



RELAZIONE E BILANCIO 2025



INDICE

CAPITALE SOCIALE - Composizione	5
AVVISO DI CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA ORDINARIA	6
CARICHE SOCIALI	7
RELAZIONE SULLA GESTIONE	9
1 Parte Generale	10
2 Quadro regolatorio e rapporti con il concedente	12
3 Andamento della gestione	16
3.1 Andamento economico-finanziario	16
3.2 Situazione finanziaria	18
3.3 Situazione patrimoniale	20
4 Attività autostradale	21
4.1 Andamento del traffico	22
4.2 Incidentalità	29
4.4 Ricavi da pedaggio.....	31
4.5 Ricavi da gestione aree di servizio.....	32
4.6 Manutenzioni stradali	34
4.7 Servizi all'utenza stradale	47
4.8 Gestione contenziosi per danni subiti dalla Società	49
4.9 Supporto alla costruzione della nuova linea Ferroviaria Alta Capacità.....	49
5.1 Attività di costruzione: investimenti in corso di realizzazione.....	52
5.2 Altro: contributi concessionari	58
5.3 Investimenti da realizzare.....	59
5.4 Altre opere in fase di progettazione e di prossima realizzazione	61
6 Gestione e sviluppo delle risorse umane	69
6.1 Informazioni sul personale	69
6.2 Organizzazione delle risorse umane.....	70
6.3 Sicurezza e salute nell'ambiente di lavoro	71
7 Governance, organizzazione e gestione delle attività	72
7.1 Informazioni sul governo societario e gli assetti proprietari	72
7.2 Sostenibilità: piano, <i>governance</i> e <i>reporting</i>	73
7.3 Rendicontazione di sostenibilità secondo gli <i>European Sustainability Reporting Standards</i> (ESRS)	73
7.4 Gestione della sicurezza stradale	74
7.5 Carta dei servizi	75
7.6 Certificazioni aziendali.....	75
7.7 Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001	76
7.8 Sicurezza informatica	77
8 Altre informazioni	79
8.1 Principali rischi e incertezze.....	79
8.2 Rapporti con parti correlate.....	80
8.3 Studi, ricerche ed innovazioni.....	82
8.4 Azioni proprie.....	83

9	<i>Evoluzione prevedibile della gestione.....</i>	84
10	<i>Riconciliazione prospetti contabili IFRS e ITA GAAP.....</i>	85
11	<i>Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali prot. n. SVCA-MIT-0004381 del 11.02.2026</i>	87
	<i>BILANCIO DI ESERCIZIO</i>	90
	Attività	92
	Patrimonio netto e passività.....	92
	Conto Economico.....	93
	Conto economico complessivo	94
	Rendiconto finanziario.....	96
	<i>Contenuto del bilancio.....</i>	97
	<i>Principi contabili significativi.....</i>	100
	<i>Note Esplicative.....</i>	113
	<i>Informazioni finanziarie</i>	138
	<i>Altre informazioni.....</i>	143
	Gestione dei rischi finanziari	144
	Rischio di liquidità	144
	Rischio tasso di interesse.....	144
	<i>Sensitivity analysis</i>	145
	Ulteriori rischi di minore impatto per la Società.....	145
	Informativa sul <i>fair value</i>	145
	Attività e passività valutate al <i>fair value</i> su base ricorrente: ripartizione per livelli di <i>fair value</i>	146
	Impegni e garanzie prestate	147
	Informazioni ex art. 1 comma 125, della Legge 4 agosto 2017 n.124.....	147
	Eventi successivi al 31 dicembre 2025.....	147
	<i>Informazioni su attività di direzione e coordinamento</i>	148
	<i>Proposta di destinazione del risultato d'esercizio.....</i>	150
	<i>RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE.....</i>	152
	<i>RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE.....</i>	158

CAPITALE SOCIALE - Composizione

Capitale sociale Euro 125.000.000			
Composizione al 31.12.2025			
SOCI	N. AZIONI	VALORE NOMINALE	QUOTA PARTECIPAZIONE
A4 Holding S.p.A.	125.000.000	1,00	100,00%
TOTALE GENERALE	125.000.000	1,00	100,00%

AVVISO DI CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA ORDINARIA

Si comunica che è indetta l'Assemblea Ordinaria dei Soci di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova SpA a Socio unico per il giorno **9 aprile 2026 alle ore 11:00**, 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 2025, relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione, relazione del Collegio dei Sindaci e Relazione della Società di Revisione Legale: delibere inerenti e conseguenti;
3. Nomina del Collegio Sindacale ai sensi dell'art. 22 dello Statuto Sociale per gli esercizi 2026-2027-2028;
4. Determinazione dei compensi spettanti ai componenti del Collegio Sindacale per gli esercizi 2026-2027-2028.

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

Ai sensi dell'art.10 dello Statuto sociale l'intervento in Assemblea e l'espressione del voto possono avvenire, anche esclusivamente, a distanza tramite mezzi di telecomunicazione, e il Presidente e Segretario possono trovarsi in luoghi diversi.

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

Verona, 19 marzo 2026

Per il Consiglio Di Amministrazione
Daniel Ventín Morales
Presidente

CARICHE SOCIALI

CARICHE SOCIALI

Consiglio di Amministrazione¹

Presidente

Daniel Ventín Morales²

Amministratore Delegato

Bruno Chiari³

Consiglieri

Alessandro Bertani

Gabriella Costantini

Stefano Luca Rossignoli⁴

Collegio Sindacale⁵

Presidente - Rappresentante Ministero dell'Economia e delle Finanze

Maria Brogna

Sindaco effettivo - Rappresentante Ministero Infrastrutture e Trasporti

Rita Caianiello

Sindaco effettivo

Mariateresa Diana Salerno

Giuliano Terenghi

Giuseppe Benini

Sindaco supplente

Luca Guazzo Crescini

Cristiano Maccagnani

Società di revisione⁶

Kpmg S.p.A.

¹ Consiglio di Amministrazione nominato dall'Assemblea Ordinaria dei Soci del 14 aprile 2025 per il triennio 2025-2026-2027.

² Cooptato dal Consiglio di Amministrazione in data 29 maggio 2025 in sostituzione del dimissionario Gonzalo Alcalde Rodriguez e nominato Presidente del Consiglio di Amministrazione in medesima data.

³ Nominato Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione in data 29 maggio 2025.

⁴ Cooptato dal Consiglio di Amministrazione in data 25 settembre 2025 in sostituzione del dimissionario Paolo Ferrero.

⁵ Collegio Sindacale nominato dall'Assemblea Ordinaria dei Soci del 20 aprile 2023 per il triennio 2023-2024-2025.

⁶ Società di revisione nominata dall'Assemblea Ordinaria dei Soci del 23 aprile 2024 per il triennio 2024-2025-2026.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

1 Parte Generale

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

Scenario macroeconomico internazionale

Nel corso del 2025 l'economia mondiale ha evidenziato una tenuta complessivamente resiliente, pur in un contesto di normalizzazione dell'inflazione e di persistente incertezza geopolitica e commerciale. A inizio 2026, lo scenario macroeconomico globale continua a presentare elementi di resilienza, ma permane caratterizzato da elevata volatilità e da rischi al ribasso connessi, in particolare, all'evoluzione dei conflitti internazionali e ai loro riflessi sui mercati delle commodity e sulle catene di approvvigionamento.

Le principali istituzioni internazionali indicano, per il 2026, una crescita del PIL mondiale attorno al +3,3% (FMI, *World Economic Outlook Update*, gennaio 2026), accompagnata da un processo di disinflazione graduale con inflazione globale stimata intorno al 3,8%. Tale dinamica riflette, tra i principali fattori, l'allentamento delle politiche monetarie in diverse economie avanzate e la solidità di alcuni driver di investimento (in particolare tecnologia e digitalizzazione), pur in un contesto di incertezza in tema di regole commerciali e geopolitica. In parallelo, altre istituzioni delineano un quadro di crescita globale più contenuta, confermando la presenza di rischi e una distribuzione degli esiti potenzialmente asimmetrica verso scenari avversi.

L'evoluzione dello scenario resta tuttavia soggetta a significativi rischi al ribasso, tra cui:

- l'inasprimento delle tensioni geopolitiche, con particolare riguardo (i) al conflitto in Medio Oriente e al confronto USA–Israele–Iran, (ii) alla prosecuzione della guerra russo-ucraina, e (iii) alle dinamiche tra Venezuela e Stati Uniti sul fronte energetico, con potenziali impatti su mercati energetici, traffici commerciali, *supply chain* e stabilità finanziaria globale;
- l'eventualità di correzioni nei mercati finanziari, in particolare nei comparti a forte crescita, qualora le aspettative di produttività e redditività risultassero non pienamente sostenibili;
- i livelli elevati di debito pubblico in molte economie avanzate, che potrebbero influenzare i tassi di interesse a medio-lungo termine e ridurre lo spazio di manovra delle politiche fiscali.

Commercio internazionale ed energia

Nel 2025 gli scambi internazionali hanno beneficiato, in alcune fasi, di fenomeni di anticipazione delle importazioni ("*frontloading*") legati a incertezza e misure tariffarie; per il 2026 è atteso un quadro di crescita degli scambi più moderato, coerente con la normalizzazione della domanda e con la persistenza di fattori restrittivi sul fronte commerciale.

Sul versante energetico, le prospettive per il 2026 risultano significativamente condizionate dagli sviluppi geopolitici. In particolare, il conflitto USA–Israele–Iran ha introdotto un mercato "premio per il rischio" su energia e logistica, con effetti potenziali di secondo ordine su inflazione, fiducia di imprese e consumatori e scelte di spesa. Secondo l'*International Energy Agency* (IEA), i flussi di greggio e prodotti attraverso lo Stretto di *Hormuz* si sono drasticamente ridotti rispetto ai livelli pre-conflitto, con tagli produttivi nell'area del Golfo e impatti immediati su prezzi e disponibilità di prodotti raffinati; l'IEA ha inoltre deliberato un rilascio coordinato di riserve di emergenza (400 milioni di barili) a mitigazione degli effetti di mercato. In tale contesto, le quotazioni del petrolio hanno mostrato elevata volatilità, con fasi di rialzo marcato e successivi parziali rientri.

In ottica previsiva, la U.S. *Energy Information Administration* (EIA) evidenzia che l'aumento del *Brent* è correlato alla riduzione delle spedizioni attraverso lo Stretto di *Hormuz* e a interruzioni produttive ("*shut-in*"/*outage*); nelle ipotesi dello scenario EIA (STEO, marzo 2026), i prezzi del *Brent* resterebbero su livelli elevati nel breve periodo, per poi ridiscendere nella seconda parte del 2026 qualora si osservasse una graduale normalizzazione dei transiti e delle condizioni di offerta (previsione fortemente dipendente dalla durata del conflitto e dall'ampiezza delle interruzioni). Parallelamente, il possibile incremento di costi di assicurazione e nolo marittimo, nonché le deviazioni delle rotte, possono amplificare la trasmissione ai prezzi finali dei derivati (*benzina/diesel*) e, più in generale, ai costi energetici e logistici.

In tale quadro, ciò che maggiormente preoccupa gli osservatori è il potenziale "*pass-through*" su imprese e famiglie, che può manifestarsi tramite: (i) aumento dei carburanti e dei costi di trasporto su gomma, (ii) incremento dei costi di produzione nei comparti energivori, (iii) maggiori tariffe/bollette con tempistiche e intensità variabili in funzione dei meccanismi di indicizzazione e delle strutture contrattuali. Inoltre, le tensioni su *feedstock* e capacità di raffinazione possono determinare squilibri sui prezzi di specifici prodotti (in particolare *diesel* e altri distillati), con impatti potenzialmente rilevanti per la logistica.

Nell'area euro, il 2025 ha mostrato un quadro di tenuta dell'attività economica, nonostante un contesto esterno complesso e frizioni commerciali. Le proiezioni macroeconomiche dell'Eurosistema (dicembre 2025) indicano per il 2026 una crescita del PIL dell'area euro pari a +1,2%, con inflazione HICP in riduzione al 1,9%, sostenuta principalmente dalla domanda interna (recupero dei redditi reali, solidità del mercato del lavoro e condizioni finanziarie più favorevoli anche in relazione ai tagli dei tassi avviati nel 2024). Permangono tuttavia elementi di fragilità, in particolare nella manifattura e nei settori ad alta intensità energetica, maggiormente esposti a *shock* su prezzi e disponibilità dell'energia.

Nel breve, la crisi mediorientale ha riaperto i timori di uno *shock* inflazionistico di matrice energetica, pur in un contesto europeo oggi più diversificato rispetto al passato sul fronte delle forniture (anche a seguito del ridimensionamento della dipendenza dal gas russo nel periodo recente). L'impatto sull'inflazione e sulla crescita dell'area euro rimane pertanto sensibile, in via prevalente, alla durata delle perturbazioni su rotte e approvvigionamenti energetici e alla capacità di mitigazione tramite scorte e riallocazione dei flussi.

Per l'Italia, nel quadro delle proiezioni macroeconomiche predisposte in ambito Eurosistema (Banca d'Italia, dicembre 2025), il PIL è atteso crescere dello 0,6% nel 2025 e dello 0,6% nel 2026, con una dinamica sostenuta principalmente dalla domanda interna e dagli investimenti collegati al PNRR; il contributo della domanda estera risente invece delle frizioni commerciali e della moderazione degli scambi internazionali. Sul fronte dei prezzi, le proiezioni indicano un'inflazione moderata nel 2026, con rischi di deviazione al rialzo in caso di *shock* energetici prolungati.

In tale contesto, la dinamica dei consumi e dei comportamenti di spesa delle famiglie resta un elemento centrale: un rialzo persistente dei costi energetici tende, infatti, a comprimere il reddito disponibile reale e ad aumentare l'incertezza, con possibili effetti sui consumi discrezionali e sulla propensione alla mobilità, soprattutto qualora i rincari risultassero rapidi e percepiti come strutturali.

Traffico autostradale (impatti attesi da energia, fiducia e ciclo industriale)

Nel biennio 2024–2025 il traffico autostradale sulle reti in concessione ha mostrato una dinamica complessivamente positiva, con differenze territoriali e settoriali tra componente leggera e pesante. In prospettiva 2026, l'evoluzione dei volumi di traffico risulta maggiormente esposta a rischi esogeni connessi allo scenario internazionale, in particolare tramite il canale energetico e quello logistico.

Gli impatti su traffico e consumi tendono a manifestarsi secondo tre driver principali:

- effetto prezzo carburanti (costo generalizzato del viaggio): prezzi più elevati di benzina/*diesel* aumentano il costo dello spostamento e possono indurre una riduzione dei viaggi discrezionali (in particolare turismo "*short break*"), nonché forme di adattamento organizzativo (*car pooling*, razionalizzazione degli spostamenti), con possibili effetti sui volumi nei segmenti più sensibili al prezzo;
- effetto reddito e fiducia: un aumento dei costi energetici riduce il reddito reale e può deteriorare la fiducia di famiglie e imprese, influenzando negativamente consumi non essenziali e mobilità;
- effetto costi logistici e ciclo industriale (traffico pesante): per il traffico commerciale, l'aumento dei costi di carburante e trasporto può comportare revisione di rotte/cadenze, mentre un eventuale rallentamento di produzione e scambi – anche per *shock* sugli *input* – può tradursi in minori volumi movimentati.

Nel complesso, per il 2026 si delinea uno scenario di base moderatamente positivo per la componente di traffico leggero, sostenuta da consumi e turismo, ma con rischi di volatilità legati ai costi energetici; per la componente pesante, la dinamica attesa appare più contenuta e maggiormente dipendente dall'andamento dell'attività industriale e del commercio. Le tratte a prevalente vocazione turistica potrebbero mostrare maggiore resilienza rispetto a quelle a prevalente vocazione industriale e logistica, in funzione dell'evoluzione del ciclo e dell'incidenza dei costi di trasporto.

2 Quadro regolatorio e rapporti con il concedente

La Società opera in regime di concessione sulla base della Convenzione stipulata con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (il "Concedente"), avente scadenza al 31 dicembre 2026, che attribuisce alla stessa la gestione delle infrastrutture autostradali e stradali ivi previste. La durata residua della concessione e il relativo quadro regolatorio costituiscono elementi rilevanti ai fini delle valutazioni economico-finanziarie e delle stime prospettiche effettuate dagli Amministratori.

La Convenzione disciplina in modo organico e puntuale l'insieme dei diritti e degli obblighi delle Parti, definendo le responsabilità poste in capo alla Concessionaria in relazione alla gestione, manutenzione, esercizio e sicurezza dell'infrastruttura, nonché i criteri e i meccanismi di determinazione e aggiornamento dei pedaggi. Tali previsioni costituiscono il quadro di riferimento essenziale per la gestione operativa e finanziaria della Società e per la valutazione della continuità e sostenibilità del rapporto concessorio.

Il Piano Economico-Finanziario (PEF) costituisce parte integrante e sostanziale della Convenzione e rappresenta lo strumento di riferimento per la definizione e la verifica dell'equilibrio economico-finanziario del rapporto concessorio. Il PEF riflette una pluralità di assunzioni, stime e valutazioni discrezionali, formulate sulla base delle informazioni disponibili alla data di predisposizione, che risultano per loro natura soggette a incertezze, in particolare con riferimento all'evoluzione del quadro normativo e regolatorio, ai livelli di traffico, alla dinamica tariffaria, alla tempistica e all'ammontare degli investimenti, nonché agli esiti dei procedimenti amministrativi e giurisdizionali in corso.

In base a quanto previsto dalla Convenzione, il Piano Economico-Finanziario (PEF) è soggetto ad aggiornamento con cadenza quinquennale. Tale revisione è finalizzata a recepire eventuali variazioni significative del contesto di riferimento e a garantire il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione. L'aggiornamento richiede l'approvazione del Concedente, previo eventuale parere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). Le tempistiche e l'esito del procedimento non dipendono esclusivamente dalla Società e presentano pertanto elementi di incertezza non pienamente governabili dalla stessa.

