di mitigazione della drastica riduzione del traffico sulla rete che determinava, da un lato una forte riduzione dei ricavi, dall'altro la necessità di contenere la presenza di personale operativo a fronte della ridotta attività. L'intervento del trattamento ordinario di integrazione salariale con causale "emergenza COVID-19" veniva definito con specifico verbale a far data dal 1° aprile 2020 per un periodo di n. 9 settimane, nei confronti di un numero massimo di 420 lavoratori che, nel periodo suindicato, sarebbero stati sospesi dal lavoro a zero ore con rotazione e con incidenza della CIGO come media aziendale nella misura del 30%. Le ricadute economiche della CIGO sul singolo lavoratore sono state quanto più limitate attraverso le rotazioni, la fruizione delle ferie e permessi residui nonché dal ricorso allo *smart working*.

In data 28 maggio 2020, stante il perdurare delle criticità del traffico sulla rete, è stata esperita un'ulteriore consultazione con le OOSS per la proroga di ulteriori 5 settimane dell'intervento del trattamento ordinario di Cassa Integrazione a far data dal 31 maggio 2020 nei confronti di un numero massimo di n.420 lavoratori che, nel periodo suindicato, venivano sospesi dal lavoro a zero ore con rotazione e con incidenza della CIGO come media aziendale del 30% mantenendo le medesime condizioni previste per il precedente periodo.

L'intervento della Cassa Integrazione Ordinaria non ha inficiato la qualità delle relazioni industriali, anche in virtù del costante e trasparente confronto con le OO.SS ed i frequenti incontri per il monitoraggio della CIGO. Si sono mantenuti aperti i dialoghi relativi a tematiche di routine, confronto sul CCNL, specie ex art.48 "CCNL Autostrade e trafori" e si sono affrontati aspetti relativi alla contrattazione di secondo livello. In data 8 ottobre 2020, veniva sottoscritto con le OOSS un verbale di accordo con il quale si è data ultrattività al Contratto Integrativo Aziendale triennale, scaduto in data 31 dicembre 2019 e per il quale le OO.SS. avevano presentato piattaforma unitaria di rinnovo. In particolare, per effetto del suddetto accordo, è stata posticipata la scadenza dell'integrativo al 31/12/2021 in attesa che gli scenari dei prossimi mesi offrano maggiore visibilità rispetto alla soluzione dell'intercorrente crisi sanitaria.

Riguardo al premio di produttività 2020, rimasto a margine del suddetto accordo, si è lavorato con le OO.SS. in discontinuità con gli anni precedenti, individuando nuovi indicatori/KPI, finalizzati a misurare incrementi di produttività, redditività, qualità ed efficienza, utili al contenimento gli effetti negativi della crisi in corso.

Il costo complessivo della forza lavoro ha registrato una riduzione rispetto all'anno 2019 (da Euro 41,5 milioni nel 2019 ad Euro 32,8 milioni nel 2020) dovuta, per buona parte, alla fruizione delle ferie residue, alla riduzione del ricorso alle ore straordinarie, trasferte e missioni nonché all'uscita dalla Società di n. 32 risorse per pensionamento e dimissioni e all'utilizzo della CIGO prevista dalla normativa per il "COVID-19".

5.3 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 nell'anno 2020, le migliori pratiche disponibili. Particolare attenzione è stata posta al coinvolgimento dei dipendenti per tramite dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza ed il Comitato Salute e Sicurezza, con particolare attenzione alla gestione della pandemia da SARS-COV2.

Come previsto dal “Protocollo condiviso di regolazione delle misure per il contrasto della diffusione del virus COVID-19 negli ambienti di lavoro” del 26 marzo 2020 e del 24 aprile 2020 è stato costituito un Comitato, composto dalle Rappresentanze Sindacali Aziendali, dai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza e dal Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione e dai Responsabili delle varie Funzioni/Servizi della Società. Nel corso del 2020 sono stati effettuati 4 incontri.

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

Gli infortuni accaduti nell’anno 2020 in ambiente di lavoro sono stati complessivamente n. 3, rispetto ai n. 6 rilevati nell’anno precedente. Le giornate perse sono state n. 49 rispetto alle n. 314 del 2019. Alla luce dei dati rilevati, l’Indice di Frequenza è passato da 8,45 del 2019 a 4,81 del 2020, mentre l’Indice di Gravità da 0,44 è passato a 0,08.

Il Medico Competente ha condotto complessivamente n. 170 accertamenti sanitari periodici obbligatori, n. 96 accertamenti per escludere l’assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti. A causa dell’emergenza sanitaria causata dal virus SARS-COV2 gli esami ematochimici facoltativi sono stati sospesi a marzo 2020 su indicazione del Medico Competente. Non sono inoltre stati effettuati né esami spirometrici né alcoltest, come da indicazioni regionali finalizzate al contenimento del rischio di diffusione della malattia COVID-19.

La Società aveva previsto ad inizio 2020, nell’ambito dell’attività sanitaria facoltativa, l’esecuzione di esami di laboratorio, il dosaggio della Vitamina D e un servizio di assistenza/consulenza medica. A causa dell’emergenza sanitaria da SARS-COV2 gli esami di laboratorio sono stati effettuati solamente nei mesi di gennaio e febbraio 2020. Hanno aderito all’iniziativa 31 dipendenti, mentre 98 lavoratori si sono rivolti al servizio di Assistenza/consulenza medica per problematiche differenti. Quest’ultima attività è stata effettuata in parte in presenza in parte con consulenza telefonica da remoto.

Sono state raccolte le adesioni per le vaccinazioni antinfluenzali tuttavia non è stato possibile reperire sul mercato la fornitura dei vaccini, che quindi non sono stati effettuati.

Anche le attività di formazione su tematiche specifiche di salute e sicurezza hanno subito un ridimensionamento a causa dell’emergenza sanitaria da SARS-COV2. Sono state erogate complessivamente n. 1.753 ore formative, che hanno riguardato esclusivamente corsi di formazione previsti dalla normativa cogente.

Tutela e sicurezza dei dati personali di cui al Regolamento Generale sulla protezione dei dati delle persone fisiche (GDPR UE 2016/679)

L’emergenza epidemiologica da COVID-19, come noto, ha, tra l’altro, comportato l’adozione, da parte delle Autorità Centrali e di quelle locali, di misure eccezionali che hanno esplicitato ed esplicano un impatto anche verso le libertà e i diritti della persona assistiti da tutela costituzionale. Pur in questo quadro emergenziale, la Società ha regolarmente trattato i dati personali nel rispetto del GDPR.

La Società ha parimenti proseguito nel monitoraggio e nel controllo delle attività di trattamento dei dati contenuti nelle banche dati censite dal Registro dei trattamenti, così come sono proseguite le iniziative formative e di sensibilizzazione del personale IT, di modo che anche nella stessa configurazione dei software (*privacy by design*) l’utilizzo dei dati personali sia ridotto al minimo (c.d. minimizzazione).

Il ricorso al lavoro da remoto che l’emergenza pandemica ha via via generalizzato non ha in alcun modo comportato forme di controllo a distanza dello *smart worker*, al quale, ai

sensi dello Statuto dei Lavoratori, è stata data adeguata informazione delle modalità d'uso degli strumenti assegnati e di effettuazione dei controlli.

Nel secondo semestre dell'anno si è svolta una *due diligence* da parte di uno studio legale specializzato in diritto della privacy, le cui analisi contribuiranno nel tempo a consolidare il sistema di gestione della *data protection*.

6 Corporate governance

6.1 Carta dei servizi

La Società, in ottemperanza alla Convenzione in essere e come avviene da oltre un decennio, ha predisposto per il 2020 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 della Mobilità Sostenibili, abbia regolamentato la materia per tutto il settore autostradale con varie Istruzioni Operative.

6.2 Certificazioni aziendali

Il Sistema di Gestione Integrato (SGI) della Società nell'anno 2020 è stato in carico alla Funzione "Risorse Umane ed Organizzazione" con 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, la Capogruppo A4 Holding, Abertis 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 e manutenzione di infrastrutture ed impianti stradali, progettazione e direzione lavori di costruzione di infrastrutture stradali".

- UNI EN ISO 9001:2015, per la qualità.
- UNI EN ISO 14001:2015, per l'ambiente.
- UNI ISO 45001:2018, per la salute e sicurezza sul luogo di lavoro.

Il processo di certificazione delle attività aziendali costituisce una scelta strategica importante per favorire il miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza aziendali, del servizio agli utenti, della tutela dell'ambiente e delle condizioni di lavoro dei dipendenti.

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 la capogruppo diretta A4 Holding S.p.A. e le principali società del 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.

Si evidenzia infine che nell'anno 2020 la Società, nell'ambito di specifiche azioni di miglioramento volte ad assicurare la tutela ambientale nel rispetto della vigente normativa in materia, ha:

- proseguito l'attività relativa al servizio di raccolta, gestione e trattamento dei rifiuti derivanti dalla propria attività autostradale, con il principio della raccolta differenziata (la cui adozione è stata avviata lo scorso anno e verrà progressivamente implementata anche per le zone di competenza nelle aree di sosta e di servizio), con una conseguente ottimizzazione dei costi ed una gestione più efficiente dei propri depositi temporanei collocati lungo l'infrastruttura autostradale;
- proseguito la sostituzione di diverse caldaie e gruppi frigo esistenti con nuovi sistemi rispettivamente a condensazione a gas ed in pompa di calore, con l'obiettivo di ridurre l'inquinamento ed i relativi consumi dei propri impianti di riscaldamento e raffreddamento;
- proseguito la riqualificazione degli infissi di diversi edifici delle autostazioni di casello, al fine di migliorarne l'isolamento termico, acustico ed architettonico;
- previsto un'attività puntuale di rilevazione dei corsi d'acqua prossimi alle infrastrutture autostradali in gestione, con particolare riguardo ai siti SIC (Sito Importanza Comunitaria) identificati dalla Regione Veneto, allo scopo di valutare le soluzioni più idonee da adottare per migliorare la tutela del suolo e sottosuolo dalle acque meteoriche di dilavamento.

6.3 Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001

La Società ha adottato un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo, in data 3 dicembre 2020, articolato secondo le disposizioni del D. Lgs. n. 231/2001 (di seguito il "Modello") ed un Codice Etico di Gruppo approvato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 19 marzo 2019.

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 determinare una consapevolezza, in tutti coloro che operano in nome e per conto della Società, di poter incorrere in un illecito passibile di sanzione e quello di consentire alla Società, grazie ad un monitoraggio dell'attività, di prevenire e di intervenire per contrastare la commissione dei reati stessi.

Il Modello è stato aggiornato ed approvato dal Consiglio di Amministrazione, nella versione attualmente adottata, nell'adunanza del 3 dicembre 2020; tale revisione si è resa necessaria in quanto, rispetto alla precedente stesura del Modello approvata dal Consiglio di Amministrazione del 12 Luglio 2018, sono state introdotte dal Legislatore nuove fattispecie penali all'interno del quadro normativo disciplinato dal D. Lgs. 231/01.

Per una piena aderenza ai dettami del Decreto, 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 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.

A seguito dell'entrata in vigore della Legge 30 Novembre 2017 n.179 (Legge Whistleblowing) che fornisce disposizioni per regolare le segnalazioni di reati o irregolarità nei rapporti di lavoro in ambito pubblico o privato, recepita all'art.6 del D. Lgs. 231/2001, la società ha introdotto, a partire da Novembre 2018, il Canale di Segnalazione Whistleblowing. Questo canale, sicuro e bidirezionale, permette a chiunque di segnalare, in modo riservato qualsiasi condotta non conforme a quanto previsto dal Codice Etico di Gruppo, dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001 e dalle procedure e disposizioni aziendali in genere.

7 Rapporti con parti correlate

La Società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. 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 capogruppo con sede in Spagna svolge attività di direzione e coordinamento;
- **Abertis Italia S.r.l.:** la società capogruppo 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 svolge per la concessionaria alcune attività di *service* considerate indispensabile supporto 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.p.A.:** operante nell'ambito del noleggio auto a lungo termine e nel commercio degli autoveicoli anche a supporto dei mezzi stradali della concessionaria.
- **Serenissima Partecipazioni S.p.A.:** opera come sub-holding prevalentemente nel settore del mercato immobiliare.
- **Gruppo Atlantia/Edizione:** 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:
 - Autostrade per l'Italia S.p.A.;
 - Telepass S.p.a.;
 - Società Autostrada Tirrenica p.a.;

- o Rav Raccordo Autostradale Valle d'Aosta;
- o Autostrade Meridionali S.p.A.;
- o Tangenziale di Napoli S.p.A.;
- o Autostrade Tech S.p.A.;
- o Autogrill Italia S.p.A.;
- o Astri fondo pensione.

Gli affidamenti dei lavori infragruppo sono avvenuti in ossequio a quanto previsto dall'art. 177 comma 1 del Codice degli Appalti Pubblici.

Si rimanda alle Note Esplicative per maggiori dettagli sui dati patrimoniali ed economici dei rapporti intrattenuti con parti correlate nel corso del 2020 non già riportati nelle tabelle che seguono. Con riferimento all'acquisizione del Gruppo Abertis da parte della società quotata Atlantia S.p.A., a partire dal 1° novembre 2018 vengono considerate quali parti correlate le società appartenenti a tale gruppo nonché al Gruppo Edizione azionista di riferimento di Atlantia.

Per maggiore trasparenza si allegano le seguenti tabelle:

STATO PATRIMONIALE	2019	2020
	Euro	Euro
Attività non correnti		
Crediti vari e attività non correnti	345.340	30.073.900
A4 Holding S.p.A.	-	29.605.941
Globalcar Service S.p.A.	345.340	467.959
Attività finanziarie non correnti	7.848.308	-
Società di progetto BRE.BE.MI S.p.A.	7.254.184	-
Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione	594.124	-
Attività correnti		
Crediti commerciali verso controllanti	32.540.994	3.000.000
A4 Holding S.p.A.	32.540.994	3.000.000
Crediti commerciali verso collegate	240.385	6.654
G.R.A. di Padova S.p.A.	-	6.431
Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione	240.385	223
Crediti commerciali verso consociate	327.395	115.236
A4 Mobility S.r.l.	216.142	77.137
A4 Trading S.r.l.	111.253	25.979
Globalcar Service S.p.A.	-	12.120
Crediti commerciali verso parti correlate	36.803.537	39.710.376
Autostrade per l'Italia S.p.A.	36.161.769	36.234.042
Autogrill Italia S.p.A.	2.268	3.317.269
Argentea Gestioni S.c.p.a.	560.255	155.420
Telepass S.p.A.	3.645	3.645
Confederazione Autostrade S.p.A.	75.600	-

STATO PATRIMONIALE	2019	2020
	Euro	Euro
Passività commerciali		
Debiti commerciali verso controllanti	827.279	558.631
A4 Holding S.p.A.	827.279	518.699
Abertis Italia S.r.l.	-	39.932
Debiti commerciali verso consociate	6.646.519	7.212.117
A4 Mobility S.r.l.	5.444.979	6.700.058
A4 Trading S.r.l.	960.142	371.568
Globalcar Service S.p.A.	240.775	140.491
Serenissima Partecipazioni S.p.A.	623	-
Debiti commerciali verso parti correlate	1.014.850	70.711
Autostrade per l'Italia S.p.A.	878.106	182
Autogrill Italia S.p.A.	4	65.071
Telepass S.p.A.	5.458	5.458
Argentea Gestioni S.c.p.a.	122.040	-
Società Autostrada Tirrenica p.a.	8.653	-
Rav Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	581	-
Autostrade Meridionali S.p.A.	8	-
Passività per imposte correnti	4.892.386	-
Abertis Italia S.r.l. - consolidato fiscale	4.892.386	-
Passività per imposte correnti	503.192	493.582
Astri - fondo pensione	503.192	493.582

CONTO ECONOMICO	2019	2020
	Euro	Euro
Ricavi	11.396.631	7.054.493
Ricavi verso controllante	3.825.540	3.945.093
A4 Holding S.p.A.	3.825.540	3.945.093
Ricavi verso consociate e collegate	417.408	157.080
A4 Trading S.r.l.	168.235	120.723
Globalcar Service S.p.A.	35.464	36.357
A4 Mobility S.r.l.	213.709	-
Ricavi verso altre parti correlate	7.153.683	2.952.320
Autogrill Italia S.p.A.	5.367.242	2.735.947
Autostrade per l'Italia S.p.A.	248.299	172.212
Telepass S.p.A.	2.988	44.157
Rav Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	18	4
Argentea Gestioni S.c.p.a.	1.530.312	-
Società di Progetto Brebemi S.p.A.	4.824	-
Costi operativi	53.086.792	45.009.319
Costi verso controllante	12.735.037	10.661.192
A4 Holding S.p.A.	12.734.537	10.621.262
Abertis Italia S.r.l.	500	39.930
Costi verso consociate e collegate	37.844.869	32.492.295
A4 Mobility S.r.l.	28.836.331	23.806.129
A4 Trading S.r.l.	5.793.663	5.523.484
Globalcar Service S.p.A.	3.206.918	3.162.682
Serenissima Partecipazioni S.p.A.	7.957	-
Costi verso altre parti correlate	2.506.886	1.855.832
Argentea Gestioni S.c.p.a.	1.130.471	1.020.387
Autostrade per l'Italia S.p.A.	1.303.066	815.445
Autostrade Tech S.p.A.	20.000	20.000
Autogrill S.p.A.	53.338	-
Società Autostrada Tirrenica p.a.	11	-

8 Informazioni sul governo societario e gli assetti proprietari

La Società ha per oggetto la promozione, la progettazione, la costruzione e/o la gestione di autostrade compresa l'Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova e l'Autostrada A31 della Valdadastico già assentite in concessione, nonché di opere stradali, contigue o complementari e di opere pubbliche, o di pubblica utilità, affidate in concessione di costruzione e/o di gestione ai sensi di legge.

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.