A seguito del perfezionamento del Primo Atto Aggiuntivo alla Convenzione, intervenuto in data 1° ottobre 2020 e riferito al periodo regolatorio 2013–2017, si è reso necessario

procedere all'approvazione dei PEF relativi ai successivi periodi regolatori 2018–2022 e 2023–2026.

Nonostante la Società abbia attivato tempestivamente le procedure previste dalla normativa e dalla Convenzione, il relativo *iter* approvativo risulta, alla data di chiusura dell'esercizio, ancora in corso.

Nel periodo intercorrente, il quadro regolatorio di riferimento ha subito significative evoluzioni, in particolare a seguito dell'adozione, da parte dell'ART, della Delibera n. 16/2019 e delle successive delibere applicative, che hanno introdotto un nuovo sistema tariffario fondato su criteri di incentivazione all'efficienza, qualità del servizio e sostenibilità economico-finanziaria. L'applicazione di tale modello ai PEF oggetto di aggiornamento ha richiesto un articolato processo di interlocuzione con il Concedente e con l'Autorità, nonché l'elaborazione di plurime proposte di aggiornamento da parte della Società.

Nel corso degli anni, e da ultimo nel luglio e ottobre 2025, la Concessionaria ha trasmesso al Concedente ulteriori versioni aggiornate del PEF, tutte accompagnate da apposite comunicazioni contenenti precisazioni e riserve, volte a tutelare la posizione della Società in relazione alle assunzioni regolatorie e ai profili di rischio connessi al procedimento di approvazione. Alla data del 31 dicembre 2025, tale procedimento risulta tuttora pendente.

Nel modello regolatorio applicabile è previsto il ricorso alle poste figurative, finalizzato a garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria e la neutralità economico-finanziaria nel corso della concessione. Il valore delle poste figurative dipende da una pluralità di fattori, tra cui le decisioni assunte dalle Autorità competenti, l'andamento degli investimenti e i tempi di approvazione del PEF.

Nel corso dell'esercizio 2025 si sono intensificati i confronti con il Concedente e con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), che hanno portato alla trasmissione di una nuova proposta di PEF l'8 luglio 2025. A tale invio sono seguite, nel mese di agosto, ulteriori richieste di integrazione e, successivamente, la presentazione di una versione aggiornata del Piano il 24 ottobre 2025.

A fronte di talune prescrizioni ritenute potenzialmente lesive dei diritti della Concessionaria, la Società ha promosso un ricorso giurisdizionale avanti al TAR Lazio, tuttora pendente alla data di approvazione del presente bilancio. L'esito di tale contenzioso, così come i relativi impatti economico-finanziari, non è allo stato prevedibile.

In data 29 dicembre 2025, il Concedente ha formulato ulteriori richieste di chiarimento, sollecitando un nuovo aggiornamento del PEF e del Piano Finanziario Regolatorio.

La lettera di prescrizioni dell'ART contiene i seguenti principali elementi:

- periodi regolatori: conferma dei periodi regolatori 2018-2022 e 2023-2026 pur con determinazione del sistema tariffario ART a partire dal 1° gennaio 2020 anziché dal 1° gennaio 2019 come richiesto in precedenza dal MIT;
- compensazione impatti derivanti dall'emergenza Covid: confermata la posizione già espressa da ART ad agosto 2025;
- periodo transitorio *post-2026*: eventuale gestione tra scadenza e nuovo affidamento della concessione deve essere limitata al tempo strettamente necessario e valutata dal Concedente nel rispetto di proporzionalità e contenimento costi. Il Concedente dovrà definire il corrispettivo spettante al gestore del periodo transitorio.

La Società sta analizzando le richieste ricevute, anche con il supporto di consulenti esterni al fine di preparare una nuova proposta di PEF conforme alle indicazioni.

In data 27 febbraio 2026 la comunicazione MIT/ART del 29 dicembre è stata impugnata con ricorso per motivi aggiunti al ricorso principale R.G. n.13892/25 pendente al TAR del Lazio Sezione IV.

Tenuto conto delle ipotesi incluse nell'ultimo PEF trasmesso, del piano degli investimenti previsti per l'esercizio 2026 e delle valutazioni sulla capacità della Società di completarli entro la scadenza della concessione, gli Amministratori ritengono che il valore delle poste

figurative potenzialmente maturate possa risultare assorbibile entro il termine del periodo concessorio. Tale valutazione riflette le migliori stime attualmente disponibili ed è basata su assunzioni che potrebbero risultare diverse rispetto agli esiti effettivi, anche in funzione dell'evoluzione del contesto regolatorio e amministrativo. Sulla base delle prescrizioni ricevute e delle ipotesi incluse nell'ultimo PEF consegnato, il valore massimo stimato delle poste figurative potenzialmente a carico della Concessionaria risultava pari a Euro 275 milioni al 31 dicembre 2025 (Euro 332 milioni al 31 dicembre 2024).

Evoluzione del quadro regolatorio: ART ha pubblicato, in data 20 dicembre 2025, il nuovo quadro tariffario per i concessionari italiani (Delibera n. 241/2025), in vigore dal 1° gennaio 2026; tale sistema si applicherà anche ad Autostrada Brescia-Padova, ma con effetti limitati considerato l'ultimo anno di concessione, che tuttavia potrebbero influenzare le valutazioni prospettiche e le scelte gestionali della Società.

La delibera prevede l'approvazione dei nuovi PEF entro il 31 dicembre 2026. Le principali novità per il settore delle concessioni portate dalla Delibera riguardano i seguenti punti:

- poste figurative: il regime delle poste figurative è stato differenziato in base alla tipologia di *asset*, mantenendo il regime vigente per il Capitale Investito Netto Regolatorio fino al 2025 con riferimento agli stati di avanzamento già contabilizzati. Il nuovo regime prevede che una parte delle poste figurative – relative alla remunerazione degli *asset* realizzati dall'entrata in vigore della delibera – venga remunerata al costo del debito. Sono stati introdotti periodi di assorbimento delle poste figurative nell'ordine di 10-15 anni, tuttavia derogabili in caso di manifesta e documentata necessità;
- rischio traffico: aggiornamento quinquennale dei volumi di traffico a partire dal sedicesimo anno di concessione. Per le concessioni con durata inferiore a 15 anni i volumi di traffico non vengono aggiornati;
- costi operativi: la delibera rende strutturale il ruolo dell'indicatore di produttività determinato a cadenza quinquennale per ciascuna concessione. I costi che eccedono i livelli di efficienza non sono riconosciuti ai fini tariffari e restano a carico del concessionario;
- qualità del servizio: è previsto un sistema penalizzante/premiale legato allo scostamento di indicatori di qualità (KPI) rispetto a soglie definite *ex-ante* per ciascun periodo regolatorio. La qualità entra direttamente nella tariffa;
- WACC: dal 1° gennaio 2026 è stato individuato un valore del WACC nominale *pre-tax* pari a 7,51%;
- equilibrio economico-finanziario: la verifica è effettuata con riferimento sia al TIR di progetto che al TIR *equity*, declinando una prescrizione di accantonamento solamente in caso di sovra-compensazione individuata sul TIR di progetto, mentre per il TIR *equity* rimane solamente una facoltà del concedente di richiedere l'accantonamento di una parte della sovra-compensazione;
- regime *post-scadenza* prima di un nuovo affidamento: l'eventuale valore di subentro è remunerato al tasso BCE +100bps, anziché al WACC. Lo stesso tasso si applica anche al saldo di poste figurative eventualmente maturato nel corso del periodo transitorio. Tale regime è tuttavia soggetto alla valutazione del Concedente;
- ruolo dell'Autorità: ART esercita sul sistema delle concessioni autostradali tre poteri centrali:
 - potere regolatorio: definisce *ex-ante* il sistema tariffario (*price cap*, *X*, WACC, meccanismi di qualità, investimenti e *revenue sharing*);
 - potere di vigilanza e controllo: verifica PEF/PFR, costi, investimenti, qualità del servizio ed equilibrio economico-finanziario, imponendo correzioni;
 - potere conformativo: rilascia pareri vincolanti, prescrive adeguamenti e può incidere sui parametri regolatori in caso di inefficienze o incoerenze.

- previste deroghe parziali al regime regolatorio in caso di eccezioni documentate (Misura 5.8).

Gli Amministratori, sulla base delle informazioni attualmente disponibili, ritengono che l'andamento della gestione sia coerente con gli obiettivi della concessione e che i principali rischi ed incertezze siano adeguatamente presidiati. Resta inteso che l'evoluzione del quadro normativo e regolatorio, nonché gli esiti dei procedimenti amministrativi e giurisdizionali in corso, potranno incidere in modo significativo sulle prospettive economico-finanziarie della Società nei futuri esercizi.

Delibera ART 211/2025 Diritti Minimi degli utenti

In data 2 dicembre 2025 l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha adottato la Delibera n. 211/2025, con cui sono state approvate le misure relative ai diritti minimi riconosciuti agli utenti delle infrastrutture autostradali, con particolare riferimento al rimborso del pedaggio in presenza di cantieri o di eventi di traffico bloccato. Tali misure sono applicabili a tutte le concessioni autostradali italiane, secondo le modalità e le tempistiche definite dall’Autorità.

La Delibera prevede che il rimborso agli utenti sia calcolato sulla base di criteri tecnici puntualmente definiti da ART, che tengono conto della presenza di chiusure di corsie, della lunghezza del tratto interessato, degli impatti sul traffico e dei relativi tempi di percorrenza. Sono inoltre individuate specifiche soglie e condizioni per l’attivazione del meccanismo di rimborso.

L’attuazione delle nuove misure è prevista in due fasi:

- dal 1° giugno 2026 per i percorsi che insistono interamente sulle tratte gestite da un singolo concessionario;
- dal 1° dicembre 2026 per i percorsi che attraversano tratte gestite da diversi concessionari e richiedono l’interconnessione dei sistemi.

La società ha avviato le attività necessarie per adeguare i propri sistemi informativi e operativi alle prescrizioni dell’Autorità, tenuto conto della complessità tecnica dei criteri di calcolo dei rimborsi. Per gli anni 2026 e 2027, la Delibera prevede che i costi sostenuti per l’erogazione dei rimborsi agli utenti, nonché quelli relativi agli interventi tecnologici richiesti per l’implementazione delle nuove funzionalità, siano integralmente compensati nell’ambito del Piano Economico-Finanziario (PEF).

È inoltre tuttora pendente, dinanzi al TAR Piemonte Sezione III, il ricorso giurisdizionale avverso la Delibera ART 132/2024, alla quale la Delibera n. 211/2025 si collega, con udienza fissata al 16 aprile 2026 – ricorso R.G. n.484/2025. Nel quadro di questo contenzioso, in data 2 dicembre 2026 è stato notificato ricorso per motivi aggiunti a valere anche quale ricorso autonomo, avverso la delibera ART n. 211/2025. La Società, parallelamente, sta comunque procedendo a implementare tutte le attività necessarie per garantire il rispetto delle scadenze regolatorie fissate dall’Autorità.

3 Andamento della gestione

3.1 Andamento economico-finanziario

Con riferimento all’andamento economico-finanziario dell’esercizio, si evidenzia che, nonostante nel 2025 i ricavi autostradali registrino un incremento dei volumi di traffico, pari al +1,02% sulla tratta A4 e al +0,72% sulla tratta A31, il risultato operativo e il risultato complessivo dell’esercizio evidenziano, per la prima volta nella storia della Concessionaria, una perdita di entità significativa.

Tale andamento negativo risulta principalmente riconducibile agli effetti economico-finanziari connessi all’approssimarsi della scadenza della concessione autostradale, fissata al 31 dicembre 2026, e agli obblighi convenzionali che impongono l’esecuzione di specifici investimenti infrastrutturali il cui recupero economico deve avvenire integralmente entro il termine concessorio, mediante i relativi piani di ammortamento. A tali elementi si aggiunge la necessità, da parte degli Amministratori, di adottare criteri valutativi improntati a particolare prudenza, nelle more dell’approvazione del Piano Economico-Finanziario da parte dell’Ente Concedente (ultimo PEF approvato nel dicembre 2017) e in un contesto regolatorio caratterizzato da significative innovazioni introdotte dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia di concessioni autostradali, che determinano incertezza in ordine alla recuperabilità economica di taluni asset.

Nel dettaglio, il risultato dell'esercizio si articola come segue.

I ricavi complessivi dell'esercizio 2025 ammontano a Euro 431,0 milioni, in incremento rispetto ai Euro 427,5 milioni registrati nel 2024. Il differenziale positivo, pari a Euro 3,5 milioni (+0,81%), è imputabile esclusivamente all'aumento dei volumi di traffico, in quanto nel 2025, analogamente all'esercizio precedente, non sono stati riconosciuti incrementi tariffari da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La voce Ricavi comprende:

- introiti da pedaggio per Euro 410,7 milioni (Euro 407,2 milioni nel 2024);
- *royalties* da gestione di subconcessioni per Euro 18,6 milioni (Euro 18,5 milioni nel 2024);
- recupero spese di esazione per Euro 1,8 milioni, in linea con l'esercizio precedente.

I ricavi per servizi di costruzione, contabilizzati in conformità ai criteri previsti dall'IFRIC 12, sono passati da Euro 70,0 milioni nel 2024 a Euro 130,2 milioni nel 2025. Tale incremento risulta direttamente correlato all'intensificazione degli investimenti realizzati nel corso dell'esercizio, connessi all'esecuzione di opere di costruzione e ammodernamento previste dagli obblighi convenzionali.

La voce Altri ricavi evidenzia un aumento rispetto all'esercizio precedente, passando da Euro 15,5 milioni nel 2024 a Euro 16,1 milioni nel 2025. Tale dinamica è prevalentemente riconducibile al maggior ribaltamento a terzi dei costi per servizi sostenuti dalla Società per attività di supporto alla realizzazione della linea ferroviaria ad Alta Velocità Venezia-Milano, sulla base di specifici accordi contrattuali.

I costi operativi, al netto dei costi per costruzioni autostradali, registrano una riduzione riconducibile alle azioni di efficientamento gestionale intraprese dalla Concessionaria in coerenza con gli indirizzi e gli obblighi derivanti dalla Convenzione.

Gli oneri concessori, riconosciuti annualmente al Concedente in misura percentuale sugli incassi da pedaggio, ammontano a Euro 60,2 milioni, in lieve aumento rispetto ai Euro 59,7 milioni dell'esercizio 2024.

Come sopra illustrato, l'applicazione delle metodologie previste in materia di Piani Economico-Finanziari, in considerazione della scadenza concessoria, ha determinato un significativo incremento degli ammortamenti e delle svalutazioni, calcolati tenendo conto degli impegni relativi alle nuove opere infrastrutturali da completare e recuperare economicamente entro il termine della concessione. Inoltre, gli accantonamenti ai fondi rischi dell'esercizio 2025 risultano fortemente influenzati dallo stanziamento al "fondo per impegni e oneri concessori" per Euro 59,0 milioni, a fronte di accantonamenti pari a Euro 12,0 milioni nel 2024.

Alla luce di quanto sopra, risultano evidenti gli effetti negativi complessivamente prodotti sul Risultato operativo netto, che nell'esercizio 2025 evidenzia una perdita operativa pari a Euro 51,7 milioni.

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

	ESERCIZIO 2024		ESERCIZIO 2025	
	Euro /000	%	Euro /000	%
Ricavi autostradali	427.543	83,39%	430.990	74,65%
Ricavi per servizi di costruzione	69.686	13,59%	130.248	22,56%
Altri ricavi	15.476	3,02%	16.101	2,79%
Ricavi	512.705	100,00%	577.339	100,00%
Costi operativi	(221.826)		(272.827)	
Oneri concessori	(59.741)		(60.231)	
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti	(171.815)		(295.941)	
RISULTATO OPERATIVO NETTO	59.323	11,57%	(51.660)	-8,95%
Totale proventi/(oneri) da attività finanziaria	(10.107)		(4.313)	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	49.216	9,60%	(55.973)	-9,69%
Imposte	(25.591)	52,00%	(10.345)	-18,48%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	23.625		(66.318)	
<i>Discontinued operation</i>	-		-	
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	23.625		(66.318)	

La diminuzione degli *Oneri finanziari* (nel 2024 pari ad Euro 13,4 milioni contro Euro 7,0 milioni nel 2025) è imputabile esclusivamente alla diminuzione degli interessi passivi sui finanziamenti che risultano estinti nel marzo 2025.

Le *imposte* complessive dell'esercizio 2025 ammontano ad Euro 10,3 milioni (nel 2024 Euro 25,6 milioni): tale valore è il risultato del combinato fra l'utilizzo di imposte anticipate di Euro 14,6 milioni e benefici IRES - derivanti dal consolidato fiscale nazionale che consente il recupero delle perdite fiscali dell'esercizio 2025 - di Euro 4,3 milioni.

3.2 Situazione finanziaria

Il Rendiconto finanziario, esposto nel prosieguo in forma sintetica rispetto al prospetto incluso nel Bilancio, evidenzia le principali variazioni intervenute nel corso dell'esercizio nella voce Disponibilità liquide e mezzi equivalenti, illustrandone i relativi impatti finanziari. In particolare, il prospetto mette in evidenza un assorbimento netto di liquidità pari a Euro 57,8 milioni, riconducibile prevalentemente agli investimenti realizzati nel periodo, come già illustrato nel paragrafo precedente.