L'Assemblea ha nominato i Consiglieri per un periodo non superiore a tre esercizi.

Il Consiglio di Amministrazione ha nominato il Presidente e il Direttore Generale da cui dipendono il responsabile della Funzione Progetto Valdadastico, 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 Consiglio di Amministrazione nella seduta del 23 maggio 2018, inoltre, ha conferito la rappresentanza sociale anche al Direttore Generale.

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 "topdown" 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.

9 Eventi significativi in ambito regolatorio

Nel contesto dell'attività tipica della concessione autostradale è continuata concretamente l'azione volta a dare seguito agli impegni di investimento previsti nel Piano Finanziario del 2007, come aggiornati nelle successive versioni di PEF ufficialmente consegnate al Concedente.

La Società ha proseguito l'attività che prende avvio nel 2012, momento in cui ha attivato la presentazione all'Ente concedente, a partire dal giorno 3 maggio 2012, di una numerosa serie di piani economici-finanziari per dar corso alla previsione di aggiornamento quinquennale del PEF 2007, stante il superamento del termine di vigenza del primo periodo regolatorio (2008-2012).

Si ricorda che in seguito a quanto riportato nell'"Esito della seduta del 10.08.2016" pubblicato sul sito WEB del CIPE, il comitato "ha espresso parere favorevole con osservazioni e raccomandazioni" sull'aggiornamento del PEF della Società. Con delibera 03.03.2017 (pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 31.7.2017) il CIPE ha emanato "Parere sullo

schema di atto aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 9 luglio 2007 tra ANAS S.p.A. e la Società Brescia Padova S.p.A. e l'aggiornamento del piano economico finanziario" ed in relazione ad essa la Società ha formulato osservazioni sia in relazione al metodo di calcolo del WACC sia in relazione a taluni contenuti delle proposte dell'atto aggiuntivo. Nel corso dello stesso anno 2017 il CIPE ha emanato anche una ulteriore delibera del 7.8.2017 n. 68 – avente ad oggetto "Aggiornamento della regolazione economica delle società concessionarie autostradali di cui alle delibere 15 giugno 2007, n. 39 e 21 marzo 2013, n. 27" il cui testo è stato registrato alla Corte dei Conti solo il 19.1.2018 e pubblicato in G.U. il 24.1.2018.

Il 29 marzo 2018 la Società ha sottoscritto il I° atto aggiuntivo alla convenzione del 2007 (con relativo PEF) con l'Ente Concedente che nelle successive fasi amministrative ha prodotto l'emissione in data 15 maggio 2018 del relativo Decreto Interministeriale n. 264. Il Decreto n. 264 è stato inviato alla Corte dei Conti il 31 maggio 2018 per la relativa registrazione. In data 28 giugno 2018 la Corte dei Conti ha restituito il Decreto non registrato per un vizio formale relativo alla firma digitale. Il 18 luglio 2018 la Società ha nuovamente sottoscritto il medesimo atto aggiuntivo in firma digitale corretta.

In data 16 febbraio 2019 l'ART ha pubblicato la Delibera 16/2019 relativa alla riforma del Sistema tariffario autostradale dando avvio alla consultazione da parte delle Concessionarie. A marzo 2019 le concessionarie italiane hanno fornito ad ART le osservazioni in merito ai contenuti della Delibera, anche attraverso Aiscat.

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 a 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 dei PEF già presentati. La delibera n. 16/2019 e la successiva n. 70/2019 sono state impugnate dalla Società avanti il TAR Piemonte in quanto gravemente lesive dei diritti contrattuali della Concessionaria.

In data 29 febbraio 2020 è stata pubblicata sul supplemento ordinario n. 10 alla Gazzetta Ufficiale n.51 del 29 febbraio 2020, 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.

Ai sensi dei termini di legge, la Società ha presentato il 19 giugno 2020 una "proposta preliminare di aggiornamento del PEF basato sulla delibera ART".

In data 01 ottobre 2020 la Corte dei conti con Atto riportato al registro I foglio 3333 ha registrato il Decreto interministeriale n. 347 del 13.08.2020 di approvazione del I° Atto

aggiuntivo alla Convenzione Unica della Società. Tale Atto aggiuntivo disciplina il periodo regolatorio 2013/2017 e risulta funzionale all'adeguamento del contratto per il corrente periodo regolatorio.

Successivamente, in data 21 dicembre 2020, è stata presentata una nuova proposta di PEF ART includendo, come da indicazioni ricevute dal Concedente, la richiesta di compensazione per gli impatti economici dovuti alla crisi COVID-19 relativamente al periodo marzo-giugno 2020.

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

A seguito di ulteriore richiesta del Ministero Concedente, pervenuta in data 29.12.2020 in cui si chiedeva che la proposta del PEF «*non recepisca alcun importo connesso alla realizzazione dell'opera*», riferendosi all'opera "Valdastico Nord", in data 12 febbraio u.s. è stata presentata un'ulteriore versione del PEF basato sulla delibera ART. Nel dettaglio, impregiudicato qualsiasi diritto o interesse della Concessionaria e senza intendere prestare acquiescenza alcuna, la nuova proposta preliminare di aggiornamento del PEF ART mantiene la previsione dell'opera Valdastico Nord indicando tutti gli importi temporaneamente traslati al periodo post-concessione, alla condizione che gli stessi siano automaticamente riinseriti nel periodo concessorio nel momento in cui sia concluso il procedimento di VAS per la parte dell'opera insistente sui territori Veneto e Trentino e che, in ogni caso, sia riconosciuto lo speso (progettazione ex lotto 1 – interamente completata e già trasmessa al Concedente – ed elaborazione varianti ex lotto 2), nonché le ulteriori spese che la Concessionaria sosterrà per la procedura di VAS nel quadro della revisione del PUP-Piano Urbanistico Provinciale, avviato dalla Provincia autonoma di Trento, come da obblighi concessori, il tutto da recepirsi all'interno del II Atto Aggiuntivo annesso al PEF ART, assieme alle ulteriori previsioni che si identificheranno come necessarie o opportune ai fini del contemperamento dei rispettivi interessi.

Nel corso dell'esercizio sono stati realizzati investimenti in beni devolvibili per oltre Euro 18,3 milioni (nel 2019 per Euro 16,1 milioni), la maggior parte dei quali riferiti alle manutenzioni straordinarie del Ponte sul fiume Mincio, all'ampiamiento dei sottopassi ferroviari sulla linea Milano-Venezia, alla finitura delle Aree di Servizio della Valdastico Sud e allo studio di fattibilità del completamento in Veneto e Trentino della Valdastico Nord. Per maggiori dettagli sull'attività di investimento si rinvia all'apposita sezione delle Note Esplicative relativa alle Immobilizzazioni Immateriali (devolvibili).

Un particolare approfondimento merita la **Valdastico Nord** considerata strategica sia per la Società che dallo Stato per il suo preminente interesse nazionale, tanto da includerla nelle procedure di Legge Obiettivo.

L'opera fa parte, inoltre, 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, con delibera del 18 marzo 2013 il CIPE ha approvato il 1° lotto funzionale (Piovene Rocchette - Valle d'Astico, di circa 18 km interamente in territorio veneto). È stato quindi redatto il progetto definitivo e, a partire dall'11 luglio 2017, la Società ha ottenuto le approvazioni tecniche propedeutiche alla delibera conclusiva del CIPE - in modo completo e con esito positivo - derivanti dall'appartenenza dell'opera alle "Infrastrutture strategiche" nonché quelle dovute all'appartenenza alla rete europea TEN-T.

Con riferimento alle sentenze del Consiglio di Stato di gennaio 2019 che hanno annullato la delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare del 1° lotto, Concedente e Concessionaria hanno depositato specifici ricorsi presso la Corte di Cassazione. Si è già

riferito delle due ordinanze della Corte del 4 febbraio 2021 che hanno confermato le sentenze del Consiglio di Stato, sancendo definitivamente 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'intera tratta.

Per tale motivo, oltretutto per la scadenza del vincolo preordinato all'esproprio non reiterato da parte del Concedente, il progetto definitivo del 1° lotto non può essere sottoposto al CIPE per l'approvazione conclusiva.

Per l'ipotizzato 2° lotto di completamento ubicato prevalentemente in Trentino, contestualmente al lungo confronto tra MIT, RV e Provincia autonoma di Trento (caratterizzato anche dai pronunciamenti del CIPE nel 2015 e 2016 e dai lavori del "Comitato paritetico" e del successivo "Gruppo di coordinamento" tra le tre amministrazioni), la Società ha predisposto il progetto di fattibilità del 2018 che individua e confronta 3 tracciati alternativi "Valle dell'Astico – Valsugana – Valle dell'Adige" con collegamenti alle infrastrutture stradali a sud di Trento ed il progetto di fattibilità del 2019, che individua un ulteriore tracciato Valle dell'Astico – Valle dell'Adige con innesto sull'A22 del Brennero a sud del casello di Rovereto sud.

Dal 15 gennaio 2021, dopo successive integrazioni consegnate dalla Società in riscontro a richieste delle Amministrazioni, il Concedente, la Provincia autonoma di Trento e la Regione del Veneto dispongono di tutta la documentazione necessaria per attivare le attività propedeutiche al riavvio della progettazione dell'opera, ovvero:

- la Valutazione Ambientale Strategica, confrontando i 4 tracciati alternativi;
- l'inserimento dell'opera nel Piano Urbanistico Provinciale;
- il perfezionamento dell'Intesa Stato – Provincia autonoma di Trento.

E' stato inoltre definito specifico Atto aggiuntivo al documento conclusivo del Comitato paritetico del 2016 e con Delibera n. 837 del 19 giugno del 2020 la Giunta Provinciale di Trento ha deliberato l'avvio delle procedure di variante al Piano Urbanistico Provinciale. Il MIMS ha valutato opportuno il tempestivo coinvolgimento dei Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) e per i beni e le attività culturali e per il turismo (MIBACT) sin dalla fase della VAS in ragione delle caratteristiche sovra-provinciali dell'infrastruttura. Si attende che la Provincia Autonoma di Trento, sollecitata anche dalla Società, dia tempestivo avvio alle procedure.

10 Attività di ricerca e sviluppo

La Società non ha svolto attività di ricerca e sviluppo.

11 Numero e valore nominale di azioni proprie detenute

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

12 Principali fattori di rischio e incertezza a cui la Società è esposta e relativa gestione

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 per 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:

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

13 Evoluzione prevedibile della gestione

Sul versante dell'adeguamento annuo delle **tariffe da pedaggio**, a far data dall'01.01.2021, l'aggiornamento tariffario richiesto al Ministero è risultato pari al 6,76%: il riconoscimento della tariffa risulta sospeso.

Al momento dell'approvazione del presente bilancio, gli effetti correlati alla pandemia COVID-19 stanno ancora causando effetti sull'economia nazionale e internazionale. Pur nell'incertezza degli effetti che la continuazione delle misure adottate a livello governativo possano causare sull'economia nazionale e quindi sull'andamento dei ricavi e della marginalità del 2021, alla luce degli effetti sul traffico autostradale misurati negli ultimi due mesi del 2020 non si ritiene che le prospettive economiche possano gravemente compromettere il fatturato e quindi sui risultati aziendali. Anche la liquidità disponibile è in linea con la programmazione finanziaria e appare adeguata a coprire le necessità operative attuali e prospettiche anche alla luce del programmato rimborso di Euro 25 milioni del finanziamento in essere.

Sulla base di quanto precedentemente descritto, pur nel contesto di generale incertezza connesso all'epidemia virale del COVID-19, gli Amministratori hanno valutato che non sussistono significative incertezze sulla continuità aziendale, né si prevedono contrazioni del fatturato e dei margini attesi superiori a quelle già verificatesi nel 2020. Gli Amministratori monitorano e continueranno a monitorare la situazione e qualora necessario saranno individuate le azioni per far fronte ad eventuali ripercussioni sul

business, approntando tutte le misure necessarie finalizzate a salvaguardare i risultati economici, la generazione di cassa, la solidità finanziaria e le disponibilità liquide coerenti con i fabbisogni della Società.

Riferimento convenzione di cui art. 2	Spesa per investimenti	Dati progettuali convenzionali		Spesa progressiva al 31/12/2019				Spesa dell'anno 2020				Spesa progressiva al 31/12/2020			
		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		-	31.824.794	437.673.181	-	469.497.975	5.266.334	1.253.972	-	6.520.306	37.091.128	438.927.153	-	476.018.281
Art. 2.1	A31 Tronco Vicenza a Plovene KM. 36,4		-	-	99.707.209	-	99.707.209	-	-	-	-	-	99.707.209	-	99.707.209
Art. 2.1	Raccordi Tangenziali sud di Verona - Vicenza - Raccordo Nord di Padova		-	18.752.348	82.288.128	-	101.040.476	-	-	-	-	18.752.348	82.288.128	-	101.040.476
Art. 2.1	Variante alla S.S. 11 di collegamento fra Lonato e il casello di Desenzano		-	3.960.658	2.142.278	-	6.102.936	-	-	-	-	3.960.658	2.142.278	-	6.102.936
	Totale art. 2.1			54.537.800	621.810.796		676.348.596	5.266.334	1.253.972	-	6.520.306	59.804.134	623.064.768	-	682.868.902
Art. 2.2 a)	Realizzazione della Tangenziale Sud di Vicenza sull'autostrada A4 Bs-Pd		-	74.269.225	24.961.756	-	99.230.981	-	-	-	-	74.269.225	24.961.756	-	99.230.981
Art. 2.2 b)	Realizzazione di impianti antirumore sull'autostrada A4 Brescia-Padova in provincia di Verona-Vicenza-Padova - Lotto B		-	15.542.079	1.525.282	-	17.067.361	-	-	-	-	15.542.079	1.525.282	-	17.067.361
Art. 2.2 c)	Realizzazione di impianti antirumore sull'autostrada A4 Brescia-Padova in provincia di Verona-Vicenza-Padova - Lotto C		-	13.561.785	565.880	-	14.127.665	-	-	-	-	13.561.785	565.880	-	14.127.665
Art. 2.2 d)	Realizzazione della nuova autostazione di Verona Est sull'A4 BS-PD		-	6.336.858	3.656.845	-	9.993.703	-	-	-	-	6.336.858	3.656.845	-	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		-	17.640.079	10.074.272	-	27.714.351	845	-	-	845	17.640.925	10.074.272	-	27.715.197
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		-	25.403.318	24.069.094	-	49.472.412	8.384.473	1.185.372	-	9.569.845	33.787.791	25.254.466	-	59.042.257
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		-	2.652.665	725.398	-	3.378.063	-	-	-	-	2.652.665	725.398	-	3.378.063
Art. 2.2 j)	Autostrada Valdastico A/31 Sud-Nord		-	942.632.474	289.224.911	-	1.231.857.385	(9.944)	367.283	-	357.339	942.622.529	289.592.195	-	1.232.214.724
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		-	1.492.677	1.868.791	-	3.361.468	762	149.909	-	150.671	1.493.439	2.018.700	-	3.512.139
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

Allegato 1 - Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali come da richiesta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti prot. n. SVCA-MIT-0002652.02-02-2021

Riferimento convenzione di cui art. 2	Spesa per investimenti	Dati progettuali convenzionali		Spesa progressiva al 31/12/2019				Spesa dell'anno 2020				Spesa progressiva al 31/12/2020			
		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 n)	Revisione della situazione viaria del nodo di Verona Sud e collegamento con la Tangenziale sud di Verona	-	-	-	1.012.823	-	1.012.823	-	303.153	-	303.153	-	1.315.975	-	1.315.975
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	-	-	31.691.554	10.583.903	-	42.275.457	-	-	-	-	31.691.554	10.583.903	-	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	-	-	-	741.183	-	741.183	-	-	-	-	-	741.183	-	741.183
Art. 2.2 q)	Installazione di barriere antirumore -1° tronco Brescia-Sommacampagna lungo l'autostrada A4 Brescia-Padova	-	-	13.863.744	913.054	-	14.776.798	-	-	-	-	13.863.744	913.054	-	14.776.798
Art. 2.2 r)	Installazione di barriere antirumore sulla A31 Valdastico	-	-	11.531.428	712.913	-	12.244.341	-	-	-	-	11.531.428	712.913	-	12.244.341
Art. 2.2 s)	Nuovo collegamento stradale della tangenziale sud di Vicenza con Arcugnano e Altavilla	-	-	-	155.323	-	155.323	-	41.569	-	41.569	-	196.891	-	196.891
Art. 2.2 t)	Variante alla Sp. 46 in Provincia di Vicenza	-	-	-	2.239.914	-	2.239.914	-	-	-	-	-	2.239.914	-	2.239.914
Art. 2.2 u)	Riqualificazione della viabilità esterna al casello della A31 di Thiene	-	-	1.035.573	467.895	-	1.503.468	-	205.349	-	205.349	1.035.573	673.244	-	1.708.817
Art. 2.2 v)	Potenziamento della viabilità di adduzione del casello della A31 di Vicenza nord (Via A. Moro)	-	-	-	18.717	-	18.717	-	770	-	770	-	19.487	-	19.487
	Totale art. 2.2			1.216.760.394	394.742.675	-	1.611.503.069	8.376.136	2.253.405	-	10.629.541	1.225.136.530	396.996.079	-	1.622.132.609
	Totale art. 2.1 + art. 2.2			1.271.298.194	1.016.553.471	-	2.287.851.665	13.642.470	3.507.377	-	17.149.847	1.284.940.664	1.020.060.847	-	2.305.001.511
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Attrezzatura Devolvibile			(24.218)	60.171.025	-	60.146.807	-	18.084	-	18.084	(24.219)	60.189.109	-	60.164.890
	Costi Tecnici di costruzione - espropriazioni - costi amministrativi (Rivalutazione monetaria)			-	44.241.206	-	44.241.206	-	-	-	-	-	44.241.206	-	44.241.206
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Totale beni Devolvibili			1.271.273.976	1.120.965.702	-	2.392.239.678	13.642.470	3.525.461	-	17.167.931	1.284.916.445	1.124.491.162	-	2.409.407.607
	Contributi			-	54.570.885	-	54.570.885	-	1.087.425	-	1.087.425	-	55.658.309	-	55.658.309
	Totale beni Devolvibili			1.271.273.976	1.175.536.587	-	2.446.810.563	13.642.470	4.612.886	-	18.255.356	1.284.916.445	1.180.149.471	-	2.465.065.916