Si segnala che, al fine di migliorare la comparabilità, la chiarezza espositiva e la significatività dell'informativa finanziaria, taluni dati del rendiconto finanziario relativi all'esercizio precedente sono stati oggetto di riclassifica e/o di differente esposizione rispetto a quanto riportato nel bilancio precedentemente pubblicato. Tali riclassifiche non hanno prodotto effetti sul risultato d'esercizio né sul patrimonio netto dell'esercizio precedente. Ai fini della riconciliazione e della comparabilità dei dati, le suddette riclassifiche sono state effettuate nel rispetto dei criteri di redazione previsti dagli International Financial Reporting Standards (IFRS), e in particolare delle indicazioni contenute nello IAS 1 - "Presentazione del bilancio", con riferimento all'obbligo di fornire un'informativa comparativa coerente, attendibile e significativa.

Al fine di allineare l'esposizione contabile a quella adottata dalla controllante indiretta Abertis Infraestructuras S.A. e di garantire una rappresentazione completa e coerente degli investimenti effettuati sulle infrastrutture autostradali, nella predisposizione del bilancio del corrente esercizio gli utilizzi del Fondo per ripristino e sostituzione delle infrastrutture autostradali, contabilizzati ai sensi dell'IFRIC 12, sono stati inclusi all'interno delle attività di investimento del rendiconto finanziario.

Rendiconto finanziario	Anno 2024	Anno 2025
	Euro /000	Euro /000
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	23.625	(66.318)
<i>rettificato da operazioni senza effetti sulla liquidità:</i>		
<i>Ammortamenti</i>	173.455	238.748
<i>Svalutazione/ripristini per impegni e oneri concessori</i>	12.000	59.000
<i>Accantonamento/utilizzi Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali</i>	1.227	(1.891)
<i>Utilizzi/Accantonamento altri fondi</i>	(253)	879
Autofinanziamento delle attività operative (1)	210.053	230.419
Variazione del capitale circolante	7.407	(26.735)
Variazione degli altri crediti/debiti operativi	(85)	(14.793)
Imposte pagate	(8.039)	-
Variazione delle attività/passività per imposte	17.156	9.255
Altre variazioni da/(per) attività operative (2)	16.438	(32.272)
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)	226.491	198.147
Attività immateriali	(69.632)	(129.934)
Attività finanziarie non correnti/correnti	2.574	1.189
B) Flusso da/(per) attività di investimento	(67.058)	(128.745)
C) Flusso generato/(assorbito) dall'attività tipica (A+B)	159.433	69.402
Altre passività finanziarie non correnti/correnti	(25.000)	(100.000)
Debiti verso altri correnti e non correnti	(1.879)	(1.815)
Canoni leasing pagati	(1.177)	(1.189)
Interessi passivi pagati	(6.075)	(3.240)
Interessi attivi incassati	3.203	2.677
Apporti degli azionisti/(Dividendi)	(16.904)	(23.625)
D) Flusso da/(per) attività finanziarie	(47.832)	(127.191)
E) Flusso generato/(assorbito) nel periodo (C+D)	111.600	(57.789)
Disponibilità/(indebitamento) iniziale corrente	333.016	444.616
Flusso generato/(assorbito) nel periodo	111.600	(57.788)
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE	444.616	386.828
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	444.616	386.828
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE	444.616	386.828

La dinamica finanziaria dell'esercizio 2025 evidenzia un flusso di cassa generato dall'autofinanziamento pari a Euro 230.419 mila (Euro 210.053 mila nel 2024), parzialmente compensato da un assorbimento di liquidità derivante dalla gestione operativa corrente per Euro 32.272 mila (nel 2024 la gestione operativa aveva generato liquidità per Euro 16.438 mila). Ne consegue che il saldo netto dei flussi di cassa dell'attività operativa si attesta a Euro 198.147 mila, in diminuzione rispetto ai Euro 226.491 mila registrati nell'esercizio precedente.

L'attività di investimento, sviluppatasi prevalentemente nell'ambito della gestione dei beni gratuitamente devolvibili in vista della scadenza concessoria, ha comportato nel corso dell'esercizio un assorbimento di liquidità pari a Euro 128.745 mila, in significativo aumento rispetto ai Euro 67.058 mila del 2024.

La variazione netta dei flussi finanziari ha determinato un ulteriore assorbimento di liquidità pari a Euro 127.191 mila, a fronte di un assorbimento pari a Euro 47.832 mila nell'esercizio precedente. Tale dinamica è riconducibile principalmente al pagamento dei dividendi per Euro 23.625 mila (Euro 16.904 mila nel 2024) e al rimborso della quota capitale residua del finanziamento per Euro 100.000 mila, oltre al pagamento dei relativi oneri finanziari.

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	31.12.2024	31.12.2025
	Euro /000	Euro /000
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(444.616)	(386.828)
Crediti finanziari a breve termine	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Finanziamenti a breve termine	100.000	-
Altre passività finanziarie a breve termine	1.032	-
Totale passività finanziarie correnti	101.032	-
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto corrente	(343.584)	(386.828)
Finanziamenti a medio-lungo termine	-	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine	-	-
Indebitamento finanziario non corrente	-	-
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto	(343.584)	(386.828)
Crediti finanziari a medio-lungo termine	-	-
Altre attività finanziarie non correnti	-	-
Totale attività finanziarie non correnti	-	-
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto totale	(343.584)	(386.828)

3.3 Situazione patrimoniale

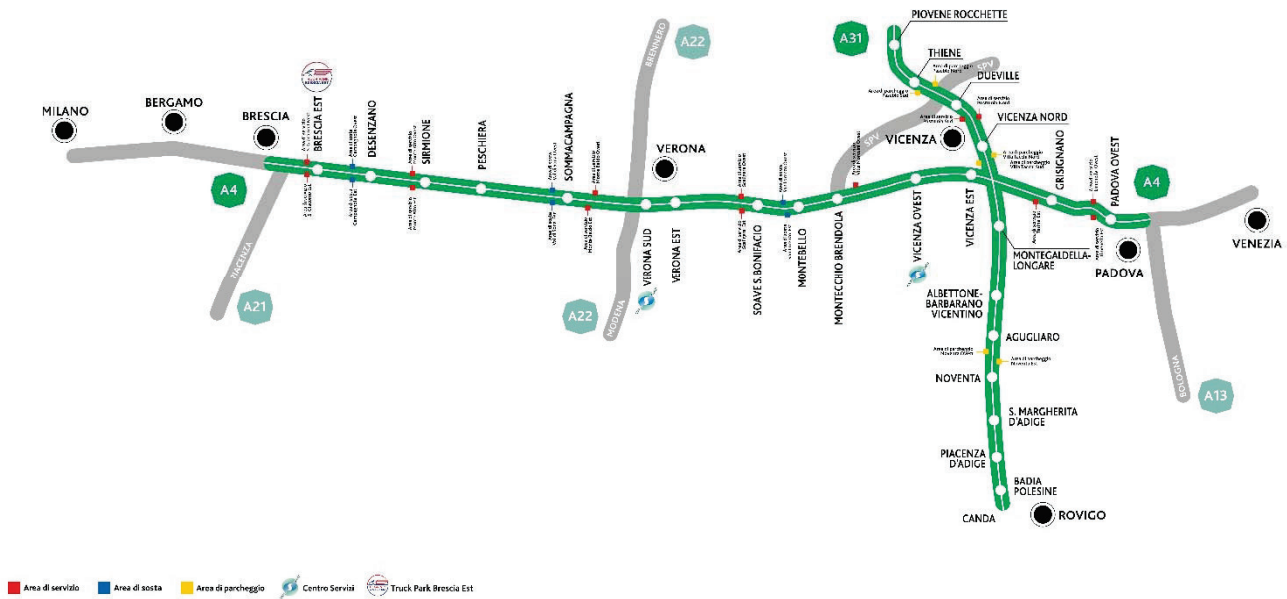
In forma sintetica viene rappresentata nella tabella seguente la struttura patrimoniale comparata al 31 dicembre 2025 e 2024:

Situazione patrimoniale	31.12.2024	31.12.2025
	Euro /000	Euro /000
Attività Non Correnti	400.729	276.443
Attività Correnti	535.526	494.396
Totale Attività	936.255	770.839
Patrimonio netto	579.959	489.968
Passività Non Correnti	102.859	142.723
Passività Correnti	253.436	138.148
Patrimonio Netto e Passività	936.255	770.839

4 Attività autostradale

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

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



4.1 Andamento del traffico

Nel corso dell'esercizio 2025, il traffico ha registrato un incremento medio complessivo, espresso in termini di veicoli-chilometro, pari a +0,99% rispetto all'esercizio precedente, per un volume complessivo di 5.801.454.430 veicoli-chilometro. Nel dettaglio:

- tratta A4 Brescia-Padova: incremento complessivo del traffico pari a +1,02%, riconducibile a un aumento della componente leggera del +1,48%, a fronte di una sostanziale stabilità della componente pesante (-0,09%);
- tratta A31 Valdastico: incremento complessivo del traffico pari a +0,72%, determinato da una crescita della componente leggera del +1,77% e da una contrazione della componente pesante del -2,66%.

L'andamento dei flussi di traffico, in particolare sulla tratta A31 Valdastico, risulta influenzato dal completamento, nel corso del 2024, della nuova infrastruttura viaria "Superstrada Pedemontana Veneta", la cui interconnessione con l'autostrada A4 è entrata in esercizio all'inizio del mese di maggio 2024. Tale arteria collega l'autostazione di Montecchio Maggiore (VI) a Spresiano (TV), attraversando il distretto industriale di Thiene-Schio, Bassano del Grappa e l'area a nord di Treviso, e consente l'interconnessione di tre assi autostradali (A4, A31 e A27), per uno sviluppo complessivo pari a 162 km.

In termini di veicoli effettivi, il traffico ha registrato nel 2025 un incremento complessivo del +1,65% rispetto al 2024, per un totale di 120.030.903 veicoli. In particolare:

- tratta A4 Brescia-Padova: aumento complessivo del traffico pari a +1,31%, con una crescita della componente leggera del +1,97% e una riduzione della componente pesante del -0,64%;
- tratta A31 Valdastico: incremento complessivo pari a +0,29%, determinato da un aumento della componente leggera del +1,33%, compensato da una diminuzione della componente pesante del -2,83%.

La media giornaliera dei veicoli teorici (*Average Daily Traffic - ADT*) si è attestata a 97.887 veicoli sulla tratta A4 Brescia-Padova e a 17.793 veicoli sulla tratta A31 Valdastico, con un incremento rispettivamente del +1,30% e del +1,00% rispetto all'esercizio precedente. La percorrenza media per veicolo è risultata pari a 48,33 km nel 2025, in lieve diminuzione rispetto ai 48,65 km del 2024 (-0,65%).

Le punte massime di traffico si sono registrate il 18 luglio, con 371.592 veicoli effettivi sulla tratta A4 Brescia-Padova, e il 5 dicembre, con 78.595 veicoli effettivi sulla tratta A31 Valdastico.

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

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

4.1.1 Volumi di traffico

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

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

Di seguito sono riportati i dati relativi agli ultimi dieci anni e, a supporto della lettura dei successivi dati di traffico, la cronologia delle aperture al traffico:

- in data 03.06.2019, sono stati aperti al traffico gli svincoli di interconnessione tra l'autostrada A31 Valdastico e la superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta (primo tratto iniziale di km 7), con la contestuale apertura del casello di Pedemontana Veneta denominato Valdastico;
- in data 18.06.2020 l'apertura al traffico del tratto Malo-Connesione A31; in data 19.11.2020 del tratto Breganze-Bassano del Grappa Ovest;
- in data 28.05.2021 del tratto Bassano del Grappa Ovest-Montebelluna;
- in data 08.07.2022 il tratto Montebelluna-Spresiano;
- in data 06.04.2023 il tratto Barriera Treviso Interconnessione A27 e Spresiano Villorba Est; per ultimo in data 29.12.2023 la tratta Montecchio Maggiore Sud-Malo;
- in data 04.05.2024 viene completata l'apertura dell'intera SPV ed aperta al traffico l'interconnessione tra la Autostrada A4 Brescia Padova al km 318+986 e la Superstrada Pedemontana Veneta;
- in data 26.06.2024 viene aperta al traffico ed al pedaggiamento la nuova autostazione di Montecchio Maggiore al km 318+986.

A4 BRESCIA PADOVA

ANNO	VEICOLI			VARIAZIONE % su anno precedente		
	Veicoli Effettivi ¹	Veicoli Teorici ²	Veicoli Chilometro ³	Effettivi	Teorici	Chilometro
2025	110.109.370	35.728.702	5.219.963.348	1,31%	1,02%	1,02%
2024	108.684.446	35.367.727	5.167.224.972	1,86%	0,57%	0,57%
2023	106.703.361	35.166.914	5.137.886.168	3,03%	2,95%	2,95%
2022	103.563.053	34.157.960	4.990.477.929	10,00%	10,49%	10,49%
2021	94.152.488	30.914.558	4.516.616.953	21,42%	23,71%	23,71%
2020	77.541.238	24.990.401	3.651.097.590	-27,55%	-28,61%	-28,61%
2019	107.024.377	35.003.236	5.113.972.748	0,22%	0,00%	0,00%
2018	106.791.204	35.004.885	5.114.213.667	1,60%	0,99%	0,99%
2017	105.108.657	34.661.059	5.063.980.786	2,37%	2,45%	2,45%
2016	102.676.468	33.832.335	4.942.904.160	3,16%	2,41%	2,41%
2015	99.528.006	33.035.649	4.826.508.363			
Medie giornaliere 2025	301.670	97.887	14.301.269			

A31 VALDASTICO

ANNO	VEICOLI			VARIAZIONE % su anno precedente		
	Veicoli Effettivi ¹	Veicoli Teorici ²	Veicoli Chilometro ³	Effettivi	Teorici	Chilometro
2025	22.970.153	6.494.567	581.491.082	0,29%	0,72%	0,72%
2024	22.903.064	6.448.090	577.329.718	-6,21%	-7,08%	-7,08%
2023	24.420.238	6.939.150	621.296.794	6,24%	5,57%	5,57%
2022	22.985.312	6.573.308	588.541.137	6,10%	7,14%	7,14%
2021	21.663.317	6.135.107	549.306.784	22,03%	24,80%	24,80%
2020	17.751.947	4.915.932	440.147.982	-19,80%	-17,77%	-17,77%
2019	22.134.051	5.978.054	535.245.074	2,52%	1,96%	1,96%
2018	21.591.036	5.863.274	524.968.235	2,93%	4,09%	4,09%
2017	20.975.864	5.632.755	504.328.699	4,96%	6,73%	6,73%
2016	19.984.079	5.277.434	472.515.022	9,33%	7,26%	20,50%
2015	18.279.259	4.920.375	392.133.534			
Medie giornaliere 2025	62.932	17.793	1.593.126			

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

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

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

4.1.2 Composizione del traffico espresso in veicoli chilometro

Di seguito si fornisce il dettaglio della composizione dei volumi di traffico (espressi in veicoli chilometro) per le tratte A4 Brescia Padova ed A31 Valdastico negli anni dal 2015 al 2025:

A4 BRESCIA PADOVA

ANNO	Veicoli Chilometro				VARIAZIONE % su anno precedente			NUMERI INDICE ⁷	
	Leggeri	%	Pesanti	%	Totali	Leggeri	Pesanti		Totali
2025	3.704.646.645	70,97%	1.515.316.703	29,03%	5.219.963.348	1,48%	-0,09%	1,02%	108
2024	3.650.606.337	70,65%	1.516.618.635	29,35%	5.167.224.972	0,44%	0,90%	0,57%	107
2023	3.634.722.339	70,74%	1.503.163.829	29,26%	5.137.886.168	4,24%	-0,02%	2,95%	106
2022	3.486.970.086	69,87%	1.503.507.844	30,13%	4.990.477.929	14,69%	1,85%	10,49%	103
2021	3.040.419.063	67,32%	1.476.197.890	32,68%	4.516.616.953	27,73%	16,16%	23,71%	94
2020	2.380.269.474	65,19%	1.270.828.116	34,81%	3.651.097.590	-35,09%	-12,17%	-28,61%	76
2019	3.666.985.117	71,71%	1.446.987.631	28,29%	5.113.972.748	-0,36%	0,90%	0,00%	106
2018	3.680.106.379	71,96%	1.434.107.288	28,04%	5.114.213.667	0,30%	2,82%	0,99%	106
2017	3.669.255.840	72,46%	1.394.724.946	27,54%	5.063.980.786	1,76%	4,31%	2,45%	105
2016	3.605.770.871	72,95%	1.337.133.289	27,05%	4.942.904.160	2,26%	2,83%	2,41%	102
2015	3.526.214.152	73,06%	1.300.294.211	26,94%	4.826.508.363				

A31 VALDASTICO

ANNO	Veicoli Chilometro				VARIAZIONE % su anno precedente			NUMERI INDICE ⁷	
	Leggeri	%	Pesanti	%	Totali	Leggeri	Pesanti		Totali
2025	448.847.547	77,19%	132.643.535	22,81%	581.491.082	1,77%	-2,66%	0,72%	148
2024	441.062.774	76,40%	136.266.944	23,60%	577.329.718	-6,73%	-8,17%	-7,08%	147
2023	472.909.389	76,12%	148.387.405	23,88%	621.296.794	5,77%	4,90%	5,57%	158
2022	447.091.315	75,97%	141.449.822	24,03%	588.541.137	9,07%	1,48%	7,14%	150
2021	409.923.753	74,63%	139.383.031	25,37%	549.306.784	26,13%	21,06%	24,80%	140
2020	325.008.245	73,84%	115.139.737	26,16%	440.147.982	-21,30%	-5,83%	-17,77%	112
2019	412.976.830	77,16%	122.268.244	22,84%	535.245.074	1,52%	3,47%	1,96%	136
2018	406.804.564	77,49%	118.163.671	22,51%	524.968.235	3,59%	5,86%	4,09%	134
2017	392.704.211	77,87%	111.624.488	22,13%	504.328.699	6,20%	8,66%	6,73%	129
2016	369.790.779	78,26%	102.724.243	21,74%	472.515.022	19,76%	23,22%	20,50%	120
2015	308.769.424	78,74%	83.364.110	21,26%	392.133.534				

⁷ Il Numero Indice mette in relazione due o più valori assunti da uno stesso fenomeno in epoche diverse, esprimendoli in funzione di un'unica base. Ad esempio, il valore di 108 assunto dal Numero Indice per i Veicoli Km. sulla A4 Brescia-Padova nel 2025 si traduce in un incremento degli stessi dell'8% rispetto all'anno 2015.

4.1.3 Traffico pagante espresso in chilometri percorsi

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

A4 BRESCIA PADOVA ED A31 VALDASTICO

ANNO 2025	LEGGERO		PESANTE		TOTALE	
	CLASSE A	CLASSE B	TOTALE	CLASSE 4		CLASSE 5
Gennaio	300.599.309	39.876.581	7.566.920	5.541.597	70.769.955	424.354.362
Febbraio	279.742.171	41.037.259	8.019.700	5.783.690	74.010.922	408.593.742
Marzo	317.826.025	46.582.205	8.915.138	6.294.587	78.541.390	458.159.345
Aprile	344.261.437	49.185.288	9.110.305	5.921.152	73.450.532	481.928.714
Maggio	361.600.277	52.144.804	9.817.076	6.386.935	78.780.216	508.729.308
Giugno	371.683.588	50.961.767	10.048.220	6.159.452	75.412.472	514.265.499
Luglio	400.495.294	54.879.763	11.367.399	6.872.218	85.321.846	558.936.520
Agosto	398.447.330	41.945.823	7.875.045	4.454.795	53.268.057	505.991.050
Settembre	366.491.213	52.630.240	10.292.904	6.565.968	79.374.701	515.355.026
Ottobre	350.918.273	52.548.174	10.221.713	6.844.321	84.660.811	505.193.292
Novembre	319.886.303	45.282.395	8.486.968	6.133.913	75.584.333	455.373.912
Dicembre	330.747.407	43.005.665	7.405.825	5.396.634	63.560.963	450.116.494
Totali	4.142.698.627	570.079.964	109.127.213	72.355.262	892.736.198	5.786.997.264

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

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

4.1.4 Traffico per tratta e direzione espresso in veicoli effettivi

Di seguito si fornisce il dettaglio del traffico, espresso in veicoli effettivi, transitato in A4 Brescia Padova ed A31 Valdastico per tratta e direzione di marcia nel periodo 2025 vs 2024.

A4 BRESCIA PADOVA

CARREGGIATA EST			Anno 2025	CARREGGIATA OVEST			VARIAZIONE % 2025 vs 2024
Veicoli Transitati			A4 BRESCIA PADOVA	Veicoli Transitati			CARREGGIATA EST + OVEST
Leggeri	Pesanti	Totali		Totali	Pesanti	Leggeri	Transitati
12.528.379	4.470.400	16.998.779	CC A4 AUTOSTRADE/BS-PD	17.342.827	4.617.830	12.724.997	-0,08%
13.600.447	5.510.226	19.110.673	ALLACCIAMENTO A4/A21	19.625.752	5.736.889	13.888.863	1,25%
13.288.194	5.570.447	18.858.641	BRESCIA EST	18.916.196	5.661.947	13.254.249	2,56%
12.830.965	5.770.354	18.601.319	DESENZANO DEL GARDA	18.542.738	5.886.996	12.655.742	1,57%
12.994.387	5.785.146	18.779.533	SIRMIONE	18.736.018	5.902.757	12.833.261	1,36%
11.929.942	5.222.687	17.152.629	PESCHIERA DEL GARDA	16.838.158	5.196.524	11.641.634	1,54%
11.750.379	5.071.221	16.821.600	SOMMACAMPAGNA	16.705.487	5.163.704	11.541.783	1,22%
12.786.363	5.368.860	18.155.223	ALLACCIAMENTO A4/A22	18.710.252	5.671.542	13.038.710	-0,04%
11.641.687	4.713.191	16.354.878	VERONA SUD	16.656.165	4.940.926	11.715.239	1,80%
12.208.936	5.036.072	17.245.008	VERONA EST	17.154.490	5.047.205	12.107.285	1,13%
11.368.842	4.838.453	16.207.295	SOAVE	16.148.647	4.851.976	11.296.671	1,62%
11.602.457	4.873.006	16.475.463	MONTEBELLO	16.424.495	4.898.386	11.526.109	3,18%
10.594.391	4.427.293	15.021.684	5057 Allacciamento SPV/ ALTE MONTECCHIO	15.090.159	4.497.042	10.593.117	-15,20%
10.275.632	4.485.832	14.761.464	VICENZA OVEST	14.748.529	4.501.745	10.246.784	-1,96%
12.010.878	4.693.467	16.704.345	VICENZA EST	16.843.891	4.701.267	12.142.624	-1,91%
11.514.959	4.203.487	15.718.446	ALLACCIAMENTO A4/A31	15.725.101	4.203.782	11.521.319	0,02%
11.407.982	4.125.962	15.533.944	GRISIGNANO	15.550.289	4.117.362	11.432.927	0,17%
9.973.767	3.903.228	13.876.995	PADOVA OVEST	13.550.436	3.788.394	9.762.042	0,49%
			PADOVA EST				
54.955.233			Totale movimenti	55.154.200			1,27%

A31 VALDASTICO

CARREGGIATA NORD			Anno 2025	CARREGGIATA SUD			VARIAZIONE % 2025 vs 2024
Veicoli Transitati			A31 VALDASTICO	Veicoli Transitati			CARREGGIATA EST + OVEST
Leggeri	Pesanti	Totali		Totali	Pesanti	Leggeri	Transitati
1.254.176	526.641	1.780.817	BADIA POLESINE	1.784.453	512.082	1.272.371	5,92%
1.344.594	527.951	1.872.545	PIACENZA D'ADIGE	1.867.143	516.166	1.350.977	2,84%
1.494.097	574.889	2.068.986	SANTA MARGHERITA D'ADIGE	2.056.406	562.854	1.493.552	4,78%
1.704.281	604.134	2.308.415	NOVENTA VICENTINA	2.294.494	583.150	1.711.344	5,05%
2.142.622	662.248	2.804.870	AGUGLIARO	2.763.942	649.459	2.114.483	4,96%
2.458.214	747.766	3.205.980	ALBETTONE-BARBARANO	3.178.252	736.976	2.441.276	4,48%
2.857.832	836.696	3.694.528	LONGARE-MONTEGALDELLA	3.675.963	828.229	2.847.734	3,80%
4.518.347	1.571.289	6.089.636	ALLACCIAMENTO A4/A31	6.203.962	1.570.327	4.633.635	-3,74%
3.988.781	1.000.470	4.989.251	VICENZA NORD	4.915.797	966.508	3.949.289	-3,89%
3.616.288	797.825	4.414.113	DUEVILLE	4.290.247	757.780	3.532.467	-2,79%
3.014.042	627.849	3.641.891	ALLACCIAMENTO A31/ SPV	3.609.241	629.417	2.979.824	1,58%
1.399.379	222.527	1.621.906	THIENE-SCHIO	1.596.041	224.798	1.371.243	3,91%
			PIOVENE ROCCHETTE				
11.489.802			Totale movimenti	11.480.351			0,29%

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

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

4.1.5 Traffico alle autostazioni espresso in veicoli effettivi

Suddividendo il traffico in entrata/uscita presso le quattordici stazioni autostradali della A4 Brescia Padova e le undici stazioni autostradali della A31 Valdastico, la tabella che segue descrive la distribuzione e la dinamica per componente (Leggeri e Pesanti) nel periodo 2025 vs 2024.

A4 BRESCIA PADOVA

Anno 2025							VARIAZIONE % 2025 vs 2024	
A4 BRESCIA PADOVA	Veicoli Effettivi transitati in Entrata			Veicoli Effettivi transitati in Uscita			ENTRATE	USCITE
	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Totali
BRESCIA EST	3.753.629	1.270.478	2.483.151	3.296.105	1.135.315	2.160.790	7,09%	4,73%
DESENZANO DEL GARDA	4.415.408	857.069	3.558.339	4.299.272	882.211	3.417.061	3,31%	2,51%
SIRMIONE	1.514.672	227.984	1.286.688	1.529.738	228.953	1.300.785	6,19%	4,53%
PESCHIERA D.G.	4.776.578	1.090.168	3.686.410	4.505.622	946.394	3.559.228	-2,77%	-6,65%
SOMMACAMPAGNA	2.540.677	654.904	1.885.773	2.739.035	773.550	1.965.485	1,83%	1,44%
VERONA SUD	7.160.960	1.488.357	5.672.603	6.907.218	1.413.410	5.493.808	1,37%	-1,89%
VERONA EST	4.528.043	1.149.680	3.378.363	4.136.238	933.078	3.203.160	-3,35%	2,53%
SOAVE	3.185.077	818.643	2.366.434	3.216.947	821.033	2.395.914	2,63%	2,00%
MONTEBELLO	2.495.509	665.748	1.829.761	2.503.189	677.605	1.825.584	-4,70%	-1,21%
ALTE MONTECCHIO	2.413.592	587.337	1.826.255	2.557.110	612.965	1.944.145	-6,40%	-7,57%
VICENZA OVEST	4.157.571	770.750	3.386.821	4.076.161	716.914	3.359.247	1,79%	3,08%
VICENZA EST	3.387.548	456.697	2.930.851	3.540.029	448.584	3.091.445	-0,19%	-0,11%
GRISIGNANO	2.549.038	668.863	1.880.175	2.558.728	659.968	1.898.760	1,29%	0,31%
PADOVA OVEST	6.302.716	1.045.832	5.256.884	5.959.812	939.598	5.020.214	1,55%	3,62%
Totale movimenti	53.181.018	11.752.510	41.428.508	51.825.204	11.189.578	40.635.626	0,60%	0,32%

A31 VALDASTICO

Anno 2025							VARIAZIONE % 2025 vs 2024	
A31 VALDASTICO	Veicoli Effettivi transitati in Entrata			Veicoli Effettivi transitati in Uscita			ENTRAT E	USCITE
	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Totali
BADIA POLESINE	1.780.817	526.641	1.254.176	1.784.453	512.082	1.272.371	5,89%	5,95%
PIACENZA D'ADIGE	297.694	84.314	213.380	288.656	87.088	201.568	-5,40%	-4,77%
S. MARGHERITA D'ADIGE	779.547	217.388	562.159	772.369	217.138	555.231	-5,03%	-4,52%
NOVENTA VICENTINA	611.725	125.314	486.411	610.384	116.365	494.019	4,42%	5,28%
AGUGLIARO	932.753	199.750	733.003	905.746	207.945	697.801	4,40%	4,32%
ALBETTONE-BARBARANO	656.469	146.235	510.234	669.669	148.234	521.435	2,98%	2,81%
LONGARE-MONTEG.LLA	978.543	183.884	794.659	987.706	186.207	801.499	0,62%	2,29%
VICENZA NORD	2.858.230	881.901	1.976.329	2.670.450	848.901	1.821.549	0,15%	-0,72%
DUEVILLE	1.743.677	396.072	1.347.605	1.693.265	389.989	1.303.276	-0,15%	-0,01%
THIENE-SCHIO	2.273.805	445.201	1.828.604	2.280.590	445.904	1.834.686	0,92%	0,17%
PIOVENE ROCCHETTE	1.596.041	224.798	1.371.243	1.621.906	222.527	1.399.379	3,95%	3,86%
Totale movimenti	14.509.301	3.431.498	11.077.803	14.285.194	3.382.380	10.902.814	1,50%	1,44%

4.1.6 Tipologia di pagamento del pedaggio

Suddividendo i transiti presso le stazioni autostradali dell'A4 Brescia Padova e A31 Valdastico in base alle diverse modalità di pagamento del pedaggio, la tabella che segue descrive distribuzione e dinamica delle stesse, nel loro peso percentuale, negli anni dal 2015 al 2025.

A4 BRESCIA-PADOVA

TRANSITI IN USCITA ALLE STAZIONI PER TIPOLOGIA DI PAGAMENTO								
ANNO	Telepedaggio	Contante	C/C	Carte di credito	Bancomat	Scalari	MMPP, Esenti, Altro	N. TRANSITI IN USCITA
2025	73,37%	10,37%	1,24%	13,90%	0,44%	0,03%	0,65%	51.825.204
2024	72,47%	13,17%	1,45%	9,98%	2,05%	0,23%	0,65%	51.661.116
2023	72,39%	14,43%	1,67%	7,16%	3,46%	0,33%	0,56%	50.810.934
2022	71,73%	15,50%	1,88%	6,65%	3,37%	0,40%	0,47%	49.169.369
2021	72,80%	15,24%	2,11%	5,83%	3,10%	0,49%	0,42%	45.022.567
2020	73,60%	15,63%	2,60%	5,69%	1,46%	0,54%	0,49%	37.459.642
2019	70,32%	18,66%	2,48%	5,95%	1,51%	0,63%	0,46%	51.519.870
2018	70,44%	19,35%	2,62%	4,94%	1,55%	0,68%	0,41%	51.508.602
2017	68,91%	20,77%	2,76%	4,65%	1,77%	0,73%	0,41%	50.733.865
2016	68,01%	21,46%	2,98%	4,30%	2,03%	0,80%	0,42%	49.295.112
2015	67,59%	22,01%	3,14%	3,69%	2,29%	0,84%	0,44%	48.157.957

A31 VALDASTICO

TRANSITI IN USCITA ALLE STAZIONI PER TIPOLOGIA DI PAGAMENTO								
ANNO	Telepedaggio	Contante	C/C	Carte di credito	Bancomat	Scalari	MMPP, Esenti, Altro	N. TRANSITI IN USCITA
2025	77,99%	9,62%	1,30%	10,06%	0,47%	0,03%	0,53%	14.285.194
2024	77,10%	11,81%	1,49%	6,72%	2,08%	0,24%	0,56%	14.082.749
2023	76,26%	13,1%	1,7%	4,8%	3,2%	0,3%	0,4%	14.172.601
2022	75,70%	13,78%	1,93%	4,57%	3,23%	0,40%	0,39%	13.394.612
2021	75,83%	14,01%	2,16%	4,25%	2,85%	0,48%	0,43%	12.885.324
2020	75,99%	14,88%	2,52%	4,37%	1,28%	0,50%	0,45%	11.267.347
2019	74,22%	16,66%	2,52%	4,25%	1,35%	0,57%	0,42%	14.150.330
2018	73,75%	17,37%	2,69%	3,75%	1,42%	0,65%	0,38%	13.970.645
2017	73,05%	18,20%	2,86%	3,21%	1,67%	0,66%	0,35%	13.495.598
2016	72,04%	19,05%	3,03%	2,94%	1,88%	0,72%	0,34%	12.797.838
2015	71,56%	19,62%	3,12%	2,44%	2,14%	0,74%	0,38%	11.482.223

I dati mostrati nel 2025 confermano la prosecuzione del *trend* di contrazione dell'uso del denaro contante a favore del pagamento del pedaggio autostradale con il telepedaggio e della nuova tipologia di pagamento *Contact Less* (Carta di Credito), installata a fine 2024 sulle casse delle autostazioni, mentre l'uso delle altre forme di pagamento rimane sostanzialmente invariato.

Il Servizio europeo di telepedaggio (*European Electronic Toll Service, EETS – SET* in italiano), operativo dal settembre 2020, garantisce l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio sull'intera rete stradale dell'Unione Europea. Grazie a un unico contratto di abbonamento stipulato con un solo fornitore e a un'unica unità di bordo, gli utenti possono pagare i pedaggi in tutti i Paesi dell'UE. Il SET semplifica la circolazione, migliora la fluidità del traffico riducendo la congestione e limita l'uso del contante ai caselli, eliminando procedure complesse per gli utenti occasionali. Inoltre, crea una rete informativa dedicata al trasporto stradale: le funzionalità dell'unità di bordo possono infatti essere impiegate anche per numerosi servizi e applicazioni telematiche a valore aggiunto, quali l'*e-Call*, le informazioni sul traffico e sulla viabilità in tempo reale, e altri servizi simili. I pedaggi incassati dagli operatori SET sono incrementati passando da Euro 39.005 mila (2024) ad Euro 53.805 mila (2025).

4.2 Incidentalità

L'articolo 1, comma 3, del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada) stabilisce che, al fine di ridurre il numero e la gravità degli incidenti stradali e in coerenza con gli obiettivi e gli indirizzi definiti dalla Commissione Europea, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti provvede alla definizione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. In tale ambito, l'articolo 32 della Legge 17 maggio 1999, n. 144 ha previsto che, in attuazione del "Piano di sicurezza stradale 1997-2001" della Commissione delle Comunità europee, il Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, elabori il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, successivamente approvato dal CIPE. Inoltre, l'articolo 46 della Legge 29 luglio 2010, n. 120 ha disposto l'istituzione del Comitato per l'indirizzo e il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale, rafforzando il quadro di governance nazionale in materia.

Nell'ambito di tale cornice normativa e programmatoria, i rapporti elaborati dal MIT e dal Gruppo di lavoro nazionale sull'incidentalità individuano specifici indicatori chiave di prestazione (KPI) per il monitoraggio dei livelli di sicurezza stradale, orientati all'attuazione di interventi mirati sui comportamenti di guida (quali velocità, distrazione e utilizzo di dispositivi mobili), sulle caratteristiche infrastrutturali e sul rafforzamento delle attività di controllo.