PROSPETTI CONTABILI AL 31 DICEMBRE 2020

Situazione Patrimoniale-Finanziaria

Conto Economico

Conto Economico Complessivo

Prospetto delle variazioni di Patrimonio Netto

Rendiconto Finanziario

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

ATTIVITÀ

(in unità di Euro)

	Note	ESERCIZIO 31.12.2019	ESERCIZIO 31.12.2020
Materiali	1	12.280.928	11.353.330
Immobili, impianti e macchinari		12.280.928	11.353.330
Investimenti immobiliari		-	-
Immateriali	2	671.529.703	595.565.516
Diritti concessori immateriali		671.203.907	595.334.027
Attività imm.li a vita utile indefinita		-	-
Altre attività immateriali		325.796	231.489
Partecipazioni	3	25.999.807	1.790.279
Partecipazioni controllate		-	-
Partecipazioni collegate		1.115.600	1.787.079
Altre partecipazioni		24.884.207	3.200
Attività finanziarie non correnti	4	6.370.069	-
Crediti finanziari		6.370.069	-
Altre attività finanziarie		-	-
Crediti vari e altre attività non correnti	5	2.679.473	31.179.544
Attività per imposte anticipate	6	76.843.205	76.182.226
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		795.703.185	716.070.895
ATTIVITÀ CORRENTI			
Attività commerciali	7	137.303.836	98.515.813
Rimanenze		398.308	308.145
Attività per lavori in corso su ordinazione		-	-
Crediti commerciali		121.707.950	80.355.512
Altre attività commerciali		15.197.578	17.852.156
Attività finanziarie correnti	8	-	-
Attività per imposte correnti	9	806.522	4.174.163
Altre attività correnti	10	832.711	2.025.681
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11	265.269.670	153.130.112
Attività detenute per la vendita	12	-	26.087.161
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		404.212.739	283.932.930
TOTALE ATTIVITÀ		1.199.915.924	1.000.003.825

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ

(in unità di Euro)

	Note	ESERCIZIO 31.12.2019	ESERCIZIO 31.12.2020
PATRIMONIO NETTO	13		
Patrimonio netto		560.653.101	575.142.543
Capitale emesso		125.000.000	125.000.000
Riserve e utili portati a nuovo		359.749.289	430.032.606
Utile (Perdita) dell'esercizio		75.903.812	20.109.937
TOTALE PATRIMONIO NETTO		560.653.101	575.142.543
PASSIVITÀ NON CORRENTI			
Benefici ai dipendenti	14	14.524.267	12.542.036
Fondi rischi e oneri	15	88.407.293	92.773.282
Passività finanziarie non correnti	16	7.191.673	182.130.598
Finanziamenti		-	174.314.286
Altre passività finanziarie		7.191.673	7.816.312
Passività per imposte differite	17	-	-
Altre passività non correnti	18	11.359.333	8.728.290
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		121.482.566	296.174.206
PASSIVITÀ CORRENTI			
Benefici ai dipendenti	19	2.268.930	2.197.375
Fondi rischi e oneri	20	34.139.705	32.220.327
Passività finanziarie correnti	21	407.085.759	25.418.411
Debiti verso banche		399.641.160	25.000.000
Altri		7.444.599	418.411
Passività commerciali	22	52.307.504	57.384.002
Debiti commerciali		52.307.504	57.384.002
Passività per lavori in corso su ordinazione		-	-
Passività per imposte correnti	23	4.892.386	-
Altre passività correnti	24	17.085.973	11.466.961
Passività detenute per la vendita	25	-	-
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		517.780.257	128.687.076
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		1.199.915.924	1.000.003.825

CONTO ECONOMICO

(in unità di Euro)

	Note	ESERCIZIO 2019	ESERCIZIO 2020
RICAVI			
	26		
Ricavi da pedaggio		403.682.893	306.323.140
Ricavi per servizi di costruzione		16.212.113	18.665.381
Altri ricavi		11.624.478	12.576.048
Totale Ricavi		431.519.484	337.564.569
COSTI			
Costi Operativi			
	27		
Costi materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		(1.146.473)	(1.032.485)
Costi per servizi		(146.905.757)	(128.213.772)
Costi per godimento beni di terzi		(1.374.494)	(1.094.920)
Costi per il personale		(41.538.802)	(32.792.367)
Altri costi operativi		(55.833.220)	(44.478.741)
Plusval./(Minusval.) per dismissioni di attività materiali		12.145	1.303
Totale costi operativi		(246.786.601)	(207.610.982)
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni			
	28		
Ammortamento attività materiali		(291.590)	(280.592)
Ammortamento diritti concessori immateriali		(88.940.152)	(94.125.233)
Ammortamento altre attività immateriali		(125.184)	(122.278)
Ammortamento beni in locazione finanziaria		(1.401.740)	(1.593.789)
Accantonamento/utilizzi fondi rischi e oneri (Svalutazioni)/Ripristini di valore		28.715.526	2.614.333
		-	-
Totale ammortamenti e svalutazioni		(62.043.140)	(93.507.559)
Totale costi		(308.829.741)	(301.118.541)
RISULTATO OPERATIVO NETTO		122.689.743	36.446.028
PROVENTI E ONERI DA ATTIVITÀ FINANZIARIA			
	29		
Proventi finanziari		892.165	729.984
Altri proventi da attività finanziarie		-	671.479
Oneri finanziari		(18.066.739)	(9.947.249)
Altri oneri da attività finanziarie		(800.000)	-
Oneri finanziari capitalizzati		-	-
Totale proventi/(oneri) da attività finanziaria		(17.974.574)	(8.545.786)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		104.715.169	27.900.242
ONERI E PROVENTI FISCALI			
	30		
Imposte correnti		(30.142.854)	(8.088.887)
Imposte anticipate/differite		891.789	(284.416)
Totale (oneri)/proventi fiscali		(29.251.065)	(8.373.303)
RISULTATO DA ATTIVITÀ OPERATIVE DESTINATE A CONTINUARE		75.464.104	19.526.939
DISCONTINUED OPERATION			
	31		
Utile/(Perdita) delle <i>discontinued operation</i> dopo le imposte		439.708	582.998
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		75.903.812	20.109.937

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(in unità di Euro)

	Note	ESERCIZIO 2019	ESERCIZIO 2020
Utile (Perdita) dell'esercizio	A	75.903.812	20.109.937
<i>Utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati nell'utile/(perdita) d'esercizio:</i>			
Utili (Perdite) attuariale valutazione benefici ai dipendenti	13	(731.485)	390.128
Adeguamento valore di partecipazioni destinate alla vendita	12	-	(6.010.624)
Totale altri utili (perdite), al netto dell'effetto fiscale	B	(731.485)	(5.620.496)
Totale utile (perdita) complessivo	A + B	75.172.327	14.489.441

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO

(in unità di Euro)

	Capitale sociale	Riserva da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Altre riserve							Altre riserve	Riserva attuariale	Riserva di First Time Adoption	Riserva valutazione a fair value	Utili (perdite portate a nuovo)	Utile (perdita) d'esercizio	Totale
				Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	Riserva straordinaria. sanzioni penali	Altre riserve	Riserva straordinaria	Riserva ritardate manutenzioni	Riserva vincolata per differenze su manutenzioni	Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali							
31.12.2018	125.000.000	315.898.864	25.000.000	32.400.000	70.000	75.891.963	44.874.899	-	-	(85.928.428)	67.308.434	(5.264.572)	(74.012.232)	-	2.190.694	81.984.587	538.105.775
Riclassifica utile anno precedente											-						-
Riclassifica riserve						14.874.897	(21.624.325)			6.749.428	-						-
Dividendi			4.099.229								-				25.260.358	(81.984.587)	(52.625.000)
Risultato economico complessivo dell'esercizio											-	(731.485)					(731.485)
Risultato d'esercizio											-					75.903.812	75.903.812
Arrotondamento							(2)				(2)	1					(1)
31.12.2019	125.000.000	315.898.864	29.099.229	32.400.000	70.000	90.766.860	23.250.572	-	-	(79.179.000)	67.308.432	(5.996.056)	(74.012.232)	-	27.451.052	75.903.812	560.653.101
Riclassifica utile anno precedente											-				75.903.812	(75.903.812)	-
Riclassifica riserve							40.000.000	(40.000.000)			-	-					-
Dividendi											-						-
Risultato economico complessivo dell'esercizio											-	390.128	(6.010.624)				(5.620.496)
Risultato d'esercizio											-					20.109.937	20.109.937
Arrotondamento											-	1					1
31.12.2020	125.000.000	315.898.864	29.099.229	32.400.000	70.000	90.766.860	63.250.572	(40.000.000)	-	(79.179.000)	67.308.432	(5.605.927)	(74.012.232)	(6.010.624)	103.354.864	20.109.937	575.142.543

RENDICONTO FINANZIARIO

(in unità di Euro)

	NOTE	2019	2020
RISULTATO DELL'ESERCIZIO		75.903.812	20.109.937
<i>rettificato da operazioni senza effetti sulla liquidità:</i>			
Ammortamenti	28	90.758.666	96.121.892
Svalutazione partecipazioni/ripristini	3	800.000	(671.479)
Accantonamento/utilizzi Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	28	(2.312.773)	25.507.191
Utilizzi/Accantonamento altri fondi	28	2.523.651	(800.000)
Beni destinati alla vendita	31	(439.708)	(582.996)
Autofinanziamento delle attività operative (1)		167.673.356	139.684.545
Variazione del capitale circolante		(9.799.931)	18.645.340
Variazione degli altri crediti/debiti operativi		6.213.852	(6.811.982)
Imposte pagate		(24.788.459)	(16.044.498)
Variazione delle attività/passività per imposte		3.705.708	(7.824.647)
Altre variazioni da/(per) attività operative (2)		(24.668.830)	(12.035.787)
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)		142.564.818	127.648.758
Attività materiali	1	(3.000.494)	(946.783)
Attività immateriali	2	(16.205.722)	(18.283.324)
Attività concessorie - IFRIC 12	15	-	-
Attività finanziarie non correnti/correnti	31	514.249	1.067.755
B) Flusso da/(per) attività di investimento		(18.691.967)	(18.162.352)
C) Flusso generato/(assorbito) dall'attività tipica (A+B)		123.872.851	109.486.406
Prestito obbligazionario	16	-	(400.041.000)
Altre passività finanziarie non correnti/correnti		2.289.487	193.312.577
Debiti verso altri correnti e non correnti		(332.607)	(1.370.868)
Canoni leasing pagati	1	(1.517.473)	(2.412.684)
Interessi passivi pagati		(11.666.859)	(11.148.068)
Interessi attivi incassati		56.613	34.078
Apporti degli azionisti/(Dividendi)	13	(52.625.000)	-
D) Flusso da/(per) attività finanziarie		(63.795.839)	(221.625.965)
E) Flusso generato/(assorbito) nel periodo (C+D)		60.077.012	(112.139.559)
Disponibilità/(indebitamento) iniziale corrente		205.192.659	265.269.671
Flusso generato/(assorbito) nel periodo		60.077.012	(112.139.559)
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE		265.269.671	153.130.112
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11	265.269.671	153.130.112
Passività correnti verso istituti di credito (scoperti bancari)	21	-	-
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE		265.269.671	153.130.112

INFORMAZIONI GENERALI

INFORMAZIONI GENERALI

Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. ha la forma giuridica di società per azioni, la propria sede legale in Verona, via Flavio Gioia n. 71 e risulta integralmente posseduta dalla società A4 Holding S.p.A., holding dell'omonimo Gruppo.

La Società opera nell'ambito geografico del Nord-Est dell'Italia ed è attiva nel settore relativo alla gestione delle reti autostradali in concessione.

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 2020”. 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 stato autorizzato alla pubblicazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 24 marzo 2021.

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.

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 ad 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.

Principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS applicati dal 1° gennaio 2020

I seguenti principi contabili, emendamenti e interpretazioni IFRS sono stati applicati per la prima volta dal Gruppo a partire dal 1° gennaio 2020:

Definition of Material (Amendments to IAS 1 and IAS 8)

In data 31 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato il documento "*Definition of Material (Amendments to IAS 1 and IAS 8)*". Il documento ha introdotto una modifica nella definizione di "rilevante" contenuta nei principi IAS 1 – *Presentation of Financial Statements* e IAS 8 – *Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors*. Tale emendamento ha l'obiettivo di rendere più specifica la definizione di "rilevante" e introdotto il concetto di "*obscured information*" accanto ai concetti di informazione omessa o errata già presenti nei due principi oggetto di modifica. L'emendamento chiarisce che un'informazione è "*obscured*" qualora sia stata descritta in modo tale da produrre per i primari lettori di un bilancio un effetto simile a quello che si sarebbe prodotto qualora tale informazione fosse stata omessa o errata.

L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio d'esercizio della Società.

References to the Conceptual Framework in IFRS Standards

In data 29 marzo 2018, lo IASB ha pubblicato un emendamento al "*References to the Conceptual Framework in IFRS Standards*". L'emendamento è efficace per i periodi che iniziano il 1° gennaio 2020 o successivamente, ma è consentita un'applicazione anticipata. Il *Conceptual Framework* definisce i concetti fondamentali per l'informativa finanziaria e guida il Consiglio nello sviluppo degli standard IFRS. Il documento aiuta a garantire che gli *Standard* siano concettualmente coerenti e che transazioni simili siano trattate allo stesso modo, in modo da fornire informazioni utili a investitori, finanziatori e altri creditori. Il *Conceptual Framework* supporta le aziende nello sviluppo di principi contabili quando nessuno standard IFRS è applicabile ad una particolare transazione e, più in generale, aiuta le parti interessate a comprendere ed interpretare gli *Standard*.

L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio d'esercizio della Società.

Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7: Interest Rate Benchmark Reform

Lo IASB, in data 26 settembre 2019, ha pubblicato l'emendamento denominato "*Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7: Interest Rate Benchmark Reform*". Lo stesso modifica l'IFRS 9 - *Financial Instruments* e lo IAS 39 - *Financial Instruments: Recognition and Measurement* oltre che l'IFRS 7 - *Financial Instruments: Disclosures*. In particolare, l'emendamento modifica alcuni dei requisiti richiesti per l'applicazione dell'*hedge accounting*, prevedendo deroghe temporanee agli stessi, al fine di mitigare l'impatto derivante dall'incertezza della riforma dell'IBOR sui flussi di cassa futuri nel periodo precedente il suo completamento. L'emendamento impone inoltre alle società di fornire in bilancio ulteriori informazioni in merito alle loro relazioni di copertura che sono direttamente interessate dalle incertezze generate dalla riforma e a cui applicano le suddette deroghe.

L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio d'esercizio della Società.

Definition of a Business (Amendments to IFRS 3)

In data 22 ottobre 2018 lo IASB ha pubblicato il documento "*Definition of a Business (Amendments to IFRS 3)*". Il documento fornisce alcuni chiarimenti in merito alla definizione di *business* ai fini della corretta applicazione del principio IFRS 3. In particolare, l'emendamento chiarisce che mentre un *business* solitamente produce un *output*, la presenza di un *output* non è strettamente necessaria per individuare un *business* in

presenza di un insieme integrato di attività/processi e beni. Tuttavia, per soddisfare la definizione di *business*, un insieme integrato di attività/processi e beni deve includere, come minimo, un *input* e un processo sostanziale che assieme contribuiscono in modo significativo alla capacità di creare un *output*. A tal fine, lo IASB ha sostituito il termine "capacità di creare *output*" con "capacità di contribuire alla creazione di *output*" per chiarire che un *business* può esistere anche senza la presenza di tutti gli *input* e processi necessari per creare un *output*.

L'emendamento ha inoltre introdotto un test ("*concentration test*"), opzionale, che permette di escludere la presenza di un *business* se il prezzo corrisposto è sostanzialmente riferibile ad una singola attività o gruppo di attività. Le modifiche si applicano a tutte le *business combination* e acquisizioni di attività successive al 1° gennaio 2020, ma è consentita un'applicazione anticipata.

L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio d'esercizio della Società.

COVID-19 Related Rent Concessions (Amendment to IFRS 16)

In data 28 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato "COVID-19 Related Rent Concessions (Amendment to IFRS 16)". Il documento prevede per i locatari la facoltà di contabilizzare le riduzioni dei canoni connesse al COVID-19 senza dover valutare, tramite l'analisi dei contratti, se è rispettata la definizione di *lease modification* dell'IFRS 16. Pertanto, i locatari che applicano tale facoltà potranno contabilizzare gli effetti delle riduzioni dei canoni di affitto direttamente a conto economico alla data di efficacia della riduzione. Tale modifica si applica ai bilanci aventi inizio al 1° giugno 2020. L'adozione di tale emendamento non ha comportato effetti sul bilancio d'esercizio della Società.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS e IFRIC omologati dall'Unione Europea, non ancora obbligatoriamente applicabili e non adottati in via anticipata dalla società al 31 dicembre 2020

Interest Rate Benchmark Reform—Phase 2

In data 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato, alla luce della riforma sui tassi di interesse interbancari quale l'IBOR, il documento "*Interest Rate Benchmark Reform—Phase 2*" che contiene emendamenti ai seguenti standard:

- IFRS 9 *Financial Instruments*;
- IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement*;
- IFRS 7 *Financial Instruments: Disclosures*;
- IFRS 4 *Insurance Contracts*;
- IFRS 16 *Leases*.