Con riferimento al Tasso di Incidentalità Globale (T.I.G.), indicatore sintetico di riferimento che esprime il livello di sicurezza offerto da un'infrastruttura viaria e definito come il rapporto tra il numero di incidenti verificatisi in un anno e il totale dei chilometri percorsi dai veicoli transitati lungo l'arteria, nell'esercizio 2025 si rileva un valore pari a 17,58, in incremento del +9,9% rispetto al 2024 (con 1.020 incidenti registrati nel 2025 a fronte dei 919 dell'anno precedente).

Per quanto concerne gli incidenti mortali, l'esercizio 2025 si è chiuso con n. 3 decessi, tutti riconducibili al fattore umano, in particolare al mancato rispetto della distanza di sicurezza; tale dato risulta invariato rispetto all'esercizio 2024, che aveva anch'esso registrato n. 3 decessi.

Il significativo calo del numero di incidenti mortali registrato nell'ultimo triennio, se confrontato con la serie storica 2015-2025, conferma l'efficacia e la rilevanza delle azioni sistematiche e continuative poste in essere dalla Società in materia di sicurezza stradale, finalizzate alla tutela dell'utenza e dei lavoratori operanti lungo l'infrastruttura autostradale.

La tabella seguente espone i dati dell'incidentalità relativi al periodo 2015-2025.

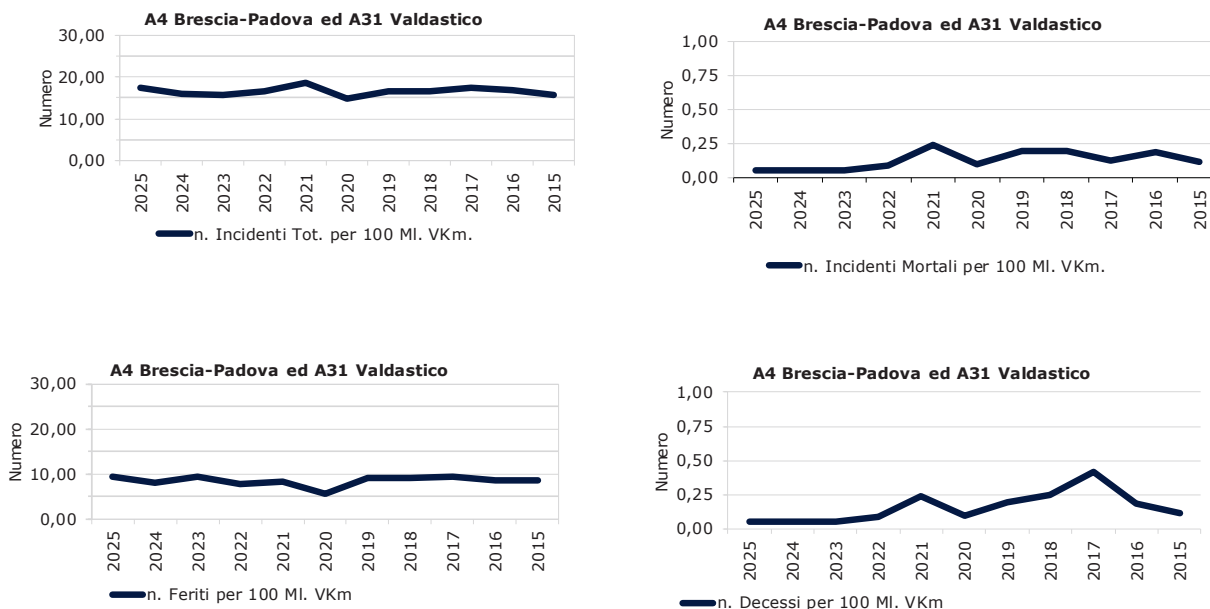
Quadro riassuntivo degli incidenti A4 BRESCIA PADOVA e A31 VALDASTICO

	INCIDENTI							
	TOTALI		MORTALI		NUMERO FERITI		NUMERO DECESSI	
	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁽¹⁾	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁽¹⁾	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁽¹⁾	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁽¹⁾
2025	1020	17,58	3	0,05	551	9,50	3	0,05
2024	919	16,00	3	0,05	467	8,13	3	0,05
2023	900	15,63	3	0,05	541	9,39	3	0,05
2022	928	16,63	5	0,09	442	7,92	5	0,09
2021	943	18,61	12	0,24	428	8,45	12	0,24
2020	604	4,76	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

Incidenti per tratta - Raffronto con anno precedente								
ANNO	Totali		Con Lesioni		Con Feriti		Con Decessi	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
A4 Brescia Padova	942	835	267	228	264	225	3	3
A31 Valdastico	78	84	19	22	19	22	0	0

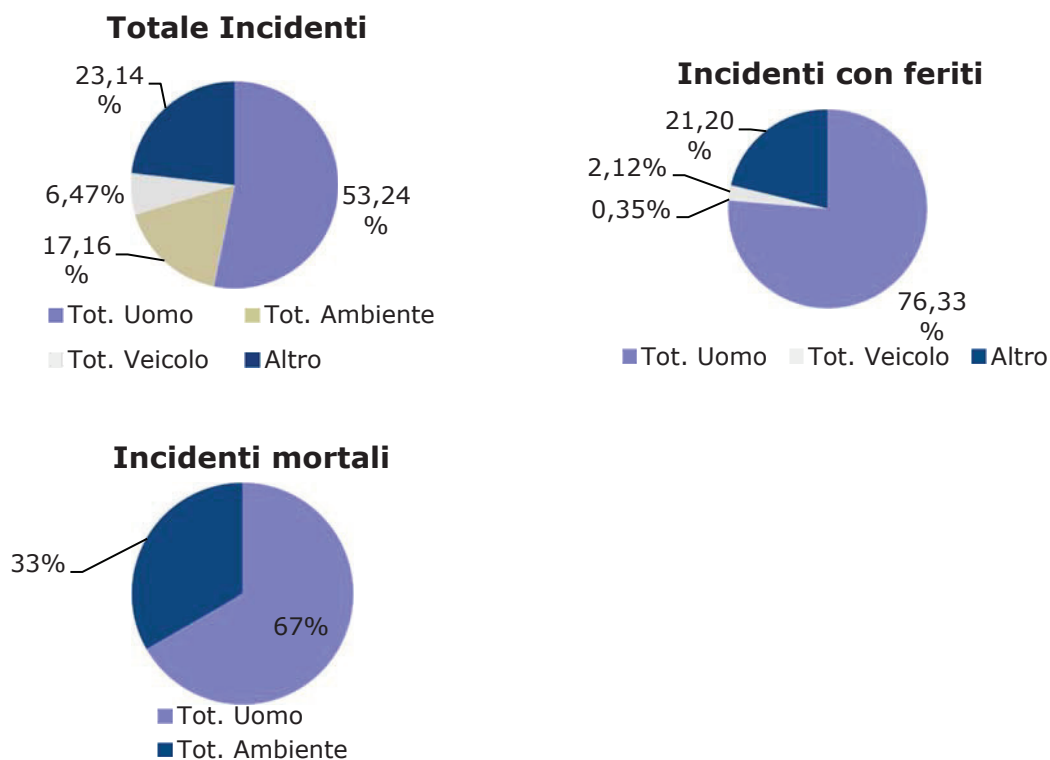
¹ L'Indice esprime il Numero di Incidenti che si verificano ogni 100 Milioni di chilometri percorsi dai veicoli transitati in autostrada.

Grafico relativo al quadro riassuntivo degli incidenti



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

A4 BRESCIA PADOVA ed A31 VALDASTICO



4.3 Tariffe

Per l'anno 2025, nelle more degli aggiornamenti convenzionali ed in applicazione della nota ART prot. n. 121069 del 25 novembre 2025, è stato confermato l'orientamento già precedentemente rappresentato, attestante l'assenza dei presupposti per il riconoscimento di variazioni tariffarie nei confronti delle Concessionarie in *iter* di aggiornamento del rispettivo Piano Economico-finanziario. Pertanto, non è stato approvato l'incremento tariffario richiesto dalla Società.

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 2025 Classe veicolare	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio in vigore al 01.01.2025	Tariffa Integrazione Canone annuo in vigore al 01.01.2024	Quota% Integrazione Canone annuo su Tariffa Totale	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio IVA esclusa
A	€ 0,05067	€ 0,00600	11%	€ 0,05667
B	€ 0,05193	€ 0,00600	10%	€ 0,05793
3	€ 0,05972	€ 0,01800	23%	€ 0,0772
4	€ 0,09870	€ 0,01800	15%	€ 0,11670
5	€ 0,11946	€ 0,01800	13%	€ 0,13746

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

Classe veicolare	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio in vigore al 01.01.2025	Tariffa dell'Integrazione Canone annuo in vigore al 01.01.2025	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio IVA esclusa
A	0,05067	0,00600	0,05667
B, 3, 4, 5	0,09117	0,01384	0,10501
Totali Classi	0,06218	0,00823	0,07040

4.4 Ricavi da pedaggio

I ricavi da pedaggio nel 2025, al netto dell'integrazione del canone annuo, sono ammontati ad Euro 363.040 mila con un incremento rispetto al 2024 del +0,82%. Le integrazioni del canone annuo corrisposte all'ANAS S.p.A. sono ammontate ad Euro 47.613 mila con un aumento pari al +0,97% rispetto all'anno 2024, 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 2025 è risultata pari ad Euro 0,06218, di cui Euro 0,05067 per i veicoli leggeri ed Euro 0,09117 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 2025, secondo quanto disposto ai fini informativi dall'art.41 della legge n.41 del 28.02.1986, ammontano ad Euro 368 mila (Euro 332 mila nel corso del 2024).

Con riferimento al Protocollo d'Intesa per la modulazione tariffaria MIT-AISCAT del 24 febbraio 2014, si evidenzia che nel 2025 non sono state concesse le agevolazioni e/o riduzioni tariffarie.

Nel seguito sono forniti i dettagli dei "ricavi da pedaggio al netto IVA ed integrazione canone annuo/sovrapprezzi (Integrazione Canone annuo ex art. 19, comma 9 *bis* del D.L. 78/2009

convertito in Legge 102/2009. Sovrapprezzi tariffari ex art. 1, comma 1021 della Legge 27.12.2006 n.296 - Finanziaria 2007)“:

A4 BRESCIA PADOVA ed A31 VALDASTICO

ANNO	INTROITI PEDAGGI AL NETTO IVA ⁹ ED INTEGRAZIONE CANONE ANNUO/ SOVRAPPREZZI ¹⁰		INTEGRAZIONE CANONE ANNUO/ SOVRAPPREZZI ⁹	
	Totale	NUMERI INDICE ¹¹	Totale	NUMERI INDICE ¹⁰
2025	363.040.180	122	47.612.608	115
2024	360.092.131	121	47.153.167	114
2023	351.311.942	118	47.125.581	114
2022	341.916.589	114	46.084.379	111
2021	316.574.188	106	43.009.730	104
2020	260.285.090	87	35.645.955	86
2019	341.628.576	114	45.695.290	110
2018	338.983.465	113	45.445.472	110
2017	326.833.892	109	44.591.584	108
2016	310.348.298	104	43.038.596	104
2015	298.783.255	100	41.394.882	100

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

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

¹¹ Il Numero Indice mette in relazione due o più valori assunti da uno stesso fenomeno in epoche diverse, esprimendoli in funzione di un'unica base. Ad esempio, il valore di 115 assunto per gli Introiti da pedaggio sui tratti in concessione nel 2025 corrisponde ad un incremento degli stessi del 15% rispetto all'anno 2015.

4.5 Ricavi da gestione aree di servizio

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

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

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

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

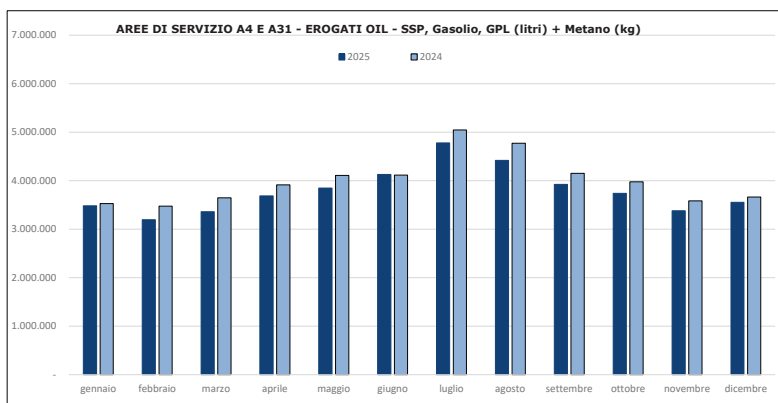
Nonostante anche il 2025 sia stato condizionato da elementi di incertezza socioeconomica, fra cui il perdurare dei conflitti russo-ucraino ed israelo-palestinese, crescenti tensioni commerciali internazionali innescate da politiche protezionistiche sui dazi, le *performance* degli operatori *food* sono risultate sostanzialmente in linea rispetto al 2024 (- 0,42%).

Le *performance* degli operatori *oil*, intese come erogato carburanti (circa 45.504 mila litri) hanno manifestato una flessione rispetto al 2024 (-5,16%), in linea con il *trend* registrato nell'ultimo decennio, continuando a soffrire la forte volatilità del prezzo di vendita del bene e la pressione concorrenziale consolidata al di fuori dell'autostrada dagli impianti *no-logo* (pompe bianche).

Nel 2025 l'importo delle *royalties* generate dai servizi *oil* e *non oil* nelle aree di servizio e di sosta ha raggiunto la cifra di Euro 18.555 mila superando, seppur lievemente, il picco storico del 2024 (+0,21%).

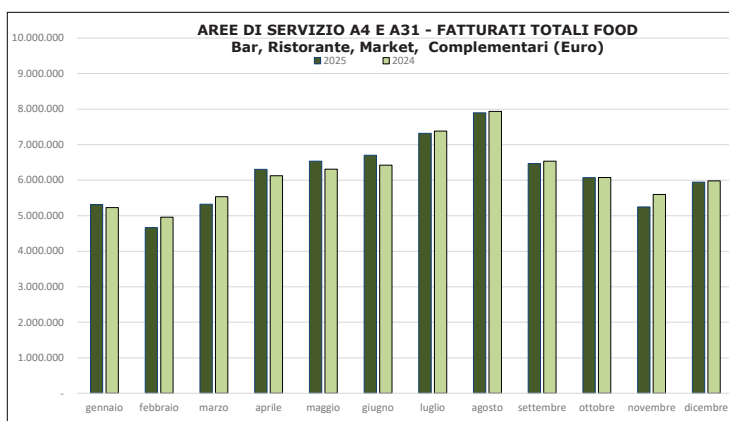
AREE DI SERVIZIO - EROGATI TOTALI OIL (litri)

	2025	2024	2025 vs 2024
gennaio	3.482.901	3.528.971	-1,31%
febbraio	3.195.833	3.473.682	-8,00%
marzo	3.357.213	3.646.946	-7,94%
aprile	3.685.788	3.913.035	-5,81%
maggio	3.849.706	4.108.998	-6,31%
giugno	4.129.142	4.115.777	0,32%
luglio	4.780.415	5.047.043	-5,28%
agosto	4.420.084	4.770.908	-7,35%
settembre	3.923.494	4.151.837	-5,50%
ottobre	3.741.642	3.976.989	-5,92%
novembre	3.381.303	3.583.877	-5,65%
dicembre	3.556.134	3.661.285	-2,87%
Totale	45.503.655	47.979.348	-5,16%

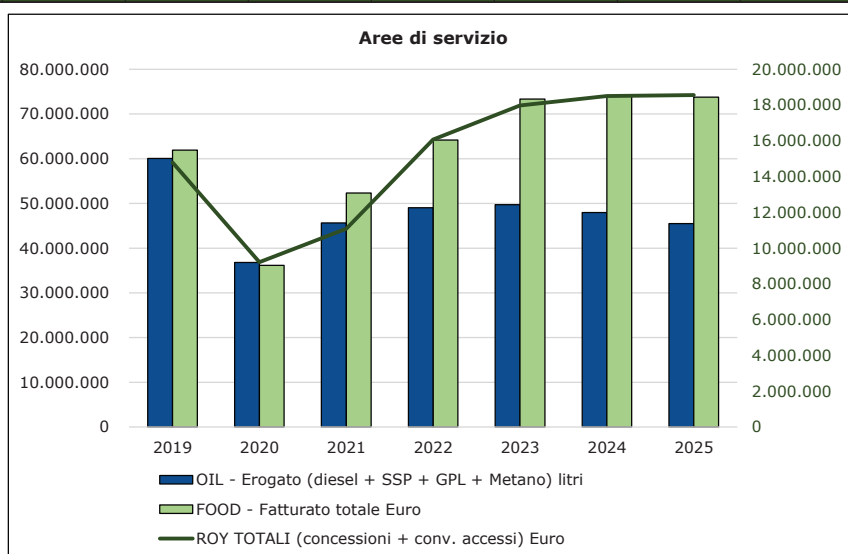


AREE DI SERVIZIO - FATTURATI TOTALI FOOD (Euro)

	2025	2024	2025 vs 2024
gennaio	5.311.983	5.229.049	1,59%
febbraio	4.664.664	4.959.114	-5,94%
marzo	5.320.439	5.536.121	-3,90%
aprile	6.307.279	6.123.496	3,00%
maggio	6.533.674	6.311.712	3,52%
giugno	6.700.477	6.423.618	4,31%
luglio	7.318.931	7.383.499	-0,87%
agosto	7.895.950	7.933.550	-0,47%
settembre	6.464.847	6.532.686	-1,04%
ottobre	6.070.198	6.074.126	-0,06%
novembre	5.249.426	5.601.536	-6,29%
dicembre	5.943.503	5.981.302	-0,63%
Totale progr.	73.781.371	74.089.809	-0,42%



EROGATI - FATTURATI - ROYALTIES	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
OIL - Erogato (diesel + SSP + GPL + Metano)	60.104.444	36.785.974	45.660.102	49.063.058	49.734.826	47.979.348	45.503.655
FOOD - Fatturato totale	61.904.152	36.178.840	52.338.097	64.171.522	73.317.570	74.089.809	73.781.371
ROY TOTALI (concessioni + conv. accessi)	14.799.429	9.214.118	11.091.650	16.075.577	17.988.197	18.515.983	18.554.974



La Società nel corso del 2025 è intervenuta in coordinamento sinergico con gli operatori nella realizzazione dei progetti di ristrutturazione generale di alcune aree di servizio:

- San Giacomo Ovest: intervento in fase di completamento;
- San Giacomo Est: intervento in corso di realizzazione;
- Monte Baldo Ovest: intervento avviato;
- Scaligera Est lavoro ultimato.