Tutte le modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2021. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio d'esercizio della Società dall'adozione di tale emendamento.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni IFRS non ancora omologati dall'Unione Europea

Alla data di riferimento del presente documento, gli organi competenti dell'Unione Europea non hanno ancora concluso il processo di omologazione necessario per l'adozione degli emendamenti e dei principi sotto descritti.

Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current

In data 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato un emendamento denominato "*Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current*". Il documento ha l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività a breve o lungo termine. Le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2023; è comunque consentita un'applicazione anticipata. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio d'esercizio della Società dall'adozione di tale emendamento.

In data 14 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato i seguenti emendamenti denominati:

Amendments to IFRS 3 Business Combinations: le modifiche hanno lo scopo di aggiornare il riferimento presente nell'IFRS 3 al *Conceptual Framework* nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni del principio IFRS 3.

Amendments to IAS 16 Property, Plant and Equipment: le modifiche hanno lo scopo di non consentire di dedurre dal costo delle attività materiali l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti nella fase di test dell'attività stessa. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno pertanto rilevati nel conto economico.

Amendments to IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets: l'emendamento chiarisce che nella stima sull'eventuale onerosità di un contratto si devono considerare tutti i costi direttamente imputabili al contratto. Di conseguenza, la valutazione sull'eventuale onerosità di un contratto include non solo i costi incrementali (come ad esempio, il costo del materiale diretto impiegato nella lavorazione), ma anche tutti i costi che l'impresa non può evitare in quanto ha stipulato il contratto (come ad esempio, la quota del costo del personale e dell'ammortamento dei macchinari impiegati per l'adempimento del contratto).

Annual Improvements 2018-2020: le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 *First-time Adoption of International Financial Reporting Standards*, all'IFRS 9 *Financial Instruments*, allo IAS 41 *Agriculture* e agli *Illustrative Examples* dell'IFRS 16 *Leases*.

Tutte le modifiche entreranno in vigore il 1° gennaio 2022. Gli amministratori non si attendono un effetto significativo nel bilancio d'esercizio della Società dall'adozione di tali emendamenti.

**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 31.12.2019	Incrementi	Decrementi	Importo 31.12.2020
Terreni	3.283.252	-	-	3.283.252
Terreni IFRS16	82.085	-	-	82.085
Fabbricati	857.401	-	-	857.401
Fabbricati IFRS16	8.568.507	-	-	8.568.507
Impianti e macchinari	20.107	-	-	20.107
Attrezzature	2.603.259	14.605	-	2.617.864
Altri beni	5.413.217	1.900	(36.146)	5.378.971
Altri beni IFRS 16	776.643	930.278	-	1.706.921
Totale	21.604.471	946.783	(36.146)	22.515.108

Fondo ammortamento	Importo 31.12.2019	Ammortamento	Decrementi	Importo 31.12.2020
Terreni	-	-	-	-
Terreni IFRS16	(10.261)	(10.261)	-	(20.522)
Fabbricati	(273.011)	(140.560)	-	(413.571)
Fabbricati IFRS16	(1.071.063)	(1.071.063)	-	(2.142.126)
Impianti e macchinari	(20.107)	-	-	(20.107)
Attrezzature	(2.454.765)	(40.080)	-	(2.494.845)
Altri beni	(5.173.920)	(99.952)	36.146	(5.237.726)
Altri beni IFRS 16	(320.416)	(512.465)	-	(832.881)
Totale	(9.323.543)	(1.874.381)	36.146	(11.161.778)

Valore netto	Importo 31.12.2019	Incrementi	Decrementi	Ammortamento	Importo 31.12.2020
Terreni	3.283.252	-	-	-	3.283.252
Terreni IFRS16	71.824	-	-	(10.261)	61.563
Fabbricati	584.390	-	-	(140.560)	443.830
Fabbricati IFRS16	7.497.444	-	-	(1.071.063)	6.426.381
Impianti e macchinari	-	-	-	-	-
Attrezzature	148.494	14.604	-	(40.080)	123.018
Altri beni	239.297	1.901	-	(99.952)	141.246
Altri beni IFRS 16	456.227	930.278	-	(512.465)	874.040
Totale	12.280.928	946.783	-	(1.874.381)	11.353.330

L'incremento dell'anno della voce "Attrezzature" è riferito all'acquisto di dispositivi di protezione COVID-19.

Il decremento della voce "Altri beni" è riferito al valore derivante dalla cessione di mobili d'ufficio e di una stampante (Euro 36 mila) rilevando al netto del fondo di ammortamento una plusvalenza di Euro 1 mila.

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 31.12.2019	Incrementi	Altri movimenti	Decrementi	Importo 31.12.2020
Diritti concessori immat.	2.446.810.563	18.665.381	-	(410.027)	2.465.065.917

Fondo ammortamento	Importo 31.12.2019	Incrementi	Ammortamento	Decrementi	Importo 31.12.2020
Diritti concessori immat.	(1.775.606.656)	-	(94.125.234)	-	(1.869.731.890)

Valore netto	Importo 31.12.2019	Incrementi	Ammortamento	Decrementi	Importo 31.12.2020
Diritti concessori immat.	671.203.907	18.665.381	(94.125.234)	(410.027)	595.334.027

Tale voce è riferita 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 2020 riguardano:

- Euro 9.623 mila (nel 2019 Euro 1.146 mila) riferite alla realizzazione della Nuova Autostazione di Montecchio Maggiore;
- Euro 5.566 mila (nel 2019 Euro 0) per manutenzioni straordinarie per la riqualificazione delle barriere di sicurezza del lotto 1 e 2;
- Euro 1.088 mila (nel 2019 Euro 0) per il contributo previsto dal PEF per la tangenziale di Vicenza SP 46;
- Euro 303 mila (nel 2019 Euro 134 mila) per la revisione della viabilità di Verona Sud con il collegamento con la tangenziale di Verona Sud;
- Euro 285 mila (nel 2019 Euro 0) per la progettazione interna della manutenzione delle barriere vegetali del lotto 2;
- Euro 263 mila (nel 2019 Euro 1.134 mila) per monitoraggio ambientale, rilievi ed attività tecnica amministrativa relativa alla Valdastico Nord;

- Euro 240 mila (nel 2019 Euro 12 mila) per la progettazione interna della manutenzione straordinaria delle Aree di Servizio;
- Euro 215 mila (nel 2019 Euro 207 mila) per la riqualificazione della viabilità esterna del casello di Thiene;
- Euro 195 mila (nel 2019 Euro 0) per lavori di ampliamento dell'area di servizio Monte Baldo Est;
- Euro 161 mila (nel 2019 Euro 130 mila) per lavori relativi al piano antirumore;
- Euro 151 mila (nel 2019 Euro 148 mila) manutenzioni straordinarie per sottovia ferroviari;
- Euro 149 mila (nel 2019 Euro 338 mila) per la progettazione interna del nuovo casello di Castelnuovo del Garda;
- Euro 105 mila (nel 2019 Euro 0) per lavori relativi alla rotonda della tangenziale sud di Verona con la SV7 di Santa Lucia;
- Euro 103 mila (nel 2019 Euro 1.463 mila) relativi alla Valdastico Sud, in particolare per la direzione lavori interna delle aree di servizio, per collaudi e prove di laboratorio;
- Euro 100 mila (nel 2019 Euro 44 mila) per prove di laboratorio relative al Ponte del Mincio;
- Euro 64 mila per il collegamento con la tangenziale sud di Vicenza ad Arcugnano;
- Euro 53 mila (nel 2019 Euro 32 mila) per i lavori dell'allargamento del cavalcavia Calcinese.

Il decremento è riferito a riaddebiti effettuati a controparti coinvolte nelle opere in sviluppo per attività sostenute per loro conto, in base a specifici accordi sottoscritti.

Alla data del 31 dicembre 2020 risultano emessi ordini riferiti alla costruzione dell'infrastruttura autostradale per un valore residuo di circa Euro 100,2 milioni (al 31 dicembre 2019 Euro 90,3 milioni).

Il valore netto contabile dei Diritti Concessori che, in base al testo della vigente Convenzione, verrà riconosciuto alla Concessionaria dall'eventuale subentrante o, in ultima istanza, dal Concedente nei casi previsti dal testo convenzionale stesso, al 31 dicembre 2020 ammonta ad Euro 646 milioni (Euro 732 milioni al 31 dicembre 2019). 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 31.12.2019	Costo storico	Importo 31.12.2020
Valori ITA GAAP		Valori ITA GAAP	
Immob.ni materiali devolvibili	2.392.239.678	Immob.ni materiali devolvibili	2.409.407.607
Fondo ammortamento	(1.660.371.404)	Fondo ammortamento	(1.763.007.404)
Immob.ni materiali devolvibili nette	731.868.274	Immob.ni materiali devolvibili nette	646.400.203
Rettifiche da applicazione IFRS		Rettifiche da applicazione IFRS	
IFRIC 12 – fondo ammortamento	(83.810.712)	IFRIC 12 – fondo ammortamento	(71.865.712)
Riclassifica immateriali – Incrementi beni di terzi	23.146.345	Riclassifica immateriali – Incrementi beni di terzi	20.799.536
Diritti concessori immateriali	671.203.907	Diritti concessori immateriali	595.334.027

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 softwares	Altre attività immateriali	Totale
Costo 31.12.2019	700.000	846.716	269.135	1.815.851
Incrementi	-	1.440	26.531	27.971
Decrementi/riclassifiche	-	-	-	-
Costo 31.12.2020	700.000	848.156	295.666	1.843.822
Fondo Amm.to 31.12.2019	(700.000)	(703.443)	(86.612)	(1.490.055)
Ammortamenti	-	(60.036)	(62.242)	(122.278)
Utilizzi	-	-	-	-
Fondo Amm.to 31.12.2020	(700.000)	(763.479)	(148.854)	(1.612.333)
Netto 31.12.2019	-	143.273	182.523	325.796
Netto 31.12.2020	-	84.677	146.812	231.489

La voce "Concessioni, licenze, marchi e software" include gli oneri riferiti all'acquisizione delle licenze *software* e all'implementazione di applicativi per la gestione informatica. L'incremento dell'anno 2020 è relativo al rinnovo di n.4 licenze Adobe Photoshop (Euro 1 mila).

L'incremento 2020 della voce "Altre attività immateriali" è riferibile alla progettazione, l'ideazione e lo sviluppo della intranet in uso (Euro 27 mila).

Nota 3 – PARTECIPAZIONI

Partecipazioni in imprese controllate

Al 31 dicembre 2020 nessun valore risultante con riferimento alla voce in oggetto.

Partecipazioni in imprese collegate

Imprese collegate	% partecip.	31.12.19	Incrementi	Decrementi	Svalutazioni/ ripristini svalutazioni	31.12.20
Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione	31,92%	1.115.600	-	-	671.479	1.787.079
G.R.A. di Padova S.p.A.	33,90%	-	-	-	-	-
Totale b) imprese collegate		1.115.600	-	-	671.479	1.787.079

Nella tabella seguente si riportano alcune informazioni relative alle società collegate:

Imprese collegate (*)	Sede	Capitale sociale	Patrimonio Netto	Risultato	Quota posseduta	Frazione di patrimonio netto	Totale costo partecipaz.	Note
Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione	Verona	6.000.000	5.702.243	92.997	31,92%	1.820.156	1.787.079	A)
G.R.A. di Padova S.p.A.	Padova	2.950.000	2.052.877	(49.125)	33,90%	695.925	-	B)
Totale							1.787.079	

(*) ultimi dati contabili disponibili al 31 dicembre 2019

Note:

A) In data 4 dicembre 2020 è stato approvato il Bilancio Finale di Liquidazione e il relativo Piano di Riparto della società Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione che ha determinato per il Socio Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. la liquidazione dell'importo di Euro 1.787 mila. Conseguentemente si è proceduto a ripristinare per Euro 671 mila parte della svalutazione operata in precedente esercizi. Il ripristino della svalutazione è rilevato nel conto economico nella voce "Altri proventi da attività finanziarie".

B) Già nel 2017 si era provveduto alla svalutazione integrale del valore della partecipazione G.R.A. di Padova S.p.A. (Euro 1.000 mila) oltre all'integrale svalutazione del finanziamento infruttifero concesso per Euro 707 mila. La partecipazione in oggetto ha quale scopo lo sviluppo del progetto relativo alla realizzazione e la gestione dell'opera pubblica denominata Grande Raccordo Anulare di Padova in finanza di progetto. Tale progetto, come descritto dagli stessi amministratori, è in corso di rivisitazione e, tale fatto, pur non avendo comportato revisioni valutative a livello del bilancio della società, ha evidenziato l'ulteriore dilatazione dei tempi di avvio dello stesso conseguentemente il costo iscritto si è ritenuto non recuperabile.

Altre partecipazioni

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

Altre imprese	% partecip	Importo 31.12.2019	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche (*)	Svalutazioni	Importo 31.12.2020
Autostrade Lombarde S.p.A.	4,90%	23.073.999	-	-	(23.073.999)	-	-
Società di Progetto Brebemi S.p.A.	0,54%	1.800.000	-	-	(1.800.000)	-	-
Argentea Gestioni S.c.p.a.	5,84%	7.008	-	-	(7.008)	-	-
Consorzio Autostrade Italiane Energia	2,99%	3.200	-	-	-	-	3.200
Autostrada Nogara Mare Adriatico in liquidazione S.c.p.a.	2,00%	-	-	-	-	-	-
Totale altre imprese		24.884.207	-	-	(24.881.007)		3.200

(*) Riclassifiche alla voce dell'attivo "attività destinate alla vendita" Nota 12.

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	Totale costo partecipaz.	Note
Consorzio Autostrade Italiane Energia		113.949	113.339	(533)	3,20%	3.627	3.200	A)
Autostrada Nogara Mare Adriatico in liquidazione S.c.p.a.	Verona	120.000	120.000	-	2,00%	2.400	-	B)
Totale							3.200	

(*) ultimi dati contabili disponibili al 31 dicembre 2019

Note:

A) 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 11 Società Autostradali, secondo quote di partecipazione proporzionali al fabbisogno di energia delle singole Consorziati.

B) Società di progetto per la progettazione, costruzione e gestione della futura autostrada Nogara Mare Adriatico. Società in liquidazione dal 14 maggio 2014. Il costo è stato prudenzialmente interamente svalutato nell'esercizio 2017 non ritenendo recuperabile il costo iscritto.

Nota 4 – ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI

Crediti finanziari

Attività finanziarie non correnti	Importo 31.12.2019	Riclassifiche (*)	Incrementi	Decrementi	Importo 31.12.2020
Crediti finanziari v/ Soc. di Progetto Brebemi S.p.A.	7.254.184	(7.254.184)	-	-	-
Crediti finanziari non correnti v/Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione	594.124	-	-	(594.124)	-
Totale valore lordo	7.848.308	(7.254.184)	-	(594.124)	-
Valutazione crediti - IFRS 9	(1.478.239)	1.478.239	-	-	-
Totale valore netto	6.370.069	(5.775.945)	-	(594.124)	-

(*) Riclassifiche alla voce dell'attivo "attività destinate alla vendita" Nota 12

I crediti finanziari infruttiferi non correnti erogati alla società collegata Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione sono stati rimborsati nel corso del 2020.

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 31.12.2019	Variazioni	Importo 31.12.2020
Crediti per iva di gruppo e personale in distacco	A4 Holding S.p.A.	-	29.605.941	29.605.941
Depositi cauzionali - autovetture	Globalcar Service S.p.A.	345.340	122.619	467.959
Anticipazioni al personale		422.032	17.438	439.470
Depositi cauzionali - altro		340.485	(3.143)	337.342
Garanzie fidejussorie		523.700	(365.850)	157.850
Costi finanziari		990.000	(840.000)	150.000
Altri crediti		60.890	(33.410)	27.480
Costi per sviluppo informatico	A4 Holding S.p.A.	18.640	(18.640)	-
Totale		2.701.087	28.484.955	31.186.042
Svalutazione crediti finanziari - IFRS 9		(21.614)	15.116	(6.498)
Totale		2.679.473	28.500.071	31.179.544

La voce "Crediti" verso la controllante A4 Holding S.p.A. include la rilclassifica della quota di credito già classificato nel corso dello scorso esercizio fra le attività commerciali correnti; il valore riclassificato soddisfa i termini dell'accordo sottoscritto con la controllante, accordo che, definendo l'incasso tramite pagamenti scadenzati temporalmente, ha determinato la riclassifica in oggetto.

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.

La voce "Garanzie fidejussorie" corrisponde ai costi sostenuti anticipatamente per gli anni 2020/2022 della polizza stipulata in ottemperanza all'articolo 6.2 della Convenzione Unica Vigente a garanzia della buona esecuzione della gestione operativa della convenzione stessa richiesta dal Concedente.

I "Costi finanziari" corrispondono all'ammontare delle spese sostenute anticipatamente per *UpFront* a fronte della sottoscrizione in data 26 settembre 2019 di una *Revolving Credit Facility* di Euro 50 milioni avente scadenza 30 settembre 2024.

Nota 6 – ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE

Descrizione	Importo 31.12.2019	Variazioni	Importo 31.12.2020
Attività per imposte anticipate	76.843.205	(660.979)	76.182.226
Attività per imposte anticipate	76.843.205	(660.979)	76.182.226

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 2019 e 2020 sono stati determinati considerando l'aliquota IRES al 27,5% 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 2020 si rimanda alla Nota 30 - Oneri e proventi fiscali.

ATTIVITÀ CORRENTI

Nota 7 – ATTIVITÀ COMMERCIALI

Rimanenze

Rimanenze	Importo 31.12.2019	Variazioni	Importo 31.12.2020
Merci, materie prime, sussidiarie e di consumo	398.308	(90.163)	308.145
Rimanenze	398.308	(90.163)	308.145

La voce è rappresentata da scorte e ricambi per la gestione dell'attività autostradale e da vestiario destinato al personale tecnico e di esazione. Il decremento 2020 è imputabile alla routinaria attività di gestione dei costi per beni di sostituzione.

Crediti commerciali

La voce è composta come indicato nella tabella sottostante.

Crediti commerciali	Importo 31.12.2019	Variazioni	Importo 31.12.2020
Crediti verso clienti	51.795.639	(15.892.519)	35.903.120
Crediti commerciali verso altre parti correlate	36.803.537	2.906.839	39.710.376
Crediti commerciali verso controllanti	32.540.994	(29.540.994)	3.000.000
Crediti commerciali verso consociate	327.395	(212.159)	115.236
Crediti commerciali verso collegate	240.385	(233.731)	6.654
Crediti per Integrazione canone annuo ⁽¹⁾	-	1.620.126	1.620.126
Totale	121.707.950	(41.352.438)	80.355.512

(1) art.1 comma 2020 L.296/2006

I "crediti verso clienti" rappresentano le posizioni creditorie attive prevalentemente nei confronti delle società autostradali soggette 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 31.12.2019	Acc.to oneri finanziari	Accantonamento	Utilizzi	Importo 31.12.2020
Fondo rischi su crediti	(931.233)	-	(300.000)	48.555	(1.182.678)
Totale	(931.233)	-	(300.000)	48.555	(1.182.678)

I "crediti verso altre parti correlate" includono anche posizioni creditorie attive verso società del gruppo Atlantia/Edizione nel quale la Società è entrata a far parte dall'ottobre 2018; nel seguito si fornisce il dettaglio:

Crediti commerciali verso altre parti correlate	Dettaglio	Importo	Importo
		31.12.2019	31.12.2020
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Crediti per interconnessione autostradale	36.161.769	36.234.042
Autogrill Italia S.p.A.	Crediti per royalties derivanti da contratti di sub-concessione	2.268	3.317.269
Argentea Gestioni S.c.p.a.	Crediti per servizio esazione	560.255	155.420
Telepass S.p.A.	Crediti per canone pedaggio su altre tratte autostradali	3.645	3.645
Confederazione Autostrade S.p.A.	Crediti per distacco del personale	75.600	-
Totale		36.803.537	39.710.376

I "crediti commerciali verso controllanti" riguardano crediti verso la capogruppo A4 Holding S.p.A. per Iva di Gruppo e addebito personale in distacco.

Crediti verso imprese controllanti	Dettaglio	Importo	Importo
		31.12.2019	31.12.2020
A4 Holding S.p.A.	Iva di Gruppo, personale in distacco	32.540.994	3.000.000
Totale		32.540.994	3.000.000

Come descritto alla Nota 5, il credito verso la controllante A4 Holding S.p.A. include la rilclassifica fra le attività non correnti a seguito dell'accordo sottoscritto con la controllante stessa che ha definito l'incasso tramite pagamenti scadenzati temporalmente.

I "crediti commerciali verso collegate" sono composti come indicato nella seguente tabella:

Crediti verso imprese collegate	Dettaglio	Importo	Importo
		31.12.2019	31.12.2020
G.R.A. di Padova S.p.A.	Personale in distacco	-	6.431
Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione.	Spese amministrative di supporto al Project Financing	240.385	223
Totale		240.385	6.654

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

Crediti verso imprese consociate	Dettaglio	Importo	Importo
		31.12.2019	31.12.2020
A4 Mobility S.r.l.	Crediti per prelievo magazzini	216.142	77.137
A4 Trading S.p.A.	Crediti per diritti d'accesso, personale in distacco	111.253	25.979
Globalcar service S.p.A.	Crediti per locazione e prelievo magazzini	-	12.120
Totale		327.395	115.236

Altre attività commerciali

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

Altre attività commerciali	Importo	Variazioni	Importo
	31.12.2019		31.12.2020
Altri crediti commerciali	15.197.578	2.654.578	17.852.156
Altre attività commerciali	15.197.578	2.654.578	17.852.156

La voce in oggetto si riferisce ad anticipi effettuati a fornitori e professionisti nell'esecuzione di lavori dati in esecuzione regolati da rapporti contrattuali.

Nota 8 – ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2020 e del 31 dicembre 2019.

Nota 9 – ATTIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI

Attività per imposte correnti	Importo 31.12.2019	Variazioni	Importo 31.12.2020
Crediti per imposte	806.522	3.367.641	4.174.163
Crediti per imposte	806.522	3.367.641	4.174.163

La voce “Crediti per imposte” del 2020 include esclusivamente posizioni a credito nei confronti dell’Amministrazione Finanziaria italiana per imposte sul reddito (IRAP).

Nota 10 – ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

La variazione della voce risulta di seguito dettagliata:

Altre attività correnti	Importo 31.12.2019	Variazioni	Importo 31.12.2020
Crediti per penali	27.019	1.323.222	1.350.241
Crediti INAIL	273.408	3.894	277.302
Risconti polizze fidejussorie	314.765	(43.539)	271.226
Crediti per Progetti finanziati CEE	110.000	(110.000)	-
Crediti per imposta di rivalutazione TFR	94.652	24.511	119.163
Altro	327.867	(5.118)	322.749
- Fondo svalutazione crediti	(315.000)	-	(315.000)
Altre attività correnti	832.711	1.192.970	2.025.681

La voce “crediti per penali” è riferita a crediti verso banche per somme prelevate a seguito di procedimenti esecutivi attivati da terze parti.

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 31.12.2019	Variazioni	Importo 31.12.2020
Depositi bancari e postali	263.412.303	(111.769.704)	151.642.599
Cassa	1.857.367	(369.854)	1.487.513
Totale	265.269.670	(112.139.558)	153.130.112

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

Attività detenute per la vendita	Importo 31.12.2019	Riclassifiche	Incrementi	Decrementi	Conto economico complessivo	Importo 31.12.2020
Partecipazioni						
Autostrade Lombarde S.p.A.	-	23.073.999	-			23.073.999
Società di Progetto Brebemi S.p.A.	-	1.800.000				1.800.000
Argentea Gestioni S.c.p.a.	-	7.008				7.008
Variazione di fair value		-			(6.010.624)	(6.010.624)
		24.881.007	-	-	(6.010.624)	18.870.383
Crediti finanziari						
Crediti finanziari v/Società di Progetto Brebemi S.p.A.		7.254.183	632.239			7.886.422
Svalutazione crediti - IFRS 9		(1.478.240)		808.596		(669.644)
	-	5.775.943	632.239	808.596	-	7.216.778
Totale	-	30.656.950	632.239	808.596	(6.010.624)	26.087.161

La voce in oggetto alla data del 31 dicembre 2020 include le riclassifiche dei valori esposti al 31 dicembre 2019 in altre voci dell'attivo immobilizzato in particolare per altre partecipazioni riferite a pacchetti azionari di società operanti nell'ambito della mobilità veicolare e in infrastrutture a supporto della mobilità stessa ovvero a partecipazioni in iniziative di promozione di infrastrutture viabilistiche tramite il ricorso alla finanza di progetto. Tali riclassifiche sono state effettuate, come previsto dai principi IAS/IFRS, a seguito di specifiche delibere del Consiglio di Amministrazione tenutesi nel corso del secondo semestre 2020 con le quali si è deciso di prendere in considerazione la convenienza economica dell'offerta di acquisto delle quote azionarie sia di Autostrade Lombarde S.p.A. sia della controllata Società di Progetto Brebemi S.p.A. e di Argentea Gestioni S.c.p.a., offerta pervenuta da parte di fondi di investimento esteri già coinvolti nel settore autostradale. L'offerta complessiva delle quote azionarie possedute rientra in una più ampia valutazione delle società che controllano indirettamente e direttamente la concessione autostradale che insiste nel tratto Brescia-Bergamo-Milano: la stessa è stata valutata interessante da parte del consiglio di Amministrazione per le condizioni complessive riferite alle azioni e ai crediti finanziari esistenti.

Il valore di carico delle partecipazioni è stato adeguato ai valori espressi nel contratto preliminare (*Term Sheet*) sottoscritto in data 30 settembre 2020 con il quale la Società si è impegnata a cedere le partecipazioni e i finanziamenti soci erogati. Tale valore - in applicazione all'IFRS9- è considerato quale *fair value* e ha comportato la rilevazione di una variazione di Euro 6.011 mila nelle "Altre componenti del conto economico complessivo" trattandosi di partecipazione sulla quale la Società non esercita controllo o influenza notevole, non detenuta con finalità di trading e pertanto classificata nella categoria FVOCI.

Si riporta, inoltre, che in data 15 marzo 2021 è stato sottoscritto il contratto definitivo che conferma i valori del *Term Sheet*. In base al *Term Sheet* sottoscritto l'offerta potrebbe concretizzarsi nel corso del 2021.

Nel seguito si riportano i valori delle partecipazioni:

Partecipazioni in altre imprese (*)	Sede	Capitale sociale	Patrimonio Netto	Risultato	Quota posseduta	Frazione di patrimonio netto	Totale costo partecipaz.	Note
Autostrade Lombarde S.p.A.	Brescia	467.726.626	494.851.982	1.386.574	4,90%	24.247.747	23.073.999	A)
Società di Progetto Brebemi S.p.A.	Brescia	113.336.333	175.656.625	(37.183.065)	0,54%	948.546	1.800.000	A)
Argentea Gestioni S.c.p.a.	Brescia	120.000	120.000	-	5,84%	7.008	7.008	A)

(*) dati al 31 dicembre 2019

I Crediti finanziari verso la Società di Progetto Brebemi S.p.A. sono riferiti a:

- finanziamenti soci per Euro 6.068 mila (comprensivi di interessi) erogati nel corso di esercizi precedenti. Il finanziamento prevede una remunerazione al tasso del 12,01%;
- strumenti finanziari partecipativi per Euro 1.818 mila sottoscritti in data 15 gennaio 2020 attraverso la conversione di una quota parte del finanziamento soci in essere al 31.1.2019.

Come già riportato, anche tali *assets* finanziari rientrano nel contratto preliminare di vendita (*Term Sheet*) sottoscritto in data 30 settembre 2020 con cui si prevede la cessione ad un valore allineato a quello di carico.

Tali crediti risultano originati al momento della firma degli accordi di capitalizzazione della partecipazione del 2013. Tuttavia, il Concedente aveva evidenziato la necessità di mantenere indenne Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. da impegni finanziari non derivanti dal Piano Finanziario. A tal fine si era reso necessario richiedere alla controllante A4 Holding S.p.A. di erogare a favore di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. un finanziamento soci fruttifero per il medesimo importo richiesto da Bre.Be.Mi. S.p.A. ed alle medesime condizioni contenute nel contratto di finanziamento soci sottoscritto, permettendo a Bre.Be.Mi. S.p.A. di adempiere al servizio del debito alla scadenza e ad Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. di rispettare gli impegni assunti con l'accordo di capitalizzazione. Il debito verso A4 Holding S.p.A. risulta iscritto tra quelli finanziari a lungo termine. L'incremento 2020 della voce per Euro 632 mila fa riferimento agli interessi attivi maturati sul finanziamento attivo in base alle condizioni contrattuali sottoscritte; come descritto al paragrafo precedente, tale valore risulta compensato da pari importo per gli oneri addebitati dalla controllante A4 Holding S.p.A. classificato nella voce "Oneri finanziari".

Il credito per finanziamento risulta valutato al fair value in applicazione all'IFRS9 con effetto positivo sul conto economico del 2020 per un valore pari ad Euro 809 mila; tale valore risulta classificato nel conto economico 2020 nella voce "Utile/perdita della *discontinued operation* dopo le imposte" Nota 31.

PATRIMONIO NETTO

Nota 13 – PATRIMONIO NETTO

Nei prospetti iniziali è riportato il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto per gli esercizi 2019 e 2020.

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 2020 presenta una variazione positiva di Euro 14.489 mila rispetto al 31 dicembre 2019 per effetto principalmente:

- del risultato dell'esercizio pari a Euro 20.110 mila;
- della quota di utile iscritta direttamente nelle riserve di Patrimonio Netto per l'effetto della riserva da valutazione attuariale che nell'anno 2020 ha determinato una variazione positiva pari a Euro 541 mila lordi (nel 2019 negativa per Euro 1.015 mila lordi) corrispondente ad una variazione positiva di Euro 390 mila al netto dell'effetto fiscale differito (nel 2019 un effetto negativa per Euro 731 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;
- della quota di perdita iscritta direttamente nelle riserve di Patrimonio Netto per l'effetto della riserva da valutazione al *fair value* delle partecipazioni iscritte fra le "Attività detenute per la vendita" che nell'anno 2020 ha comportato una variazione negativa pari a Euro 6.254 mila lordi corrispondente ad una variazione negativa di Euro 6.011 mila al netto dell'effetto fiscale differito. Nella Riserva da valutazione al *fair value* è iscritto il risultato della valutazione della voce "Attività detenute per la vendita". Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 12.

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 e alla Riserva da valutazione al *fair value* (rispettivamente Nota 14 e Nota 12).

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	31.12.2020	Possibilità di utilizzo (*) (A, B, C, D)	Riepilogo degli utilizzi effettuati	
			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	-		-	-
Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	32.400.000	B	-	-
Riserva straordinaria sanzioni penali	70.000	B	-	-
Altre riserve	90.766.860	A, B, C	-	-
Riserva straordinaria	63.250.572	A, B, C	-	-
Riserva ritardate manutenzioni	(40.000.000)		-	-
Riserva vincolata per differenze su manutenzioni	-		-	-
Riserva per Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	(79.179.000)		-	-
Altre riserve	67.308.432		-	-
Riserva attuariale	(5.880.280)		-	-
Riserva attuariale tax	274.353		-	-
Riserva di <i>First Time Adoption</i>	(74.012.232)		-	-
Riserva valutazione a <i>fair value</i>	(6.010.624)		-	-
Utili (perdite portate a nuovo)	103.354.864		-	-
Utile (perdita) d'esercizio	20.109.937	A, B, C	-	87.325.000
Totale	575.142.543			

(*) 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 31.12.2019	16.793.197	2.268.930	14.524.267
Oneri finanziari	90.833		
Perdite (Utili) attuariali	(330.592)		
Utilizzi	(1.814.027)		
Importo 31.12.2020	14.739.411	2.197.375	12.542.036

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 1.604 mila (Euro 1.798 mila al 31 dicembre 2019) 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 2020:

Riepilogo delle basi tecniche-economiche	Anno 2020	Anno 2019
Tasso annuo di attualizzazione	-	0,57%
Tasso annuo di inflazione	0,70%	1,75%
Tasso annuo incremento TFR	2,02%	2,81%
Ipotesi demografiche		
Mortalità	Tabelle di mortalità RG48 pubblicate dalla Ragioneria Generale dello Stato	
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 ad 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* 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'1,75% avendo fatto riferimento alle proiezioni ISTAT, al "Documento di Economia e Finanza 2017 – Aggiornamento Settembre 2017 Sez. II-Tab II.1" emanato dal MEF e da "Le tendenze di medio lungo periodo del sistema pensionistico e socio-sanitario – Rapporto n. 16" pubblicato dalla Ragioneria Generale dello Stato. Il suddetto tasso è stato scelto considerando anche quanto espresso nelle linee guida dell'Ordine Nazionale degli Attuari.
- 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 turnover	+1,00%	14.622.973
	-1,00%	14.866.367
Tasso di inflazione	+0,25%	14.936.112
	-0,25%	14.546.030
Tasso di attualizzazione	+0,25%	14.428.747
	-0,25%	15.060.516

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 31.12.2019	Accant. ti operativi	Accant. ti finanziari	Utilizzi	Riclassifiche	Liberazioni	Importo 31.12.2020
Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	79.638.830	4.437.608	4.040.173	(1.850.831)	(2.301.702)	-	83.964.078
Fondo per ritardate manutenzioni	28.361.973	-	426.595	-	2.301.702	(2.914.333)	28.175.937
Fondo rischi e oneri futuri	12.356.195	354.000	-	(892.601)	-	(1.154.000)	10.663.594
Fondo oneri futuri per riserve lavori	2.190.000	-	-	-	-	-	2.190.000
Totale complessivo	122.546.998	4.791.608	4.466.768	(2.743.432)	-	(4.068.333)	124.993.608
<i>di cui</i>							
quota non corrente	88.407.293						92.773.282
quota corrente	34.139.705						32.220.327

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 aumenta complessivamente di Euro 4.325 mila per effetto: degli accantonamenti operativi per Euro 4.438 mila, degli accantonamenti finanziari per Euro 4.040 mila, degli utilizzi per Euro 1.851 mila oltre a riclassifiche al "Fondo per ritardate manutenzioni non corrente" per Euro 2.302 mila.

Il "Fondo per ritardate manutenzioni non corrente" include i costi di manutenzione relativi ai passati esercizi previsti nel PEF e non ancora sostenuti, considerati quale obbligazione nei confronti del Concedente. Per chiarire i movimenti dei fondi e le implicazioni sul rendiconto finanziario si dettagliano nel seguito i movimenti dell'esercizio e di quello precedente:

Descrizione	Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	Fondo ritardate manutenzioni	Totale
31 dicembre 2019	79.638.830	28.361.972	108.000.802
Accantonamenti IFRIC 12	28.421.524	-	28.421.524
Utilizzi fondo ritardate manutenzioni	-	(2.914.333)	(2.914.333)
Spese per manutenzioni IFRIC 12	(25.834.747)	-	(25.834.747)
Riclassifica	(2.301.702)	2.301.702	-
Oneri finanziari	4.040.173	426.595	4.466.768
31 dicembre 2020	83.964.078	28.175.936	112.140.014

Descrizione	Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	Fondo ritardate manutenzioni	Totale
31 dicembre 2018	79.160.386	53.216.100	132.376.486
Accantonamenti IFRIC 12	26.402.753	-	26.402.753
Utilizzi fondo ritardate manutenzioni	-	(28.715.526)	(28.715.526)
Spese per manutenzioni IFRIC 12	(26.654.770)	-	(26.654.770)
Riclassifica	(3.063.161)	3.063.161	-
Oneri finanziari	3.793.622	798.237	4.591.859
31 dicembre 2019	79.638.830	28.361.972	108.000.802

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 5.719 mila 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 74.806.