Nell'esercizio 2025 è stato aperto al pubblico il nuovo servizio GPL presso l'area di servizio Limenella Est.

I sub-concessionari hanno realizzato nel 2025 investimenti per complessivi Euro 7.100 mila. Tali investimenti sono stati generati dalle riqualificazioni dei servizi *oil* per complessivi Euro 3.500 mila per i rifacimenti delle ADS San Giacomo Est e Ovest, per il completamento di Scaligera Est e per la prima fase di demolizioni di Monte Baldo Ovest. Riguardo ai servizi *food* sono stati investiti complessivi Euro 3.600 mila per la ristrutturazione delle ADS San Giacomo Est e San Giacomo Ovest (fase 2). Gli investimenti progressivamente realizzati dagli operatori *oil* e *non oil* (Euro 49.261 mila) hanno raggiunto al 31 dicembre 2025 circa il 90% del piano previsto.

4.6 Manutenzioni stradali

Pavimentazioni

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

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

In considerazione dei parametri di riferimento forniti dagli indici IRI (*International Roughness Index* – Indice Internazionale di Rugosità), CAT (Coefficiente di Aderenza Trasversale), deflessione, nonché dello stato di conservazione delle pavimentazioni, sono state redatte le progettazioni ed è stato dato corso, nel 2025, ai lavori su alcuni tratti:

- delle autostrade A4 ed A31. In relazione alla necessità di intervenire anche negli strati profondi, sulle corsie di marcia lenta e marcia veloce, sono state effettuate lavorazioni differenziate, mentre il rifacimento del manto d'usura drenante - fonoassorbente ha interessato l'intera sezione della carreggiata;
- della Tangenziale Sud di Verona, e della parte di competenza della Variante di Lonato, dove si è provveduto al rifacimento di alcuni tratti significativi della pavimentazione.

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

Gli interventi di manutenzione ordinaria della pavimentazione nel corso del 2025 sono stati realizzati per lotti. I lotti esecutivi sono sei, di cui: i lotti 1, 2, 3, 4 e 5 risultano completati; l'ultimazione del lotto 6 è prevista entro il mese di marzo 2026.

Lotto 1 Autostrada A31	I lavori sono iniziati in data 30 giugno 2025 e sono stati ultimati in data 02 agosto 2025, entro il termine contrattuale	
	<u>Carreggiata Nord</u>	Sotto-lotto A: tratto Piacenza d'Adige – Noventa Vicentina dal km 16+700 al km 20+100 corsie interessate: tutte.
	<u>Carreggiata Sud</u>	Sotto-lotto B: tratto Noventa Vicentina – Piacenza d'Adige dal km 23+000 al km 22+300 corsie interessate: tutte.
	<u>Carreggiata Sud</u>	Sotto-lotto C: tratto Noventa Vicentina – Piacenza d'Adige dal km 18+200 al km 14+600 corsie interessate: tutte.
	<u>Carreggiate Nord e Sud</u>	Sotto-lotto D: tratto interconnessione A4 km 53+000 – interconnessione SS 434 km 0+000 tratti sparsi di corsie.
Lotto 2 Autostrada A4	I lavori sono stati consegnati ed avviati il 06 maggio 2025 e sono stati ultimati il 17 luglio 2025, entro il termine contrattuale.	
	<u>Carreggiata Ovest</u>	Sotto-lotto A: tratto Verona Sud – Sommacampagna dal km 278+800 al km 277+000 corsie interessate: tutte.
	<u>Carreggiata Ovest</u>	Sotto-lotto B: tratto Verona Sud – Sommacampagna dal km 273+800 al km 272+500 corsie interessate: tutte.
Lotto 3 Tangenziale Sud di Verona	I lavori sono iniziati il 16 maggio 2025 e sono stati ultimati il 17 ottobre 2025, entro il termine contrattuale.	
	<u>Carreggiata Est</u>	Tratto Borgo Roma – San Martino Buona Albergo dal km 6+700 al km 13+400 corsie interessate: tutte.
Lotto 4 Variante di Lonato	I lavori sono iniziati il 07/03/2025 e sono stati ultimati in data 18 febbraio 2025, entro il termine contrattuale.	
	<u>Carreggiata: tutta</u>	Dal km 27+700 al 29+910 dal km 31+630 al km 34+430 intera carreggiata.
Lotto 5 Autostrada A4	I lavori sono iniziati il 19 settembre 2025 e sono stati ultimati il 26 ottobre 2025, entro il termine contrattuale.	
	<u>Carreggiata Ovest</u>	Tratto Padova Ovest – Vicenza Est dal km 346+600 al km 342+000 corsie interessate: tutte.
Lotto 6 Autostrada A4	I lavori sono iniziati il 10 ottobre 2025, è prevista la loro ultimazione entro marzo 2026, nel rispetto dei tempi contrattuali.	
	<u>Sottolotto A</u>	Tratto Sirmione km 251+713 – Brescia Est km 228+660 tratti sparsi di corsie e carreggiate.
	<u>Carreggiata Est</u>	Sottolotto B Tratto Brescia Est – Desenzano, dal km 241+000 al km 243+200 corsie interessate: tutte.

Opere d'arte

Gli interventi di manutenzione ordinaria effettuati hanno considerato la necessità di prevenire gravi forme di degrado delle parti d'opera con il fine di arrestarne l'evoluzione attraverso l'eliminazione delle principali cause di innesco. Per evitare il percolamento delle acque sugli elementi strutturali all'intradosso delle opere d'arte si è ripristinata l'efficienza degli scarichi idraulici e la tenuta idraulica dei giunti.

Gli interventi sono stati effettuati sulla scorta degli esiti delle ispezioni, eseguite da qualificato personale preposto alle verifiche visive delle opere e delle segnalazioni o richieste di intervento di Enti terzi. Nel corso del 2025 sono state effettuate le attività di sorveglianza ed ispezione, che hanno garantito un assiduo controllo sulle opere d'arte.

Per la gestione di queste attività la Società si è dotata di una specifica piattaforma BMS (*Bridge Management System*) integrata e congruente con le disposizioni delle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti (ai sensi del DM n.204 del 01.07.2022 c.d. Linee Guida Ponti).

Sono proseguite le attività di acquisizione dati per l'implementazione del sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di alcuni ponti, viadotti e tunnel della rete viaria in gestione, utilizzando il Fondo complementare al PNRR - Missione 3.

Al fine di garantire la funzionalità dei giunti, il Piano di Manutenzione ha incluso sia interventi preventivi, sia una struttura organizzativa in grado di eseguire una manutenzione reattiva, che ha riguardato prevalentemente la sostituzione di elementi di giunto o azioni atte a risolvere degradi puntuali.

È stata svolta da personale qualificato attività di sorveglianza ed ispezione su ogni parte delle opere d'arte, ivi compresi i giunti di dilatazione. Si è provveduto a sensibilizzare il personale affinché ponga la massima attenzione al fine di prevenire l'eventuale distacco di porzioni di giunto. Al fine di poter provvedere con la necessaria tempestività a garantire l'integrità delle linee di giunto è stipulato un contratto per intervenire con urgenza su chiamata.

Inoltre, al livello più elementare, ma rilevante per la frequenza dei controlli ed il grado di copertura delle opere della rete in gestione, gli Ausiliari della Viabilità hanno svolto quotidianamente una sorveglianza visiva dal piano viabile.

Il Programma di Manutenzione ha contemplato anche attività e lavori su opere specifiche. Più in dettaglio sono stati eseguiti:

- Interventi di riparazione puntuale e di ripristino locale dei degradi superficiali per il ripristino delle condizioni originarie *di as built* e per sanare difettologie e/o prevenirne l'evoluzione:

Lungo la A4	000A4-277412-P-M-04	FS Verona-Mantova
	000A4-335079-P-M-04	Destra Fiume Tesina
	000A4-359500-P-D-02	C333A 1° Tangenziale Sud di Padova (carreggiata ovest)
	000A4-359500-P-C-02	C333A 2° Tangenziale Sud di Padova (carreggiata est)
	A4NPA-356473-T-C-02	Cavalcavia Via Po (car. est) su A4
	A4NPA-356473-T-D-02	Cavalcavia Via Po (car. ovest) su A4
	000A4-296937-P-M-04	S.C. Montanara
	000A4-242436-P-M-04	SC Venzago (Lonato)
	000A4-258900-T-M-04	Sottovia SR249 a Peschiera
	000A4-357175-P-M-04	Ex S.S. 47 Valsugana
	000A4-251378-P-M-04	C245 - S.P. S. Martino della Battaglia
	000A4-280260-P-M-02	C276 - Svincoli Autostazione VR Sud (Tang.le Sud VR)
	000A4-280498-P-M-02	C277 - Viale del Lavoro (Tang.le Sud VR)
	000A4-281190-P-M-02	C278 - S.C. Vigasio (Tang.le Sud VR)
	000A4-285825-P-M-02	C282 ovest - su Nuova Tangenziale
	000A4-286325-P-M-02	C283 ovest - S.C. Basse
	000A4-287686-P-M-02	C284 ovest - S.C. Zeviana e S.C. "Del Monte"
	000A4-266693-P-M-02	C260 ovest - S.C. S. Giorgio - Villafranca
	000A4-267291-P-M-02	C261 ovest - S.C. Della Valle ex Calvisana
	000A4-269881-P-M-02	C264 ovest - S.C. Della Bassa ex S. Pierino
	000A4-283543-P-M-02	C279 est - S. S. 434 Legnago
	000A4-285825-P-M-02	C282 est - su Nuova Tangenziale
	000A4-286325-P-M-02	C283 est - S.C. Basse
	000A4-348110-P-M-04	SC Bigotti
	000A4-225080-P-M-02	C221 ovest - S.C. S. Benedetto
	000A4-223122-P-M-02	C218 ovest - S.C. Casotti
	000A4-298584-P-M-02	C293 - S.C. Micheline - Caneva
	000A4-306530-P-M-04	Polesan destra Aldegà
	000A4-227909-P-M-02	C222 - S.P. Lupa - Virle
	000A4-228161-P-M-02	C223 - Nuovo raccordo Autostazione Brescia Est
	000A4-228719-P-M-02	C224 - Nuovo Autostazione Brescia Est
	000A4-229182-P-M-02	C225 - S.C. Readoni
	000A4-331893-P-M-04	Ferrottramvia Vicenza-Noventa
	000A4-299261-P-M-04	S.C. Basse Vallese
	000A4-244487-P-M-02	C238 A ovest - S.S. 567 1°
	000A4-010850-T-M-04	Sottopasso via Mantova (racc. esterno Desenzano)
	000A4-293976-P-M-04	Sottovia Via Monti Lessini "SP Vago"
	000A4-244350-P-M-02	C237/1° - Autostazione Desenzano
	000A4-244370-P-M-02	C237/2° - Autostazione Desenzano
	000A4-244507-P-M-02	C238/2° - S.S. 567
	000A4-291338-P-M-02	C289 - Tangenziale Sud di Verona
	000A4-298584-P-M-02	C293 - S.C. Micheline - Caneva
000A4-335131-P-M-03	Ponte su Fiume Tesina	

Lungo la A31	00A31-019026-P-M-04	S07 Via Oppi II° tratto
	00A31-057006-P-C-04	S.P. Vicenza - Marola (carreggiata nord)
	00A31-057006-P-D-04	S.P. Vicenza - Marola (carreggiata sud)
	00A31-018362-P-M-04	S08_2 S.P. 103
	00A31-019026-P-M-04	S07 Via Oppi II° tratto
	00A31-000001-P-M-01	Svincolo 434 da Verona ad A31 (C35) - carreggiata nord
	00A31-076465-P-C-04	SP 349 via Santo a Thiene
	00A31-083951-P-M-04	S.C. Cuso
	00A31-011710-P-D-01	Scolo Vampadore (carreggiata sud)
	00A31-088700-T-M-02	Cavalcavia SP 349
	00A31-061108-P-C-04	Sottovia via Ferrovia (Bolzano Vicentino)

Lungo le tangenziali e le pertinenze	A4SVE-277412-T-M-04	FS Verona-Mantova
	A4NPA-356473-T-C-02	Cavalcavia Via Po (car. est)
	A4NPA-356473-T-D-02	Cavalcavia Via Po (car. ovest)
	A4SVE-292720-T-M-04	Ingresso Tangenziale Sud Verona - SR 11
	A4SVE -335079-P-M-04	Destra Fiume Tesina
	00A31-088700-T-M-02	Esterno Piovene Rocchette
	A4SVE-292546-T-M-04	S.C. Guainetta (Via Molonara)
	A4SVI-331893-T-M-04	Ferrottramvia Vicenza-Noventa
	A4SVE-292546-T-M-04	S.C. Guainetta (Via Molonara)
	A4NPA-359500-P-D-02	C333A - Tang. le Nord di PD (carr. ovest)
	A4NPA-359500-P-C-02	C333A - Tang. le Nord di PD (carr. est)
	A4SVI-001650-T-M-04	Cavalcaferrovia Ponte Alto (VI)_linea MI-VE

Sono in corso i lavori di ripristino per il miglioramento sismico del ponte sul canale Giuliari Milani su cui insistono sia la A4 che la Tangenziale di Verona. (000A4-282304-P-M-03 e A4SVE-282304-T-M-03).

Sono stati avviati i lavori di ripristino dei cavalcavia C314 Raccordo Esterno Casello Vicenza Ovest (000A4-326821-P-M-02) e Cavalcavia C315 Svincolo Vicenza Ovest (000A4-327115-P-M-02).

- Interventi di sostituzione delle linee di giunto esistenti per il ripristino ed il miglioramento delle condizioni originarie di *as built*:

Lungo la A4	Sono stati completati i lavori di sostituzione delle linee di giunto di dilatazione sulla seguente opera: 000A4-335131-P-M-03 Ponte sul fiume Tesina.
Lungo la A31	Sono stati eseguiti interventi di ripristino delle linee di giunto mediante la sostituzione completa delle tavolette sulle seguenti opere:
	00A31-001890-P-C-01 Ferrovia Legnago-Rovigo (carreggiata nord)
	00A31-001890-P-D-01 Ferrovia Legnago-Rovigo (carreggiata sud)
	00A31-011710-P-C-01 Viadotto Scolo Vampadore (carreggiata nord)
	00A31-033821-P-C-01 Canale Bisatto (carreggiata nord)
	00A31-033821-P-D-01 Canale Bisatto (carreggiata sud)
	00A31-047514-P-M-03 Ponte Fiume Bacchiglione
Lungo le tangenziali e le pertinenze	Sono state sostituite n. 4 linee di giunto sui manufatti:
	0A4LO-032550-T-M-04 Sottovia via Monico
	0A4LO-032935-T-M-04 Sottovia FS MI-VE

Sono stati avviati i lavori di rifacimento di impermeabilizzazione, pavimentazione e giunti di dilatazione dei cavalcavia della A4 e sono stati eseguiti gli stessi sui seguenti cavalcavia:

- 000A4-260845-P-M-02 C254 - S.C. S. Lorenzo;
- 000A4-266693-P-M-02 C260 - S.C. S. Giorgio - Villafranca;
- 000A4-337053-P-M-02 C325 - Vicinale Longare;
- 000A4-339037-P-M-02 C327 - S.C. Piovene;

Sono inoltre effettuate attività di caratterizzazione di opere con prove di laboratorio su materiali di strutture e attività di monitoraggio.

Gallerie

Le gallerie presenti nelle tratte di competenza sono quelle dei Berici in A4 e lungo la Tangenziale Sud di Vicenza, la galleria di San Zeno sulla variante della S.S. 11 in corrispondenza dell'abitato di Lonato, le gallerie artificiali Rampezzana, Agugliaro, Saline in A31 e Ponte Florio in Tangenziale Est di Verona.

Le manutenzioni ordinarie riferite alle gallerie hanno incluso in particolare (elenco non esaustivo considerando che trattasi di manutenzioni):

- lavaggio e manutenzione, con cadenza quadrimestrale, delle pareti e dei delineatori nelle gallerie dei colli Berici;
- tra il 22 ed il 29 aprile c.a. sono state eseguite le operazioni di idrolavaggio delle gallerie lungo la A4;
- verifica, con cadenza annuale, di eventuali zone di umidità, della captazione e corretto convogliamento delle acque per prevenire eventuali stillicidi;
- spurgo dreni e pozzetti con pulizia e lavaggio tubazioni con frequenza annuale;
- manutenzione delle opere idrauliche, in particolare del drenaggio per i liquidi infiammabili con ispezioni trimestrali e verifica biennale della tenuta stagna delle specifiche vasche;
- riparazione rivestimenti con pannelli in acciaio porcellanato a seguito di incidenti;
- manutenzione periodica, con cadenza almeno semestrale, degli impianti delle gallerie dei Berici.

In riferimento alle scadenze di intervento di cui sopra, si evidenzia inoltre che sono state prontamente eseguite le manutenzioni correttive rese necessarie.

Anche per le gallerie, analogamente alle opere d'arte, il piano complessivo di manutenzione include le attività di sorveglianza ed ispezione delle strutture affidata a fornitore esterno, con separazione tra le funzioni di controllo ed operative, in sintonia con gli indirizzi forniti.