Nota 16 – PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI

Passività finanziarie non correnti	Descrizione parte correlata	Importo 31.12.2019	Variazioni	Importo 31.12.2020
Finanziamenti		-	174.314.286	174.314.286
Finanziamento da società controllanti	A4 Holding S.p.A.	7.191.673	624.639	7.816.312
Passività finanziarie non correnti		7.191.673	174.938.925	182.130.598

La voce "Finanziamenti" accoglie la quota a medio lungo termine del finanziamento bancario di Euro 200 milioni sottoscritto in data 26 settembre 2019 ed erogato il 17 marzo 2020. La voce in oggetto risulta esposta fra le passività finanziarie non correnti in base al principio del costo ammortizzato.

La voce "Finanziamento da società controllanti" si riferisce al finanziamento infruttifero erogato dalla controllante A4 Holding S.p.A. a copertura del fabbisogno finanziario derivante dalla partecipata Società di Progetto Brebemi S.p.A. come descritto alla Nota 12.

Nota 17 – PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2020, analogamente al 31 dicembre 2019.

Nota 18 – ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Altre passività non correnti	Importo 31.12.2019	Riclassifiche (*)	Variazioni	Importo 31.12.2020
Debiti <i>lease</i>	6.881.344	-	(631.631)	6.249.713
Debiti per erogazioni liberali	3.784.885	(1.260.175)	(662.333)	1.862.377
Debiti commerciali non correnti	634.746	-	(78.040)	556.706
Depositi cauzionali	58.358	-	1.136	59.494
Altre passività non correnti	11.359.333	(1.260.175)	(1.370.868)	8.728.290

(*) riclassifica nella voce "debiti verso fornitori"

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 31.12.2019	Variazioni	Importo 31.12.2020
Debiti verso banche	399.641.160	(374.641.160)	25.000.000
Altri	7.444.599	(7.026.188)	418.411
Passività finanziarie correnti	407.085.759	(381.667.348)	25.418.411

La voce "Debiti verso banche" accoglie la rata in scadenza il 31 marzo 2021 del finanziamento bancario di Euro 200 milioni sottoscritto in data 26 settembre 2019 ed erogato il 17 marzo 2020. Nel 2019 la voce in oggetto accoglieva il valore residuo, pari a nominali Euro 400.041 mila, dei titoli al portatore emessi in data 20 marzo 2015 ("*Bond*") presso l'*Irish Stock Exchange* e integralmente rimborsati in data il 20 marzo 2020. Il rimborso di tale obbligazione è avvenuto in parte con liquidità propria e in parte con l'accensione del nuovo finanziamento.

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	Variazioni	Importo
	31.12.2019		31.12.2020
Debiti verso fornitori	34.951.138	7.997.273	42.948.411
Debiti commerciali verso controllanti	827.279	(268.648)	558.631
Debiti commerciali verso consociate	6.646.519	565.598	7.212.117
Debiti commerciali verso parti correlate	1.014.850	(944.139)	70.711
Debiti per canoni di concessione (1)	8.226.090	(1.631.958)	6.594.132
Debiti per Integrazione canone annuo (2)	641.628	(641.628)	-
Debiti commerciali	52.307.504	5.076.498	57.384.002

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 riferiti al debito per l'attività svolta dalla controllante A4 Holding S.p.A. relativamente ai contratti di *service* e al riaddebito degli interessi inerenti il consolidato fiscale in capo alla controllante Abertis Italia S.r.l.

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

Debiti verso imprese consociate	Importo	Variazioni	Importo
	31.12.2019		31.12.2020
A4 Mobility S.r.l.	5.444.979	1.255.079	6.700.058
A4 Trading S.r.l.	960.142	(588.574)	371.568
Globalcar Service S.p.A.	240.775	(100.284)	140.491
Serenissima Partecipazioni S.p.A.	623	(623)	-
Totale	6.646.519	565.598	7.212.117

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

Debiti commerciali verso altre parti correlate	Dettaglio	Importo	Importo
		31.12.2019	31.12.2020
Autogrill Italia S.p.A.	Debiti per servizi	4	65.071
Telepass S.p.A.	Debiti per canone telepass	5.458	5.458
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Debiti per oneri di esazione	878.106	182
Argentea Gestioni S.c.p.a.	Debiti per compensazione consortile	122.040	-
Società Autostrada Tirrenica p.a.	Debiti per oneri di esazione	8.653	-
Rav Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	Debiti per oneri di esazione	581	-
Autostrade Meridionali S.p.A.	Debiti per oneri di esazione	8	-
Totale		1.014.850	70.711

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	Variazioni	Importo
	31.12.2019		31.12.2020
Abertis Italia S.r.l.	4.892.386	(4.892.386)	-
Passività per imposte correnti	4.892.386	(4.892.386)	-

La posizione netta alla fine dell’esercizio 2020 risulta a credito e riclassificata conseguentemente nell’attivo corrente (si rimanda alla Nota 9).

Nota 24 – ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

Nel seguito si forniscono i dettagli della voce in oggetto:

Altre passività correnti	Descrizione parte correlata	Importo	Variazioni	Importo
		31.12.2018		31.12.2019
Debito v/erario per IVA		8.282.206	(4.172.989)	4.109.217
Debiti verso il personale per ferie, 14°, premi		2.842.935	(355.557)	2.487.378
Debiti <i>lease</i>		1.296.920	89.585	1.386.505
Debiti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale		2.304.355	(1.113.020)	1.191.335
Debiti per ritenute personale dipendente - IRPEF		1.101.199	(34.440)	1.066.759
Debiti verso il Ist Prev su ratei 14^, ferie, premi		755.166	(22.981)	732.185
Debito Fondi al personale	Fondo ASTRI	503.192	(9.610)	493.582
Totale		17.085.973	(5.619.012)	11.466.961

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

RICAVI

Nota 26 – RICAVI

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

Ricavi	Importo 2019	Variazioni	Importo 2020
Ricavi autostradali	403.682.893	(97.359.753)	306.323.140
Ricavi per servizi da costruzione	16.212.113	2.453.268	18.665.381
Altri ricavi	11.624.478	951.570	12.576.048
Totale Ricavi	431.519.484	(93.954.915)	337.564.569

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 2019	Variazioni	Importo 2020
Introiti da pedaggio	387.323.866	(91.392.821)	295.931.045
Royalties da gestione sub concessioni	14.799.429	(5.585.311)	9.214.118
Recupero spese per esazione	1.559.598	(381.621)	1.177.977
Totale	403.682.893	(97.359.753)	306.323.140

Gli effetti delle misure adottate a livello mondiale per la riduzione della diffusione del virus COVID-19 hanno impattato su moltissimi settori che per la maggior parte hanno avuto dirette conseguenze sul traffico stradale ed autostradale: sulla base di quanto ampiamente descritto nella relazione sulla Gestione ai paragrafi 1.1 e 2, risultano ovvie le dirette conseguenze sul fatturato 2020 della Vostra Società: il significativo decremento degli introiti da pedaggio (-23,60%), risente della riduzione del traffico complessivo occorso soprattutto a partire da Marzo 2020 fino a Maggio 2020; a partire da Giugno 2020, anche grazie agli effetti pandemici temporaneamente mitigati sul territorio nazionale a seguito della prima chiusura delle attività adottata a livello europeo, il traffico, soprattutto quello pesante, ha ripreso seppur con una riduzione rispetto al 2019. A partire da Settembre 2020, la ripresa dell'espansione del virus e le necessarie misure adottate a livello nazionale ed europeo hanno visto contrarsi nuovamente il fatturato da pedaggio anche se non più ai livelli di calo raggiunti del secondo trimestre 2020.

A fronte della richiesta di incremento tariffario per l'anno 2020 effettuata in conformità all'art. 15 della Convenzione Unica, l'Ente Concedente non ha riconosciuto alla Società alcun incremento tariffario applicabile a partire dal 1° gennaio 2020 in attesa dell'approvazione dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario, in forza a quanto previsto all'Art.13 del Decreto-legge "Milleproroghe" del 31.12.2019.

Per quanto attiene il decremento complessivo del traffico si evidenzia che il traffico pesante (Veicoli chilometro) ha registrato un decremento del -11,68% (nel 2019 un incremento del +1,09%) e il traffico leggero un decremento del -33,69% (nel 2019 un decremento pari al -0,17%).

Si ricorda che i ricavi da pedaggio includono l'integrazione del canone annuo definito in base all'art.1 comma 2020 L.296/2006 (si veda Nota 27 "Altri costi operativi") pari ad Euro 35.646 mila (nel 2019 pari ad Euro 45.695 mila).

Gli effetti della riduzione dei volumi di traffico hanno influenzato anche i consumi presso le aree di servizio in subconcessione nella tratta servita: i *proventi per royalties* sulle vendite dei carburanti, dei ristoranti e bar nelle aree di sosta risultano fortemente diminuiti passando da Euro 14.799 mila nel 2019 ad Euro 9.214 mila (per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 2.6 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 il relativo fatturato risultano pari ad Euro 18.665 mila (nel 2019 Euro 16.212 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 collegabili all'andamento del traffico, risultano aumentati passando da Euro 11.624 mila nel 2019 ad Euro 12.576 mila prevalentemente per effetto di alcune lavorazioni effettuate per conto terzi con riferimento al sedime autostradale.

Nel seguito viene esposto il dettaglio della voce Altri ricavi.

Altri ricavi	Importo 2019	Variazioni	Importo 2020
Riaddebito costi relativi al personale in distacco	3.970.173	79.314	4.049.487
Lavorazioni per conto terzi	-	3.007.447	3.007.447
Attività di servizi v/terzi	3.091.563	(1.893.047)	1.198.516
Risarcimento danni subiti su strutture autostradali	1.157.952	348.591	1.506.543
Ricavo per rimborsi spese	1.179.904	(526.315)	653.589
Ricavi da gestione impianti pubblicitari e aree servizio	710.165	31.648	741.813
Ricavi da attraversamenti	512.377	(32.322)	480.055
Contributi in conto esercizio	180.450	(180.106)	344
Altro	821.894	116.360	938.254
Totale	11.624.478	951.570	12.576.048

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 2019	Variazioni	Importo 2020
A4 Holding S.p.A.	Riaddebito costi del personale in distacco, consulenze, riaddebiti vari	3.825.540	119.553	3.945.093
Consociate e collegate	Descrizione attività	Importo 2019	Variazioni	Importo 2020
A4 Mobility S.r.l.	Riaddebito costi del personale in distacco, riaddebiti vari	213.709	(213.709)	-
A4 Trading S.r.l.	Gestione magazzino	168.235	(47.512)	120.723
Globalcar Service S.p.A.	Locazioni	35.464	893	36.357
Totale consociate e collegate		417.408	(260.328)	157.080

Altre parti correlate	Descrizione attività	Importo 2019	Variazioni	Importo 2020
Autogrill Italia S.p.A.	Royalties	5.367.242	(2.631.295)	2.735.947
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Proventi di esazione	248.299	(76.087)	172.212
Telepass S.p.A.	Opzioni premium	2.988	41.169	44.157
Rav Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	Proventi di esazione	18	(14)	4
Argentea Gestioni S.c.p.a.	Servizio di esazione pedaggi	1.530.312	(1.530.312)	-
Società di Progetto Brebemi S.p.A.	Reversibilità compensi	4.824	(4.824)	-
Totale altre parti correlate		7.153.683	(4.201.363)	2.952.320

COSTI

Nota 27 – COSTI OPERATIVI

I costi operativi sono costituiti come di seguito indicato.

Costi operativi	Importo 2019	Variazioni	Importo 2020
Costi materie prime, sussidiarie, di cons. e merci	1.146.473	(113.988)	1.032.485
Costi per servizi	146.905.757	(18.691.985)	128.213.772
Costi per godimento beni di terzi	1.374.494	(279.574)	1.094.920
Costi per il personale	41.538.802	(8.746.435)	32.792.367
Altri costi operativi	55.833.220	(11.354.479)	44.478.741
Variazione rimanenze	-	-	-
(Plus.) / Minus. da dismissioni elementi di attività materiali	(12.145)	10.842	(1.303)
Totale costi operativi	246.786.601	(39.175.619)	207.610.982

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 2019	Variazioni	Importo 2020
Carburanti e lubrificanti	781.402	(217.897)	563.505
Abbigliamento e dispositivi di sicurezza	189.750	19.351	209.101
Acquisto sale e sabbia	138.537	100.863	239.400
Altri costi	36.784	(16.305)	20.479
Totale	1.146.473	(113.988)	1.032.485

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 2019	Variazioni	Importo 2020
Costi per manutenzioni	106.901.950	(22.149.336)	84.752.614
Costi per costruzioni autostradali	16.212.113	2.453.268	18.665.381
Costi di esazione e di gestione impianti autostazione	11.461.007	(867.158)	10.593.849
Prestazioni informatiche e servizi Tlc	4.402.385	455.490	4.857.875
UtENZE	3.737.501	203.904	3.941.405
Assicurazioni	1.495.718	1.211.413	2.707.131
Consulenze tecniche, amministrative, legali e fiscali	1.387.967	(285.665)	1.102.302
Altro	1.307.116	286.099	1.593.215
Totale	146.905.757	(18.691.985)	128.213.772

La diminuzione dei costi per servizi del 12,72% risulta in misura meno che proporzionale rispetto alla riduzione dei ricavi in quanto nel corso del 2020 si è approfittato della riduzione di traffico dovuta alle misure governative adottate per contenere la mobilità delle persone in presenza della crisi sanitaria per svolgere manutenzioni delle pavimentazioni, degli impianti di autostazione e del sicurvia.

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 di competenza dell'esercizio 2020 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 2019	Compensi 2020
Revisione legale	Revisore della capogruppo	70.637	65.625
Totale		70.637	65.625

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 2019	Variazioni	Importo 2020
Noleggi operativi	1.325.170	(272.722)	1.052.448
Diritto di superficie	42.261	211	42.472
Locazione immobili	7.063	(7.063)	-
Totale	1.374.494	(279.574)	1.094.920

Costi per il personale

Anche i "costi del personale" risultano sensibilmente condizionati dall'emergenza epidemiologica mondiale da COVID-19. Le misure attuate da fine Febbraio 2020, nel rispetto dei dettati normativi nazionali e regionali, hanno avuto come primo obiettivo la tutela della salute e della sicurezza del personale, mantenendo comunque la capacità di erogare i servizi all'utenza ed assicurando la gestione del tratto autostradale. Le relazioni industriali sono state improntate ad una responsabile collaborazione con le OO.SS., specie nell'ambito del Comitato istituito in conformità al Protocollo Nazionale per il contenimento dell'epidemia nei luoghi di lavoro, pubblicato il 14 Marzo ed aggiornato il 24 Aprile. Tale Comitato, composto da OO.SS., Rappresentanti dei Lavoratori per la sicurezza, Medico Competente e responsabili aziendali ha permesso, ferma l'applicazione del suddetto protocollo, di elaborare e consolidare ulteriori misure e iniziative aziendali, finalizzate alla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori.

In data 30 marzo 2020, inoltre, è stato esperita la consultazione sindacale, con parere favorevole delle OOSS., per l'intervento del trattamento ordinario di integrazione (D.L. n°18/2020), quale misura di mitigazione della drastica riduzione del traffico sulla rete che determinava, da un lato una forte riduzione dei ricavi, dall'altro la necessità di contenere la presenza di personale operativo a fronte della ridotta attività. L'intervento del trattamento ordinario di integrazione salariale con causale "emergenza COVID-19" veniva definito con specifico verbale a far data dal 1° aprile 2020 per un periodo di n. 9 settimane, nei confronti di un numero massimo di 420 lavoratori che, nel periodo suindicato, sarebbero stati sospesi dal lavoro a zero ore con rotazione e con incidenza della CIGO come media aziendale nella misura del 30%. Le ricadute economiche della CIGO sul singolo lavoratore sono state quanto più limitate attraverso le rotazioni, la fruizione delle ferie e permessi residui nonché dal ricorso allo *smart working*. Attraverso una procedura pre-autorizzativa il personale amministrativo in presenza è stato mediamente contenuto al 20-25% del totale. In data 28 maggio 2020, stante il perdurare delle criticità del traffico sulla rete, è stata esperita un'ulteriore consultazione con le OOSS per la proroga di ulteriori 5 settimane dell'intervento del trattamento ordinario di Cassa Integrazione a far data dal 31 maggio 2020 nei confronti di un numero massimo di n.420 lavoratori che, nel periodo suindicato, venivano sospesi dal lavoro a zero ore con rotazione e con incidenza della CIGO come media aziendale del 30% mantenendo le medesime condizioni previste per il precedente periodo.

La variazione della voce "costi del personale" è di seguito riportata:

Costi del personale	Importo 2019	Variazioni	Importo 2020
Totale costi del personale	41.538.802	(8.746.435)	32.792.367
Totale	41.538.802	(8.746.435)	32.792.367

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.

Le spese del personale, suddivise per tipologia, vengono così evidenziate:

Descrizione	Importo 2019	Variazioni	Importo 2020
Costo del personale	41.457.861	(8.704.077)	32.753.784
Costo del personale operante presso terzi	38.634	(51)	38.583
Compensi Amministratori	42.307	(42.307)	-
Totale esposto a Conto Economico	41.538.802	(8.746.435)	32.792.367

Il numero medio dei dipendenti risulta così suddiviso per categoria:

Numero medio dipendenti	n. 2019	Variazioni	n. 2020
Dirigenti	4	-	4
Quadri	16	1	17
Impiegati	361	(32)	329
Operai	72	(1)	71
Totale	453	(32)	421

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 2019	Variazioni	Importo 2020
Integrazione del canone annuo ⁽¹⁾	45.695.290	(10.049.335)	35.645.955
Canone di sub-concessione e concessione autostradale ⁽²⁾	8.501.729	(1.635.218)	6.866.511
Imposte e tasse (IMU, TARI, TASI, etc)	795.255	381.364	1.176.619
Contributi associativi	513.506	1.058	514.564
Altro	327.440	(52.348)	275.092
Totale	55.833.220	(11.354.479)	44.478.741

⁽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.

(Plus.) / Minus. da dismissioni elementi di attività materiali

La voce comprende le plusvalenze rilevate per la vendita di immobilizzazioni materiali (Euro 1 mila).

Nota 28 – AMMORTAMENTI, ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI

La voce è composta come di seguito indicato.

Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	Importo 2019	Variazioni	Importo 2020
Ammortamento diritti concessori immateriali	88.940.152	5.185.081	94.125.233
Ammortamento beni in locazione finanziaria	1.401.740	192.049	1.593.789
Ammortamento attività materiali	291.590	(10.998)	280.592
Ammortamento altre attività immateriali	125.184	(2.906)	122.278
Accantonamento per rischi e oneri	-	-	-
(Utilizzo)/accantonamento fondi per impegni da convenzione	(28.715.526)	26.101.193	(2.614.333)
Totale ammort., accant. e svalutaz.	62.043.140	31.464.419	93.507.559

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).

(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 2019	Variazioni	Importo 2020
Proventi finanziari da crediti	9.937	14.302	24.239
Altri proventi finanziari	882.228	(176.483)	705.745
Totale proventi finanziari	892.165	(162.181)	729.984

Altri proventi da attività finanziarie	Importo 31.12.2019	Variazioni	Importo 31.12.2020
Ripresa di valore partecipazione Pedemontana Veneta S.p.A. in Liquidazione	-	671.479	671.479
Totale altri proventi da attività finanziarie	-	671.479	671.479

Gli "altri proventi finanziari" includono Euro 632 mila quale valore degli interessi maturati verso la parte correlata Società di Progetto Brebemi S.p.A. sul finanziamento concesso come esposto alla Nota 12 "Attività destinate alla vendita". Come commentato alla Nota 12, tale valore non risulta esposto nella voce del conto economico "Discontinued operation" in quanto, come richiesto dal Concedente, per mantenere indenne la concessionaria autostradale degli effetti prodotti dall'operazione con il soggetto Brebemi S.p.A., risulta sottoscritto un equivalente finanziamento alle medesime condizioni con la controllante A4

Holding S.p.A. i cui interessi compensativi-passivi risultano classificati nella voce "oneri finanziari".

La voce "Altri proventi da attività finanziarie" si riferisce alla ripresa di valore per Euro 671 mila della partecipazione in Società Pedemontana Veneta in Liquidazione quale maggior valore riconosciuto all'avvenuta approvazione del Bilancio Finale di Liquidazione in confronto alla prudenziale svalutazione effettuata in esercizi precedenti.

Oneri finanziari

La voce accoglie gli oneri derivanti dalla gestione finanziaria.

Oneri finanziari	Importo 2019	Variazioni	Importo 2020
Interessi passivi su finanziamenti	11.790.604	(7.039.993)	4.750.611
Effetto finanziario accantonamento IFRIC 12	4.591.859	(125.091)	4.466.768
Oneri finanziari diversi	1.155.773	(808.449)	347.324
Interessi passivi su debiti diversi	260.001	(126.677)	133.324
Interessi pass. deb. <i>lease</i>	268.502	(19.280)	249.222
Totale oneri finanziari	18.066.739	(8.119.490)	9.947.249

Gli "interessi passivi su finanziamenti" includono la quota di competenza dei finanziamenti sottoscritti dalla Società. Si rammenta, come esplicitato alla Nota 21, che nel marzo 2020 si è provveduto al rimborso integrale di nominali Euro 400.041 mila dei titoli al portatore emessi in data 20 marzo 2015 ("*Bond*") presso l'Irish Stock Exchange; a tale finanziamento sono imputabili gli interessi passivi gravanti sull'esercizio 2019. Il nuovo finanziamento erogato in data 17 marzo 2020 di Euro 200 milioni è stato contrattualizzato ad un tasso inferiore (variabile 1,30%) al finanziamento precedente. Tale voce include inoltre gli interessi passivi sul finanziamento fruttifero erogato da A4 Holding S.p.A. a copertura del fabbisogno finanziario derivante dalla partecipata Società di Progetto Brebemi S.p.A. per Euro 624 mila come descritto alla Nota 12 e al paragrafo "Proventi finanziari".

L'"Effetto finanziario accantonamento IFRIC 12" corrisponde all'onere finanziario di competenza dell'esercizio 2020 a fronte della determinazione del fondo "manutenzioni cicliche" in base al suddetto IFRIC 12 (si veda Nota 15).

La voce "Oneri finanziari diversi" accoglie principalmente le *agency fees* corrisposte per il mancato utilizzo di linee di finanziamento.

La voce "interessi passivi su debiti diversi" nel 2020 include Euro 91 mila relativi alla componente finanziaria presente nella valutazione del TFR secondo quanto previsto dallo IAS 19 (Euro 258 mila nel 2019).

Altri oneri da attività finanziarie

Nel 2019 la voce includeva la svalutazione della partecipazione Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione.

Altri oneri da attività finanziarie	Importo 2019	Variazioni	Importo 2020
Svalutazioni (rivalutazioni) di partecipazioni	800.000	(800.000)	-
Totale oneri finanziari	800.000	(800.000)	-

Oneri finanziari capitalizzati

Negli esercizi 2019 e 2020 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 e nel precedente:

Importi 2020 in Euro	Costi materie prime, sussidiari e, di consumo e merci	Costi per servizi	Costo per godimento o beni di terzi	Costo per il personale	Altri costi operativi	Oneri finanziari	TOTALE
A4 Mobility S.r.l.	-	23.806.129	-	-	-	-	23.806.129
A4 Holding S.p.A.	-	9.805.100	-	-	191.525	624.637	10.621.262
A4 Trading S.r.l.	52.852	5.428.160	42.472	-	-	-	5.523.484
Globalcar Service S.p.A.	-	1.581.247	1.581.435	-	-	-	3.162.682
Argentea Gestioni S.c.p.a.	-	1.020.387	-	-	-	-	1.020.387
Autostrade per l'Italia S.p.A.	-	815.445	-	-	-	-	815.445
Abertis Italia S.r.l.	-	-	-	-	-	39.930	39.930
Autostrade Tech S.p.A.	-	20.000	-	-	-	-	20.000
Totale 2020	52.852	42.476.468	1.623.907	-	191.525	664.567	45.009.319

Importi 2019 in Euro	Costi materie prime, sussidiari e, di consumo e merci	Costi per servizi	Costo per godimento o beni di terzi	Costo per il personale	Altri costi operativi	Oneri finanziari	TOTALE
A4 Mobility S.r.l.	-	28.836.331	-	-	-	-	28.836.331
A4 Holding S.p.A.	-	12.012.079	-	20.000	1.133	701.325	12.734.537
A4 Trading S.r.l.	30.600	5.720.800	42.261	-	2	-	5.793.663
Globalcar Service S.p.A.	-	1.560.571	1.646.347	-	-	-	3.206.918
Autostrade per l'Italia S.p.A.	-	1.302.654	-	-	-	412	1.303.066
Argentea Gestioni S.c.p.a.	1.130.471	-	-	-	-	-	1.130.471
Autogrill S.p.A.	-	-	-	-	53.338	-	53.338
Autostrade Tech S.p.A.	-	20.000	-	-	-	-	20.000
Serenissima Partecipazioni S.p.A.	-	-	7.062	-	895	-	7.957
Abertis Italia S.r.l.	-	500	-	-	-	-	500
Società Autostrada Tirrenica p.a.	-	-	-	-	-	11	11
Totale 2018	1.161.071	49.452.935	1.695.670	20.000	55.368	701.748	53.086.792

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 2019	Variazioni	Importo 2020
Imposte correnti	(30.142.854)	22.053.967	(8.088.887)
Imposte anticipate/differite	891.789	(1.176.205)	(284.416)
Totale (oneri) e proventi fiscali	(29.251.065)	20.877.762	(8.373.303)

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

Imposte correnti	Importo 2019	Variazioni	Importo 2020
IRES	(26.500.848)	19.742.090	(6.758.758)
IRAP	(3.642.006)	2.311.877	(1.330.129)
Totale	(30.142.854)	22.053.967	(8.088.887)

Si riporta di seguito la riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e l'onere fiscale effettivamente sostenuto nell'esercizio; si evidenzia che l'aliquota IRES è passata dal 24% al 27,5% (addizionale IRES con aumento di 3,5 punti percentuali, introdotta da un emendamento al disegno di legge di Bilancio 2020 approvato dalla Commissione Bilancio che ha trovato applicazione già con riferimento ai redditi conseguiti nel periodo d'imposta in corso al 31 dicembre 2019 e per i redditi del 2020 e del 2021).

Riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e onere fiscale effettivo IRES	Imponibile		Effetto fiscale	Imponibile		Effetto fiscale
	2019	Imposta	%	2020	Imposta	%
Risultato prima delle imposte	105.338.896	-		27.900.242		
Onere fiscale teorico	-	(28.968.196)	27,50%	-	(7.672.567)	27,50%
Differenze permanenti svalut. partecipazioni	800.000	(220.000)	27,50%	-	-	27,50%
Rivalut. partecipazioni	-	-		(671.479)	184.657	27,50%
Altre differenze permanenti	21.520	(5.918)	27,50%	4.087.684	(1.124.113)	27,50%
ACE	(2.396.613)	659.069	27,50%	(3.383.363)	930.425	27,50%
Effetto modifica aliquota IRES	-	3.653.668	-	-	-	
Imposte correnti di competenza dell'esercizio		(24.881.377)	23,62%		(7.681.598)	-27,53%
Riclassifica effetto imposte "Discontinued Operation" - IRES		149.694			194.063	
Imposte correnti dell'esercizio escluso effetto discontinued operation - IRES		(24.731.683)			(7.487.535)	

Riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e onere fiscale effettivo IRAP	Imponibile		Effetto fiscale	Imponibile		Effetto fiscale
	2019	Imposta	%	2020	Imposta	%
Risultato prima delle imposte	105.338.896			27.900.242		
Onere fiscale teorico		(4.108.217)	3,90%		(1.088.109)	-3,90%
Differenze permanenti svalut. partecipazioni	800.000	(31.026)	3,90%	-	174	3,90%
Rivalut. partecipazioni	-	-	3,90%	(671.479)	26.188	3,90%
Altre differenze permanenti	10.627.282	(414.464)	3,90%	(3.703.692)	144.444	3,90%
Imposte correnti di competenza dell'esercizio		(4.553.707)	4,32%		(917.303)	3,29%
Riclassifica effetto imposte "Discontinued Operation" - IRAP		34.325			31.535	
Imposte correnti dell'esercizio escluso effetto discontinued operation - IRAP		(4.519.382)			(885.768)	

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 2020.

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 2019			Imposte Anticipate 2020		
	Imponibile	Aliquota	Imposta	Imponibile	Aliquota	Imposta
Fondi rischi	122.546.998	28,05%	34.375.422	124.993.608	28,00%	35.003.783
Ammortamento diritti concessori - IFRIC 12	83.810.712	28,96%	24.274.859	71.865.712	29,64%	21.301.084
Differenze temporanee fiscalmente rilevanti	59.807.006	25,90%	15.489.918	68.586.576	25,17%	17.264.082
Fondo liberalità deducibile Legge 182/82	3.784.882	27,90%	1.055.982	3.154.797	27,90%	880.188
Benefici ai dipendenti - IAS 19	2.538.982	27,90%	708.376	3.080.076	27,90%	859.341
Svalutazione crediti finanziari IFRS 9	1.564.681	27,90%	436.546	692.416	27,90%	193.184
Premi al personale e altri costi	1.281.460	32,32%	414.151	1.779.383	31,40%	558.724
Effetti applicazione IFRS16	152.769	27,90%	42.622	274.234	27,90%	76.511
Svalutazione crediti	162.470	27,90%	45.329	162.470	27,90%	45.329
Totale imposte anticipate			76.843.205			76.182.226

DISCONTINUED OPERATION

DISCONTINUED OPERATION

La voce in oggetto include gli effetti economici riferiti ad asset classificati in relazione a delibera assunta dal Consiglio di Amministrazione, quali "attività detenute per la vendita".

Nota 31 – DISCONTINUED OPERATION

<i>Discontinued operation</i>	Importo 2019	Variazioni	Importo 2020
Utile/(Perdita) delle <i>discontinued operation</i> dopo le imposte	439.708	143.290	582.998
Totale	439.708	143.290	582.998

Come descritto ampiamente alla Nota 12, si è proceduto, in applicazione degli IAS/IFRS, alla riclassifica degli effetti sul conto economico 2020 derivanti dagli asset classificati come "attività detenute per la vendita" riferiti ai crediti finanziari riferiti alle partecipazioni Autostrade Lombarde S.p.A. Società di Progetto Brebemi S.p.A. e Argentea Gestione S.c.r.l. In ottemperanza a quanto previsto da IAS/IFRS e per comparabilità dei dati, si è proceduto a riclassificare anche gli effetti sul conto economico del 2019.

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 31.12.2019	Importo 31.12.2020
Disponibilità/(indebitamento) iniziale corrente	205.192.659	265.269.671
Flusso generato/(assorbito) nel periodo	60.077.012	(112.139.559)
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE	265.269.671	153.130.112
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)	142.564.818	127.648.758
B) Flusso da/(per) attività di investimento	(18.691.967)	(18.162.352)
D) Flusso da/(per) attività finanziarie	(63.795.839)	(221.625.965)

Si commentano di seguito le movimentazioni che hanno determinato nell'anno assorbimento di liquidità pari a circa Euro 112.140 mila; nel 2019 l'incremento di liquidità è risultato pari ad Euro 60.077 mila.

La dinamica finanziaria del 2020 evidenzia flussi generati dall'attività operativa pari a Euro 127.649 mila (nel 2019 pari a Euro 142.565 mila) derivanti da autofinanziamento per Euro 139.684 mila (nel 2019 Euro 167.234 mila) in parte generato dalla gestione operativa corrente per Euro 12.036 mila (nel 2019 assorbimento di liquidità per Euro 24.669 mila) considerato il pagamento di imposte per Euro 16.044 mila (nel 2019 Euro 24.788 mila).

L'attività di investimento, sviluppatasi principalmente nell'ambito della realizzazione delle infrastrutture viabilistiche, ha assorbito nel corso dell'anno liquidità per Euro 18.162 mila (nel 2019 l'assorbimento di liquidità è risultato pari ad Euro 18.692 mila). La voce include le spese per manutenzioni cicliche sull'infrastruttura autostradale (IFRIC12).

La variazione netta dei flussi da attività finanziarie risulta negativa per un importo pari a Euro 221.626 mila (nel 2019 Euro 63.796 mila). Tale assorbimento di liquidità risulta imputabile al rimborso integrale nel marzo 2020 di nominali Euro 400.041 mila dei titoli al portatore emessi in data 20 marzo 2015 ("Bond") presso l'Irish Stock Exchange e alla avvenuta erogazione in data 17 marzo 2020 di un nuovo finanziamento per Euro 200 milioni. Per l'anno 2019 l'effetto di assorbimento di liquidità si era determinato dal pagamento di interessi per Euro 11.667 mila e dividendi per Euro 52.625 mila.

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine esercizio sono pari a Euro 153.130 mila raffrontabili con quelle dello scorso anno pari ad Euro 265.270 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.

	31.12.2019	31.12.2020
Cassa	(1.857.367)	(1.487.513)
Depositi bancari	(263.412.303)	(151.642.599)
Altre disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(265.269.670)	(153.130.112)
Crediti finanziari a breve termine	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Finanziamenti a breve termine	399.641.160	25.000.000
Scoperti di conto corrente	-	-
Altre passività finanziarie a breve termine	7.444.599	418.411
Totale passività finanziarie correnti	407.085.759	25.418.411
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto corrente	141.816.089	(127.711.701)
Finanziamenti a medio-lungo termine	-	174.314.286
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine	7.191.673	7.816.312
Indebitamento finanziario non corrente	7.191.673	182.130.598
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto	149.007.762	54.418.897
Crediti finanziari a medio-lungo termine	(6.370.069)	-
Altre attività finanziarie non correnti	-	-
Totale attività finanziarie non correnti	(6.370.069)	-
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto totale	142.637.693	54.418.897

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 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 principali 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 2007-2046 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 come descritto alla “Nota 21 – Passività finanziarie correnti”, la società ha sottoscritto con primari istituti di credito i seguenti contratti con l'erogazione/utilizzo nel 2020:

- un finanziamento chirografario di Euro 200 milioni che sommato alle disponibilità liquide presenti in azienda ha consentito di rimborsare puntualmente a scadenza (17 marzo 2020) il prestito obbligazionario di Euro 400 milioni;
- una linea di credito *revolving* di Euro 50 milioni con scadenza 30.09.2024 volta a garantire alla Società una riserva di liquidità per eventuali necessità di cassa che potrebbero prospettarsi in relazione agli investimenti programmati.

Si riporta nella seguente tabella la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2020.