Corpo stradale

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

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

Segnaletica

Le manutenzioni ordinarie riferite in generale alla sicurezza hanno compreso tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere l'efficienza delle strutture, a ripristinare i sistemi di protezione e segnalazione ed in particolare (elenco non esaustivo considerando che trattasi di manutenzioni):

- sostituzione o riparazione di segnali ammalorati e incidentati, nei loro supporti ed attrezzature;
- tinteggiature dei supporti dei segnali;
- pulizia segnali;

- adeguamento alle nuove normative in materia di segnaletica stradale;
- rifacimento o ripresa della segnaletica orizzontale;
- riparazione, sostituzione ed integrazione delle barriere di sicurezza e delle reti di protezione installate, con ripristino geometrico e meccanico secondo le originali installazioni;
- riparazione, sostituzione ed integrazione delle reti di recinzione laterali;
- interventi puntuali di ritenuta/rinforzo per le barriere di sicurezza esistenti.

Segnaletica verticale: il piano di manutenzione contempla la sostituzione periodica degli impianti segnaletici non più rispondenti ai requisiti prestazionali. Anche nel secondo semestre sono stati sostituiti alcuni cartelli ammalorati e/o incidentati.

Si è proceduto alla fornitura ed installazione della segnaletica "Autostrada videosorvegliata" in corrispondenza delle immissioni in A4 A31 e pertinenze, in conformità con la normativa vigente.

Inoltre, sulla Tangenziale Sud di Vicenza, in corrispondenza delle gallerie, si è provveduto ad installare nuova segnaletica abbassando i limiti di velocità da 90 km/h a 70 km/h in entrambe le carreggiate per una maggior sicurezza per l'utenza, considerato il Decreto 20.06.2025 del Ministero dell'interno.

Prosegue la redazione della banca dati per il censimento degli impianti segnaletici.

Si è provveduto alla consueta manutenzione con lavaggio dei catadiottri e segnacigli con cadenza almeno semestrale.

Segnaletica orizzontale: si è provveduto ad eseguire il ripasso completo di tutta la segnaletica orizzontale con termoplastico e/o con vernice su tutte le tratte di competenza comprese quindi anche le rampe degli svincoli, le Aree di Servizio, di Sosta e di Parcheggio.

La classe della segnaletica orizzontale è definita nell'ambito del progetto di manutenzione della segnaletica orizzontale sulla base delle caratteristiche geometriche-ambientali e di degrado, con riferimento alla normativa tecnica di settore (UNI-EN 1436).

Le prestazioni della segnaletica posta in opera garantisce un coefficiente di luminanza retro riflessa nel rispetto dei parametri di retro-riflettenza previsti a livello convenzionale.

A tale scopo sono eseguite, due volte l'anno, ovvero prima e dopo il ripasso generale, misurazioni in modalità continua con veicolo dotato di strumentazione Delta.

Si evidenzia che dopo la realizzazione delle nuove pavimentazioni si procede sempre alla stesa della segnaletica orizzontale, ancorché non definitiva, e alla rimozione dell'eventuale segnaletica di cantiere.

In riferimento alla soglia minima di visibilità della segnaletica orizzontale (retroriflettenza), si fa riferimento al limite minimo stabilito in Convenzione di 100mcd/lux*mq, con l'obiettivo comunque, nel rispetto delle Linee Guida non cogenti, di un innalzamento a 150mcd/lux*mq. Tale ultimo valore è sempre stato ampiamente raggiunto negli anni successivi all'emanazione delle Linee Guida.

Al fine di evitare il riaffiorare di vecchie strisce che potrebbero creare confusione per l'utenza, si provvede a prescrivere, per la cancellazione della segnaletica orizzontale, l'utilizzo di processi di idroscarifica o trattamenti similari.

Sostituzione e riqualificazione del sicurvia

Il piano di manutenzione ordinaria è finalizzato alla riparazione, sostituzione ed integrazione delle barriere di sicurezza e delle reti di protezione installate con ripristino geometrico e meccanico secondo le originali installazioni. Sono previsti, laddove ritenuti necessari, interventi puntuali di ritenuta/rinforzo per le barriere di sicurezza in luogo dell'adeguamento geometrico dell'arginello, previa verifica delle caratteristiche del materiale costituente il rilevato.

Si evidenzia che, allorquando non dovesse intervenire la necessità di progetti di manutenzione straordinaria, prosegue, nell'ambito dei contratti in essere di manutenzione ordinaria, l'esecuzione, per celerità di intervento, degli interventi gestionali e infrastrutturali minimi, quali:

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

Si segnala che tutti gli altri interventi previsti nell'ambito della riqualificazione delle barriere di sicurezza, anche di vecchio impianto, rientrano nell'ambito degli investimenti.

Si ribadisce l'attività di verifica del serraggio dei bulloni delle barriere di sicurezza nonché le verifiche di integrità e funzionamento (con prove di apertura) dei varchi in spartitraffico; oltre ai controlli visivi per attenuatori e dispositivi di inizio tratta nonché sui *new jersey* in calcestruzzo, verificando, per questi ultimi, anche le barre di fissaggio e di ritenuta. In relazione alle caratteristiche dei rilevati nei quali sono infissi i montanti delle barriere di sicurezza verranno eseguite prove statiche/dinamiche nell'ambito dell'esecuzione di eventuali specifici interventi.

Nel 2025, per la sostituzione dei sicurvia incidentati, sono stati aperti numerosi cantieri all'interno dei quali sono stati rimossi e sostituiti gli elementi danneggiati, per un totale di n. 1.718 nastri, corrispondente ad un'estensione di circa 7,3 Km.

Sono proseguite le attività di installazione:

- in A4 di attenuatori d'urto redirettivi a protezione di cuspidi;
- di terminali nei tratti iniziali di barriera;
- dei varchi apribili in emergenza lungo lo spartitraffico centrale in A4.

Nell'ambito dei contratti esistenti per la manutenzione delle barriere di sicurezza prosegue l'analisi dei punti ove si potrebbe prevedere l'installazione di attenuatori in corrispondenza di cuspidi e di terminali inizio tratta in A4, A31 e nelle pertinenze esterne.

In particolare, è in corso la progettazione per l'installazione dei varchi apribili lungo il tratto in affiancamento tra l'A4 e la Tangenziale Sud di Vicenza.

A seguito dell'attività di *crash test* sperimentali presso il Centro Prove AISICO a Pereto (AQ) sulle barriere di sicurezza stradali esistenti in spartitraffico lungo l'A4 tratto Brescia – Padova, secondo normativa EN1317 per la riqualificazione con rinforzo delle barriere esistenti, è in corso l'iter finale per l'acquisizione della marcatura CE.

Recinzione

La recinzione laterale dei tratti autostradali di competenza si sviluppa per circa Km 470 e ha un'altezza *standard* pari a cm 135 con alcuni tratti innalzati fino a cm 200, per una lunghezza realizzata nel corso del 2025, pari a circa 21 km. 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 la manutenzione ordinaria prosegue la riparazione/sostituzione delle reti di recinzione laterali nei tratti ammalorati e/o lesionati. Sono proseguiti i rialzamenti delle reti di recinzione con h 2,00 m in zone di forte caratterizzazione faunistica, con lembo inferiore della recinzione interrato anti-cinghiale.

Le reti sono regolarmente ispezionate dagli Ausiliari della Viabilità (di norma, salvo attività più urgenti, gli Ausiliari effettuano 4/5 passaggi/giorno su tutte le competenze assentite in concessione) e dai tecnici del Servizio Manutenzioni Ordinarie, provvedendo al ripristino immediato di eventuali ammaloramenti e con cadenza annuale alla rimozione degli infestanti.

Si evidenzia che le ispezioni e le pulizie delle reti di recinzione sono effettuate nell'ambito dei contratti di manutenzione del verde, si prosegue inoltre nell'attività di pulizia meccanica e controllo dello sviluppo degli infestanti tramite specifici diserbi a cavallo della rete di recinzione, al fine di verificarne anche l'integrità.

Operazioni verde

Le manutenzioni ordinarie riferite al verde e pulizie comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere e ad integrare le opere in verde; ad assicurare le capacità di deflusso delle opere idrauliche; a tenere sgombri da rifiuti i tracciati e le relative pertinenze ed in particolare (elenco non esaustivo considerando che trattasi di manutenzioni):

- seminazione in specifiche localizzazione, quali ad esempio eventuale ripristino di frane e/o riqualificazione embri in scarpata;
- sfalcio erbe: interessano le banchine, le scarpate fino alla recinzione comprendendo, se necessario, anche le zone di retrobarriera antirumore, le aree delle autostazioni e dei parcheggi e l'aiuola centrale spartitraffico con interventi tarati a seconda della stagionalità;
- diserbi meccanici e chimici: le operazioni sono eseguite almeno una volta all'anno e specificatamente lungo la fascia a ridosso della banchina e nella fascia di terreno a cavallo della rete di recinzione e con almeno un intervento nell'aiuola spartitraffico, privilegiando comunque interventi manuali/meccanici in alternativa ai diserbi chimici;
- cure colturali varie: potature, disboscamenti anche estesi e piantumazioni, ove necessario, di nuove essenze che interessano le piante poste a dimora lungo l'autostrada, nonché nelle aree di pertinenza. Ove necessario, si procede anche alla potatura delle siepi in prossimità di parcheggi, delle aree di svincolo nonché alla rimozione dei nidi di processionaria. In caso di necessità vengono condotte specifiche indagini agronomiche mirate a verificare lo stato vegetativo e di accrescimento della vegetazione arborea e arbustiva;
- trattamenti antiparassitari;
- pulizie varie: le operazioni di pulizia mediante la raccolta dei rifiuti di vario genere, interessano 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;

- raccolta rifiuti presso le 14 Aree di Servizio e alle 10 Aree di Sosta presenti nelle tratte in gestione e le piazzole di sosta;
- ispezione visiva trimestrale delle tubazioni e delle vasche di decantazione e di prima pioggia, nonché pulizia e lavaggio delle medesime con cadenza annuale;
- pulizia annuale delle canalette laterali delle gallerie con acqua in pressione.

I piani di manutenzione garantiscono le prestazioni definite in convenzione e verificate nell'ambito dei piani annuali di monitoraggio, con gli usuali interventi per la pulizia delle recinzioni dalla vegetazione infestante consentendone la verifica.

Impianti di esazione

Le manutenzioni ordinarie riferite all'esazione pedaggi comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a garantire il perfetto funzionamento e la buona manutenzione del sistema di esazione dei pedaggi e relativi apparati accessori per la rilevazione, trasmissione ed elaborazione dati ed in particolare (elenco non esaustivo considerando che trattasi di manutenzioni):

- riparazione o ripristino impianti di biglietteria;
- riparazione e sostituzione componenti elettronici;
- ripristino verniciatura pensiline e deflusso delle acque, ove necessario;
- sostituzione vetri a seguito di eventi accidentali;
- sostituzione cabine di esazione pedaggi danneggiate o usurate;
- sostituzione spire magnetiche, ove necessario.

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

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

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

Sono stati eseguiti gli interventi necessari emersi dall'analisi di verifica statica delle postazioni su cui insistono le telecamere *in itinere* e proseguirà la sostituzione degli *shelter in itinere* contenenti le relative apparecchiature elettroniche a servizio degli impianti *in itinere*.

Prosegue l'installazione di un sistema di remotizzazione degli allarmi negli *shelter in itinere*.

È definito un inventario degli impianti, che comprende pertanto tutte le piste di entrata / uscita installate nelle stazioni autostradali A4 (da Brescia Est a Padova Ovest) e A31, gli apparati ubicati nei caselli e gli apparati accessori. Per ogni suddetta tipologia sono definite le manutenzioni da effettuare con cadenze varie (p.e. settimanale, mensile, semestrale, annuale, biennale).

Per le casse automatiche è prevista anche una manutenzione specifica mensile che prevede controlli atti a mantenere elevati *standard* di servizio.

Il fornitore mantiene attiva h24 una struttura operativa per un eventuale tempestivo intervento sugli impianti.

Sono stati eseguiti interventi di manutenzione straordinaria su alcune casse automatiche per la sostituzione e l'aggiornamento di componenti obsoleti.

È iniziata la sostituzione delle BOE per il rilevamento degli apparati di telepedaggio con altrettante di nuova generazione, attività che proseguirà nel 2026.

Fabbricati e impianti di alimentazione elettrica e idrosanitari.

Le manutenzioni ordinarie riferite agli impianti hanno incluso tutte le operazioni e gli interventi atti a garantire il perfetto funzionamento e la buona manutenzione degli impianti stessi ed in particolare (elenco non esaustivo considerando che trattasi di manutenzioni):

- controllo e/o manutenzione impianti antincendio con cadenza trimestrale;
- controllo semestrale dei semafori di stazione ed eventuale manutenzione;
- manutenzione semestrale degli impianti di illuminazione pubblica;
- manutenzione impianti idro-sanitari e di climatizzazione dei fabbricati, caselli e cabine con cadenza mensile;
- manutenzione impianti elettrici di bassa e di media tensione, con cadenza almeno annuale;
- manutenzione impianti di sicurezza gallerie, con cadenza almeno annuale.

È stata avviata la prima fase per l'aggiornamento del sistema di supervisione degli impianti idrotermosanitari.

Nell'ambito della manutenzione ordinaria si inseriscono tutti quegli interventi finalizzati a garantire il corretto funzionamento e la buona manutenzione degli impianti in esercizio.

Prosegue la valutazione per l'eventuale estensione in alcuni punti critici del sistema di illuminazione radente, già sperimentato al casello di Verona Sud. Proseguono altresì le attività per la sostituzione dell'illuminazione /segnalazione tradizionale con apparecchi a LED e per la remotizzazione del controllo degli impianti elettrici.

È stata completata la sostituzione dei corpi illuminanti con lampade al sodio ad alta pressione presenti negli svincoli tra la S.S. 11 e la tangenziale est di Verona con corpi illuminanti aventi tecnologia a LED.

Sono stati fatti aggiornamenti tecnologici nelle celle di allacciamento alla rete di media tensione con installazione di apparecchiature connesse e controllate dal sistema *software* centrale. L'intervento è stato realizzato presso le cabine elettriche del casello di Verona sud e casello di Desenzano.

A seguito del completamento del rilievo generale della verticalità dei pali di illuminazione, è proseguito il ripristino della verticalità, con contratti di manutenzione ordinaria, nelle situazioni compromesse (p.e. mediante piombatura o installazione di plinto metallico a vite).

In relazione all'illuminazione delle gallerie, si evidenzia che con cadenza semestrale è stata eseguita la pulizia dei vetri di tutti i corpi illuminanti con la sostituzione dei componenti guasti o in fine vita.

La manutenzione degli impianti tecnologici *in itinere* - garantita attraverso numerose attività definite in un contratto di Global Services - ha riguardato:

- impianti segnaletici a messaggio variabile;
- impianti SOS;
- impianti rilevazioni dati meteo e dati traffico;

- impianti per telecomunicazioni;
- impianti di videosorveglianza;
- impianto sperimentale per la comunicazione con i veicoli in transito (progetto *Smart Road*).

Per ogni tipologia di componente costituente gli impianti, sono previste manutenzioni – anche col supporto di specifici fornitori esterni che garantiscono tempestività di intervento h24 - con cadenze diverse, riassumibili nelle seguenti periodicità:

- manutenzione quadrimestrale;
- manutenzione semestrale;
- manutenzione annuale.

La calendarizzazione è tale da garantire entro il 30 settembre il recepimento di informazioni utili per la pianificazione dell'anno successivo.