Tipologia di passività finanziaria	Valore Contabile	Totali	Flussi di cassa contrattuali		
	31.12.2020		entro 12 mesi	da 1 a 5 anni	oltre i 5 anni
Finanziamenti Bancari	199.732.697	200.418.411	25.418.411	175.000.000	-
Totale	199.732.697	200.418.411	25.418.411	175.000.000	-

Si riporta nella seguente tabella la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2019. Gli importi sotto indicati 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	Totali	Flussi di cassa contrattuali		
	31.12.2019		entro 12 mesi	da 1 a 5 anni	oltre i 5 anni
Titoli obbligazionari	399.641.160	400.041.000	400.041.000	-	-
Altre	7.444.599	9.500.975	9.500.975	-	-
Totale	407.085.759	409.541.975	409.541.975	-	-

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	31.12.2019	31.12.2020
Cassa e disponibilità liquide	265.269.670	153.130.112
Crediti e altre attività finanziarie non correnti	6.370.069	-
Totale	271.639.739	153.130.112

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:

- c) rischio di *cash flow*: è connesso ad attività o passività finanziarie con flussi indicizzati ad un tasso di interesse di mercato;
- d) 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 2007-2046 approvato dall'Ente Concedente e allegato al Contratto di Concessione.

La gestione del rischio di tasso di interesse è posto 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 2020 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 2020 e al 31 dicembre 2019 nel caso di variazioni dei tassi di interesse verso cui la Società risulta esposta (al lordo degli effetti fiscali).

31-dic-20	Risultato di esercizio		Patrimonio netto	
	Euro/000		Euro/000	
	+100 bp	-100 bp	+100 bp	-100 bp
Finanziamenti a tasso variabile	18.965	21.209	573.998	576.241

31-dic-19	Risultato di esercizio		Patrimonio netto	
	Euro/000		Euro/000	
	+100 bp	-100 bp	+100 bp	-100 bp
Finanziamenti a tasso variabile	-	-	-	-

Per quanto riguarda l'anno 2019, a seguito dell'emissione del prestito obbligazionario avvenuta a marzo 2015, e vista l'assenza di ulteriore indebitamento bancario utilizzato, si evidenzia che alla data di chiusura del 31.12.2019 la Società risulta indenne da rischi derivanti da variazioni della curva dei tassi di interesse e quindi la *sensitivity analysis* risulta non significativa.

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 simili. 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 2020:

Tabella IFRS 13						
<i>in migliaia di Euro</i>	Note	Valore contabile	Fair Value			Totale
			Livello 1	Livello 2	Livello 3	
Attività valutate al Fair Value						
Altre partecipazioni	3	3	-	-	-	3
		3	-	-	-	3
Attività finanziarie non valutate al Fair Value						
Crediti commerciali (*)	7	128.122	-	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (*)	11	153.130	-	-	-	-
Crediti finanziari	4 e 8	-	-	-	-	-
		281.252	-	-	-	-
Passività finanziarie non valutate al Fair Value						
Finanziamenti	16	182.131	-	-	-	182.131
Presiti obbligazionari garantiti	16	-	-	-	-	-
Debiti commerciali (*)	18 e 22	66.112	-	-	-	-
		248.243	-	-	-	182.131

(*) 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	31.12.2019	31.12.2020
Fideiussioni:		
Verso imprese consociate	-	-
Verso altri	31.510.203	31.510.203
Altre garanzie		
Verso altri	1.800.000	1.800.000
Totale	33.310.203	33.310.203

La voce "Fideiussioni – Verso altri", risulta invariata rispetto allo scorso esercizio ed è costituita come segue:

- fidejussione a favore dell'Ente Concedente per Euro 27.607 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 della Mobilità Sostenibile a garanzia della buona esecuzione della progettazione per la realizzazione del tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette (Euro 2.500 mila);
- fidejussione di Euro 715 mila in favore di Serenissima Sgr "Fondo Serenissima Vitruvio" a garanzia dei contratti di affitto in essere;
- fidejussione di Euro 688 mila in favore dell'Agenzia delle Entrate a garanzia del rimborso IVA richiesto nel corso del 2018 in riferimento al credito della Società Tangenziali Lombardo Venete in liquidazione.

La voce "Altre Garanzie – Verso altri" include garanzie rilasciate nella forma tecnica del pegno a favore di soggetti terzi. In particolare, si tratta di un pegno gravante sulle azioni della Società di Progetto Brebemi S.p.A. istituito tra i soci principali della società partecipata nell'ambito dell'esposizione finanziaria della stessa ammontante a circa Euro 2 miliardi. Tale pegno riguarda l'intera partecipazione posseduta ovvero n. 1.800.000 azioni su un totale di n. 332.117.693 e corrispondenti allo 0,54% del capitale sociale.

Gli impegni assunti dalla Società sono composti come di seguito indicato.

Descrizione	31.12.2019	31.12.2020
Impegni		
Verso imprese controllanti	1.000.000	-
Verso altri	-	-
Totale Impegni	1.000.000	-

La voce "Impegni – verso imprese controllanti" si riferiva all'obbligazione assunta verso la controllante diretta A4 Holding S.p.A. riguardante il rimborso di tutti i costi in caso di escussione della polizza fideiussoria di Euro 1.000.000 da parte di Argentea Gestioni S.c.p.a. L'iscrizione di tale impegno era avvenuta a seguito del rilascio da parte della controllante, per conto di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., di apposita fideiussione a valere sul contratto sottoscritto in data 17 luglio 2014 con Argentea Gestioni S.c.p.a. a garanzia del corretto adempimento degli obblighi relativi ai servizi di esazione per la tratta autostradale A35 Brebemi. La polizza risulta scaduta il 30 settembre 2019.

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 2020

Sul versante dell'adeguamento annuo delle **tariffe da pedaggio**, a far data dall'01.01.2021, l'aggiornamento tariffario richiesto al Ministero è risultato pari al 6,76%: il riconoscimento della tariffa risulta sospeso.

Al momento dell'approvazione del presente bilancio, gli effetti correlati alla pandemia COVID-19 stanno ancora causando effetti sull'economica nazionale e internazionale. Pur nell'incertezza degli effetti che la continuazione delle misure adottate a livello governativo possano causare sull'economica nazionale e quindi sull'andamento dei ricavi e della marginalità del 2021, alla luce degli effetti sul traffico autostradale misurati negli ultimi due mesi del 2020 non si ritiene che le prospettive economiche possano gravemente compromettere il fatturato e quindi sui risultati aziendali. Anche la liquidità disponibile è in linea con la programmazione finanziaria e appare adeguata a coprire le necessità operative attuali e prospettiche anche alla luce del programmato rimborso di Euro 25 milioni del finanziamento in essere.

Sulla base di quanto precedentemente descritto, pur nel contesto di generale incertezza connesso all'epidemia virale del COVID-19, gli Amministratori hanno valutato che non sussistono significative incertezze sulla continuità aziendale, né si prevedono contrazioni del fatturato e dei margini attesi superiori a quelle già verificatesi nel 2020. Gli Amministratori monitorano e continueranno a monitorare la situazione e qualora necessario saranno individuate le azioni per far fronte ad eventuali ripercussioni sul *business*, approntando tutte le misure necessarie finalizzate a salvaguardare i risultati economici, la generazione di cassa, la solidità finanziaria e le disponibilità liquide coerenti con i fabbisogni della Società.

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

	31.12.2018 (*)	31.12.2019 (*)
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	-	-
B) Immobilizzazioni	643.796.319	637.931.000
C) Attivo circolante	25.297.933	54.810.031
D) Ratei e risconti attivi	1.445	63.349
Totale attivo	669.095.697	692.804.380
Totale patrimonio netto	550.992.138	559.017.412
B) Fondi per rischi e oneri	18.076.858	16.726.452
D) Debiti	99.773.079	116.914.247
E) Ratei e risconti passivi	253.622	146.269
Totale passivo	669.095.697	692.804.380

(*) dati predisposti secondo i principi contabili italiani.

Prospetto riepilogativo del Conto Economico della società che esercita l'attività di direzione e coordinamento

	31.12.2018 (*)	31.12.2019 (*)
A) Valore della produzione	12.011.708	12.686.278
B) Costi della produzione	-11.761.477	-12.087.670
Differenza tra valore e costi della produzione	250.231	598.608
C) Proventi e oneri finanziari	39.493.862	66.461.676
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	-19.845.238	-7.269.857
Risultato prima delle imposte	19.898.855	59.790.427
Imposte sul reddito dell'esercizio	-200.850	-1.067.148
Risultato d'esercizio	19.698.005	58.723.279

(*) dati predisposti secondo i principi contabili italiani.

RELAZIONE DEL COLLEGIO DEI SINDACI AL BILANCIO DELL'ESERCIZIO 2020

**“RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL’ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI
AI SENSI DELL’ART. 2429 DEL CODICE CIVILE**

Signori Azionisti,

come noto, l’esercizio in esame è stato caratterizzato dall’emergenza sanitaria da Covid 19, diffusasi in Italia da fine febbraio 2020 in avanti, che ha fortemente impattato sullo scenario economico e sociale del nostro Paese ed ha comportato per la Società la limitazione della presenza del personale nei luoghi di lavoro. Anche le attività del Collegio Sindacale, nel rispetto delle previsioni normative finalizzate al contrasto della diffusione del virus, da marzo in avanti si sono svolte con modalità da remoto senza che ciò abbia reso meno efficace l’ampiezza e la bontà dei controlli svolti.

Nel corso dell’esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, con un utile al netto delle imposte pari a milioni di euro 20,110 (75,903 milioni di euro nel 2019), 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, il responsabile dell’Internal Audit, i principali esponenti delle varie funzioni aziendali e 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., 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.

Si precisa, in tale sede, che il Collegio Sindacale, incaricato di svolgere l’attività di vigilanza, è stato nominato dall’Assemblea dei Soci del 27 aprile 2020 per il triennio 2020/2022 e sino all’approvazione al bilancio riferito al 31 dicembre 2022, mentre la revisione legale dei conti è affidata alla società di revisione “DELOITTE & TOUCHE”.

Per quanto attiene alla funzione di controllo legale dei conti, si precisa quanto segue.

Con il bilancio al 31 dicembre 2020 termina l’incarico della società “DELOITTE & TOUCHE”; il precedente Collegio Sindacale ha già formulato in data 16 aprile 2020 proposta motivata relativa al conferimento di nuovo incarico ad altra società di revisione a decorrere dall’esercizio 2021 e l’Assemblea dei Soci ha già deliberato in merito in data 27 aprile 2020;

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 18 marzo 2021 la Relazione Annuale dell'Organismo di Vigilanza sul 2021 datata 15 marzo 2021, 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; nella Relazione viene dato atto dell'avvenuto aggiornamento del Modello Organizzativo in data 03.12.2020 e – per quanto attiene all'emergenza pandemica tuttora in atto – viene dato atto che gli organi apicali della Società hanno posto in essere tempestive misure di contenimento dell'infezione Coronavirus;
- nel corso dell'esercizio ha rilasciato pareri richiesti al Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 2386 del Codice civile e ha formulato la proposta motivata relativa al conferimento di nuovo incarico a società di revisione legale, rilasciata dal precedente Collegio Sindacale, sopra richiamata, di cui è stata data informativa nella Relazione del Collegio Sindacale relativa al bilancio chiuso al 31 dicembre 2019;
- Abbiamo condotto un regolare scambio di informazioni periodico con la Società incaricata della revisione legale, Deloitte & Touche S.p.A. ("Deloitte") acquisendo in tale ambito informativa sull'andamento e sull'esito della revisione.
- Abbiamo incontrato periodicamente i responsabili della Società di Revisione (Deloitte), con i quali è stato instaurato il previsto scambio di informazioni. Negli incontri effettuati siamo stati informati sugli aspetti chiave della revisione che hanno riguardato tematiche valutative, nonché delle principali implicazioni delle operazioni che hanno caratterizzato l'esercizio 2020.

Inoltre, siamo stati messi al corrente dalla Società di Revisione in merito alle tematiche contabili rilevanti indicate dalla stessa Deloitte, 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; abbiamo vigilato sull'indipendenza della Società di Revisione, prendendo anche atto della procedura interna di salvaguardia dell'indipendenza adottata da Deloitte.

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 24 marzo 2021; 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 306,3 milioni avendo subito un decremento complessivo del 24,12% rispetto al 2019 (Euro 403,7 milioni), a causa principalmente della riduzione del traffico dovuto alle restrizioni di movimento imposte dalla pandemia da Covid 19;
- relativamente ai crediti è data evidenza e si rinvia al paragrafo 7 (Rapporti con parti correlate) della relazione sulla Gestione per avere contezza degli importi e della riclassificazione dei crediti correnti e non correnti della società esistenti al 31 dicembre 2020 verso le parti correlate, verso controllanti, collegate e consociate;
- relativamente al prestito obbligazionario sottoscritto dalla società nel 2015 per originari € 600 milioni, è data evidenza nel fascicolo di bilancio che è stato rimborsato integralmente in via anticipata in data 20 marzo 2020;
- relativamente alla voce "Fondi rischi e oneri", è data evidenza della movimentazione dell'esercizio al punto 15 della nota integrativa;
- 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;
- gli Amministratori hanno fornito illustrazione, nella relazione sulla gestione accompagnatoria sia del bilancio d'esercizio e nelle relative note esplicative, delle operazioni di natura ordinaria effettuate nel corso dell'esercizio con parti correlate o società del gruppo a cui rinviamo; a seguito di informazioni assunte anche informalmente con i corrispondenti organi delle società collegate non sono emersi aspetti rilevanti o degni di segnalazione;
- 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;
- la Società di Revisione ha informato il Collegio Sindacale che, ai fini del calcolo delle imposte sui redditi dell'esercizio 2020, gli Amministratori hanno considerato gli ammortamenti relativi ai beni devolvibili risultanti dal Piano Finanziario 2013/2017, attualmente approvato e vigente;
 - in merito alle valutazioni degli amministratori, in base alle quali non sussistono fattori di incertezza derivanti da eventi o circostanze, tali da compromettere la continuità aziendale. Al riguardo il Collegio Sindacale conferma le preoccupazioni già manifestate dal precedente Collegio Sindacale nella relazione al bilancio dell'esercizio scorso, in merito al perdurante mancato perfezionamento dell'iter approvativo del Progetto relativo al completamento della Valdastico Nord che rappresenta, come ben noto, la condizione essenziale per la prosecuzione della concessione fino al 2026;
 - abbiamo vigilato sull'efficacia del processo di revisione legale discutendo in merito alle attività svolte con la Società di Revisione;
 - in merito al paragrafo "Eventi successivi al 31 dicembre 2020" delle note esplicative dove si rileva che pur nel contesto di generale incertezza connesso all'epidemia virale del COVID-19 gli Amministratori hanno valutato che non sussistono significative incertezze sulla continuità aziendale, né si prevedono contrazioni del fatturato e dei margini attesi superiori a quelle già verificatesi nel 2020;
 - la Società di Revisione, da ultimo incontrata in collegamento audio il 26 febbraio 2021, il 30 marzo 2021 e il 09 aprile 2021, ha provveduto ad emettere in data 12 aprile 2021 la Relazione sul bilancio d'esercizio, che non contiene rilievi né richiami di informativa;

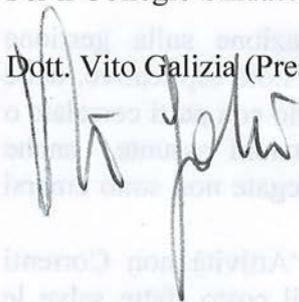
Tenuto conto di tutto quanto precede, non rileviamo, sotto i profili di nostra competenza, motivi ostativi in merito all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2020.

In merito alla proposta di destinazione del risultato di esercizio, il Collegio non ha osservazioni in merito alla proposta del Consiglio agli Azionisti.

Verona, 12 aprile 2021

Per il Collegio Sindacale

Dott. Vito Galizia (Presidente)



**RELAZIONE
DELLA SOCIETÀ
DI REVISIONE
AL BILANCIO
DELL'ESERCIZIO
2020**

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL D. LGS. 27 GENNAIO 2010, N. 39

Agli Azionisti di
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 di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. (la "Società") costituito dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2020, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni del patrimonio netto, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli *International Financial Reporting Standards* 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 nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società 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 ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale 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 agli *International Financial Reporting Standards* 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 ad 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.

Ancona Bari Bergamo Bologna Brescia Cagliari Firenze Genova Milano Napoli Padova Parma Roma Torino Treviso Udine Verona

Sede legale: Via Tortona, 25 - 20144 Milano | Capitale Sociale: Euro 10.328.220,00 i.v.

Codice fiscale/registro delle imprese di Milano Monza Brianza Lodi n. 03049560166 - R.E.A. n. MI-1720239 | Partita IVA: IT 03049560166

Il nome Deloitte si riferisce a una o più delle seguenti entità: Deloitte Touche Tohmatsu Limited, una società inglese a responsabilità limitata ("DTTL"), le member firm aderenti al suo network e le entità a esse correlate. DTTL e ciascuna delle sue member firm sono entità giuridicamente separate e indipendenti tra loro. DTTL (denominata anche "Deloitte Global") non fornisce servizi ai clienti. Si invita a leggere l'informativa completa relativa alla descrizione della struttura legale di Deloitte Touche Tohmatsu Limited e delle sue member firm all'indirizzo www.deloitte.com/about.

© Deloitte & Touche S.p.A.

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 prese dagli utilizzatori 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 ed 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 ad 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 una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad 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 ad 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

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/2010

Gli Amministratori di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al 31 dicembre 2020, 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) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al 31 dicembre 2020 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al 31 dicembre 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, co. 2, lettera e), del D.Lgs. 39/2010, 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.

DELOITTE & TOUCHE S.p.A.


Pier Valter Azzoni
Socio

Verona, 12 aprile 2021

PROPOSTA DI DELIBERA DI DISTRIBUZIONE DELL'UTILE DELL'ESERCIZIO 2020

Si propone all'Assemblea dei Soci di deliberare quanto segue:

- approvare il progetto di Bilancio di Esercizio 2020 nelle risultanze presentate e la Relazione del Consiglio di Amministrazione;
- in riferimento al conseguimento di utile di esercizio ammontante ad Euro 20.109.937, destinare l'intero ammontare a dividendi;
- conferire mandato al Presidente del Consiglio di Amministrazione affinché proceda al compimento degli atti conseguenti necessari.

Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.

Sede legale in Verona – Via Flavio Gioia, 71

www.autobspd.it