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

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

Novità nel campo dei sistemi tecnologici

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

- la prosecuzione nello sviluppo continuo e nell'aggiornamento costante della componente di esercizio della *Smart Road*, attraverso il motore *C-ITS server* contenuto nativamente all'interno del nuovo Centro Operativo ed il connesso parco RSU *multi-vendor*, disponibili lungo la competenza;
- la partecipazione consueta al progetto internazionale *SCALE*, finalizzato alla standardizzazione dei protocolli *Smart Road* più avanzati a livello europeo;
- il potenziamento delle capacità di misura ed analisi *in-house* delle prestazioni e dei messaggi *Smart Road*, analizzate all'interno della Società tramite l'acquisizione e l'integrazione di strumenti di misura specialistici e dedicati al mondo dei veicoli connessi;
- l'aggiornamento tecnologico del *tunnel* di Lonato, all'interno del quale, tra le altre cose, è stata implementata una sorveglianza video totale coperta più volte da più telecamere con una sovrapposizione delle aree riprese superiore al 150%. Questo permette di garantire continuità anche se una telecamera si guasta o viene oscurata, di avere più angolazioni della stessa scena e di ridurre il rischio di avere zone non visibili nel rilevamento automatico degli incidenti;
- l'utilizzo continuativo, in campo, dei carrelli per la videosorveglianza mobile messi a punto nell'ambito del GLASS (Gruppo di Lavoro sulla Sicurezza Stradale), che la società ha messo stabilmente in servizio dedicato al supporto della sicurezza durante la fase cantieristica dei lavori;
- l'attivazione dei lavori di analisi tecnica finalizzati alla realizzazione di una seconda pesa dinamica *WIM*, nell'ambito del sistema di conteggio e classificazione del traffico, che si è deciso di affiancare all'esistente sezione ai fini di migliorare ulteriormente le capacità di individuazione dei veicoli sovraccarichi in transito lungo la tratta di competenza e le potenzialità di stima dell'usura delle pavimentazioni;

- la prosecuzione nell’aggiornamento dei siti periferici tramite l’adozione dei nuovi *shelter* secondo uno *standard* ideato, messo a punto e collaudato internamente nel corso degli ultimi tre anni, disegnato per migliorare la protezione degli apparati tecnologici, migliorare l’aspetto paesaggistico, mitigare i consumi energetici di climatizzazione e, soprattutto, per agevolare la sicurezza stradale garantendo gli spazi di deformabilità delle barriere stradali;
- la prosecuzione delle attività di digitalizzazione dell’ambiente di *itinere*, con rilievi specialistici di aree verdi e dotazione segnaletica, al fine di permetterne la restituzione sul Sistema Informativo Territoriale della Società;
- l’affinamento continuo, la resilienza e la progressiva estensione dell’ambiente SCADA (*Supervisory Control and Data Acquisition*) di telecontrollo di impianti e siti periferici includendo informazioni sui consumi energetici degli impianti e degli edifici, al fine di monitorare sempre meglio l’utilizzo di energia da parte della strumentazione e dei presidi esistenti lungo la tratta;
- il potenziamento delle dotazioni multimediali e videoconferenza delle sale principali nella sede di Verona;
- l’attivazione di un percorso di selezione della migliore tecnologia disponibile sul mercato per l’aggiornamento dell’impianto stradale di colonnine SOS, applicabile al contesto specifico, condotto tramite il coinvolgimento dei maggiori produttori di settore;
- la realizzazione di una nuova tratta pilota di *backbone* in fibra ottica, tesa tra i caselli di Soave e Montebello tramite la posa di cavo ad uso esclusivo della Società con 144 fibre ottiche, compresi gli spillamenti intermedi a servizio dei siti tecnologici *in itinere*;
- prosecuzione nelle attività di *Cybersecurity* a livello periferico, finalizzate all’irrobustimento della sicurezza della rete aziendale;

Nell’ambito dell’efficienza operativa, i principali progetti hanno riguardato:

- il miglioramento dell’integrazione tra la sala operativa autostradale di *backup* sita a Vicenza Ovest ed il Centro Operativo primario di Verona Sud;
- l’implementazione di nuovi cassonetti interfaccia utente sulle piste di entrata in A4 e A31 per migliorare l’efficienza operativa ai caselli, aumentando la dotazione delle piste interessate a tre emettitori, in ottica di *backup* a caldo e continuità di servizio;
- la prosecuzione dell’aggiornamento delle infrastrutture di lettura degli apparati OBU di Telepedaggio presso le piste di esazione, al fine di migliorare le prestazioni generali di lettura dei diversi apparati gestiti dai diversi *provider* di Telepedaggio;
- l’inizio dei lavori di realizzazione di sei nuove postazioni di Pannelli a Messaggio Variabile e tre postazioni principali di Telecamere lungo A4, A31 e competenze esterne con, in particolare, l’attivazione del primo PMV già disponibile ed operativo in A31 (opera W33 del PEF);
- l’estesa manutenzione straordinaria dell’impianto di rilevamento incendi nel *tunnel* di Lonato, inquadrato all’interno del progetto più ampio di aggiornamento dello stesso (opera w19 del PEF);
- la prosecuzione nell’installazione di telecamere di monitoraggio delle ECOAREE, per garantire la corretta gestione dei rifiuti.

Trasporti eccezionali

Il sistema trasporti "eccezionali" è normato dall'art. 10 del Codice della Strada che prevede l'obbligo di rilasciare ai veicoli o ai trasporti eccezionali una specifica autorizzazione al transito. Ai fini della sicurezza della circolazione, si sta proseguendo un'attività che mira all'individuazione di un sistema di monitoraggio delle merci pericolose e dei trasporti eccezionali durante il transito. Ferme restando le consolidate limitazioni, diversamente prescritte a seconda delle dimensioni e dei pesi in transito, si è data continuità alle attività di assistenza tecnica che, effettuate dagli Ausiliari della Viabilità, hanno il compito di monitorare il rispetto di quanto prescritto nelle relative autorizzazioni a salvaguardia della sicurezza e del patrimonio stradale.

Tutte le forme di autorizzazione rilasciate nel corso dell'anno 2025, ivi compresi gli eventuali servizi ad esse associati, hanno comportato ricavi per Euro 2.956 mila con un decremento di Euro 201 mila (pari al -6,36%) rispetto al dato 2024 (Euro 3.157 mila).

Lungo le competenze della Società sono transitati n.29.090 trasporti eccezionali con un decremento del 3,69% rispetto al 2024.

4.7 Servizi all'utenza stradale

Servizio Ausiliari della Viabilità

Con il servizio Ausiliari della Viabilità, la Società monitora quotidianamente la tratta autostradale di competenza, garantendo una sorveglianza costante utilizzando un modello di servizio orientato all'efficienza, alla tutela dell'utente, alla tempestività degli interventi e alla sostenibilità della mobilità, integrando strumenti operativi avanzati, tecnologie intelligenti e un presidio costante della rete.

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 14'33". Tale valore, di 12" superiore 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.

Servizi invernali

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

La Società è in grado di garantire un costante servizio previsionale-informativo sulle precipitazioni nevose nel tratto di competenza, nonché uno studio dedicato e mirato in caso di emergenza neve; tale servizio consente di allertare in tempo utile il personale e i mezzi impegnati nei servizi invernali e di razionalizzare in modo efficace il numero e il tempo degli interventi, ottimizzando le risorse disponibili provvedendo ad operare un costante e reciproco scambio di dati tra il Centro Operativo della Società e le altre Concessionarie autostradali.

Servizio di soccorso meccanico

Il servizio di soccorso meccanico, che viene effettuato tramite officine esterne, ha assicurato anche nel corso dell'esercizio 2025 assistenza all'utenza con n.17.272 (nel 2024 sono stati n.16.736) interventi di recupero di veicoli rimasti in panne o incidentati, registrando un aumento pari al 3,2% rispetto al 2024.

I tempi medi previsti dal regolamento di soccorso meccanico in autostrada, per gli interventi di Servizio Pubblico Essenziale, nel corso del 2025 per il recupero dei mezzi leggeri sono in linea rispetto a quelli dell'anno precedente e si sono attestati a 18'23". Per il recupero dei mezzi pesanti i tempi dall'attivazione fino all'arrivo sul posto sono invece diminuiti in maniera rilevante rispetto all'anno precedente, con un tempo medio di 15'15".

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

Centro Operativo

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

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

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

- monitoraggio del traffico: monitoraggio degli eventi di traffico (incidenti / code / oggetti in strada / condizioni meteorologiche, ecc.); automatismi di rilevazione (e previsione) degli eventi; monitoraggio della flotta dei veicoli aziendali;
- monitoraggio degli impianti: monitoraggio degli *alert* relativi ad infrastrutture e apparati, attraverso l'integrazione di un sistema di terze parti (sistemi *SCADA oriented*); cruscotto generale di gestione e consultazione di avvisi/*alert*;
- gestione degli eventi: gestione e tracciamento *end to end* degli eventi; integrazione di processi e informazioni «dal campo» - *software* gestione Ausiliari;
- integrazione con le informazioni relative alle attività pianificate: integrazione con il processo di gestione dei cantieri e relativo *software*; integrazione con il processo di gestione dei trasporti eccezionali e integrazione con relativo *software* terzo;
- gestione *Smart Road*: gestione del nuovo canale di comunicazione e dell'enorme volume di dati generati (*Big Data*), garantendo l'interoperabilità tra *standard* tecnologici, *car maker*, gestori della mobilità ed autorità;
- *reporting* e infotraffico: integrazione delle informazioni recuperate da COV in un sistema unico; integrazione con i principali seguenti sistemi di infomobilità: PMV, Infoviaggiando, WEB A4 BSPD, Waze, 2 Radio, etc.

Mobilità sostenibile - Punti di ricarica per veicoli elettrici al servizio dell'utenza

La Società continua ad investire risorse sulla propria visione di lungo periodo riguardo all'evoluzione della mobilità valutando le trasformazioni in atto dovute agli impatti delle tendenze globali e allo sviluppo tecnologico. La Società, nell'ambito del proprio piano per la mobilità sostenibile, si impegna nella diffusione dei servizi di ricarica elettrica e sull'offerta di carburanti alternativi lungo la rete autostradale. Anche se ad oggi, la diffusione sul mercato di veicoli elettrici è principalmente ostacolata dalle difficoltà correlate all'impossibilità di affrontare lunghe distanze, non essendo agli utenti assicurata la presenza di adeguate stazioni di ricarica a intervalli ravvicinati, la Società, nel rispetto delle indicazioni del D. Lgs n.257 del 30.12.2016 (in recepimento della Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i carburanti alternativi), ha elaborato e presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un «Piano di diffusione» dei servizi di ricarica elettrica e di carburanti a basso impatto ambientale, sviluppato in sinergia con le iniziative delle società affidatarie dei servizi *oil* e *non oil* nell'ambito delle aree di servizio e di sosta delle tratte autostradali di pertinenza, successivamente puntualmente aggiornato.

Nel 2025 la Società ha lavorato per:

- estendere la copertura delle aree di servizio con stazioni di ricarica *ultra-fast*;
- armonizzare gli *standard* tecnici in collaborazione con i sub-concessionari e gli operatori energetici;
- implementare sistemi di monitoraggio e manutenzione evoluti;
- favorire la completa interoperabilità fra gestori diversi, garantendo all'utente un'esperienza omogenea e affidabile.

La crescita dell'infrastruttura di ricarica contribuisce ad allineare la rete autostradale agli obiettivi nazionali ed europei in tema di combustibili alternativi e riduzione delle emissioni.

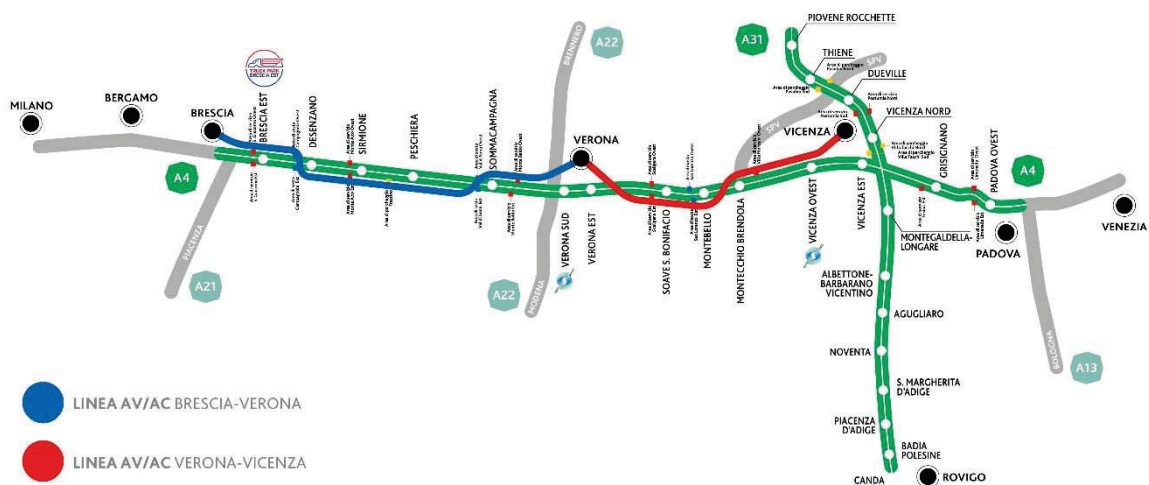
4.8 Gestione contenziosi per danni subiti dalla Società

Nell'anno 2025 sono state avviate n.394 procedure risarcitorie nei confronti degli utenti resisi responsabili di sinistri (nel 2024 n.355) che hanno comportato danni alle infrastrutture autostradali. La richiesta risarcitoria complessiva è stata di Euro 1.527 mila (Euro 1.294 mila nel 2024). Nell'anno 2025 sono stati chiusi n.377 sinistri per un recupero costi sostenuti pari ad Euro 1.519 mila.

4.9 Supporto alla costruzione della nuova linea Ferroviaria Alta Capacità

Nell'ambito della linea AV/AC Milano-Venezia, dopo l'avvio nel 2020 dei lavori per la realizzazione della tratta ad alta velocità Brescia Est-Verona, nel 2025 sono proseguite le attività per la costruzione della linea AV/AC Verona-Padova, attualmente in esecuzione con il 1° lotto funzionale Verona-Bivio Vicenza.

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



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

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

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

La Società si è opportunamente strutturata per sovrintendere e coordinare lo sviluppo di tutte le attività connesse alla realizzazione delle opere interferenti attraverso una compagine di risorse interne appartenenti a varie Funzioni aziendali (Costruzioni Autostradali, Legale, Acquisti, Esercizio Autostradale, Comunicazione e Relazioni istituzionali) e strutture esterne (gruppo di *Project Management Office-PMO*, tecnici per attività di ingegneria, esperti legali, ditte per il presidio h24 sui cantieri più critici). Considerata la strategicità di questa attività sia a livello locale che nazionale, la struttura di PMO supporta la Società nel governare i processi e gli attori coinvolti, attraverso la mitigazione dei rischi, fungendo da interfaccia unica per la gestione della pluralità di rapporti con tutti gli *stakeholder* di progetto e affiancando le risorse interne per minimizzare gli impatti generati sul "*business as usual*" della Concessionaria.

Nel 2025 sono state effettuate le ultime demolizioni della cavalcaferrovia n. 241 e n.227, raggiungendo così un totale di 18 opere demolite. Con questi interventi, non risultano più cavalcaferrovia da demolire nell'ambito del progetto. Nel corso del 2025 non sono stati eseguiti nuovi vari; pertanto, il progetto prevede ancora un unico ultimo cavalcaferrovia da varare.

Da gennaio 2024, al fine di garantire la sicurezza per il traffico in esercizio nel corso della realizzazione della Galleria S. Giorgio che sottopassa l'autostrada in Comune di Sona, era stata attivata una deviata autostradale di circa 1 km che garantiva tre corsie per senso di marcia oltre alla disponibilità della corsia di emergenza.

Nel marzo 2025 la carreggiata ovest è stata ripristinata, mentre a fine novembre 2025 è stata ripristinata anche la carreggiata est in direzione Venezia. Il ripristino della configurazione *standard* dell'autostrada è previsto entro la prima metà del 2026.

Si sono concluse le attività relative alle rampe dello svincolo di Peschiera, che ricomprendono anche la realizzazione dei sottopassi delle tre rampe. Queste attività hanno avuto un impatto diretto anche sull'esercizio autostradale in quanto lo svincolo è stato oggetto di chiusura totale a gennaio 2025, con successive riaperture parziali proseguite fino a febbraio. Sono in fase di chiusura le attività relative alle zone esterne alle rampe di svincolo.

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

Lo stato di avanzamento fisico del progetto è attualmente al 90%.

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

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

Il Lotto 1 misura circa 44 km ed interferisce con la viabilità della concessionaria in 4 aree: Verona Est, San Bonifacio, Montebello e Montecchio Maggiore. Tale Lotto verrà realizzato per conto di RFI e si prevede che i lavori delle opere interferenti con le infrastrutture assegnate in concessione alla Società si concluderanno entro il 2026.

Nel 2022 è stata firmata una Convenzione che regola i rapporti tra RFI, MIT, Autostrada Brescia Padova S.p.A. e l'appaltatore per la progettazione esecutiva delle opere interferite fino al collaudo delle stesse. Il progetto per la gestione delle interferenze autostradali contempla una serie di attività in capo alla Concessionaria connesse alla realizzazione delle opere ferroviarie e al loro impatto sulla viabilità che vanno dalla fase di autorizzazione degli aspetti interferenti del progetto esecutivo fino alla riduzione e alla gestione degli stessi.

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

Nel corso del 2025 sono state rimosse le deviate stradali rese necessarie per la costruzione della galleria ferroviaria sotto le pertinenze autostradali di Verona Est (A4, Tangenziale Sud e raccordo con la Tangenziale Est) ed è attualmente in corso il ripristino delle rampe di svincolo della A4.

Nella primavera del 2025 sono iniziati i lavori del nuovo svincolo sul Raccordo autostradale di Verona Est, che sostituirà la rotatoria Rosella, conferendo una maggiore fluidità del traffico in direzione del casello di Verona Est e decongestionando la viabilità di accesso a San Martino Buon Albergo.

A dicembre 2025 lo stato di avanzamento fisico dei lavori si attesta ad un 91% per quanto riguarda il complessivo dei lavori interferenti (Verona Est, San Bonifacio, Montecchio, Montebello).

5 Gestione degli investimenti

La Società continua l'attività di investimento sul corpo autostradale di propria pertinenza con particolare attenzione al miglioramento degli *standard* di qualità e sicurezza anche in conformità agli obblighi convenzionali previsti dal Piano Economico Finanziario. Gli investimenti in beni autostradali effettuati nel corso del periodo si riferiscono prevalentemente a interventi per il miglioramento della sicurezza della rete, tra cui l'adeguamento delle gallerie alla direttiva comunitaria, interventi su ponti, viadotti, cavalcavia, adeguamento delle barriere di sicurezza e barriere acustiche. Nel corso del 2025 sono inoltre proseguiti i lavori relativi alle nuove opere autostradali di cui di seguito si forniscono i dettagli.

5.1 Attività di costruzione: investimenti in corso di realizzazione

Gli investimenti attuati nel 2025 hanno riguardato, in particolare:

Nuova autostazione di Castelnuovo del Garda (Verona) – opera I del PEF

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

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

In conformità a quanto previsto dall'Art. 27 del D.L. n.50 del 17.05.2022, convertito nella legge del 15.07.2022 n.91, la Società ha provveduto a trasmettere al Concedente l'adeguamento del quadro economico del progetto esecutivo per gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici. In data 07.12.2022 è stato emesso il decreto approvativo n.30984 che autorizza i seguenti nuovi importi complessivi di investimento:

- Euro 53.778.689 importo lordo dei Lavori a base d'asta;
- Euro 32.964.259 per somme a disposizione.

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

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

In data 10 aprile 2024 sono stati consegnati i lavori. Il Consiglio di Amministrazione ha approvato una Perizia di Variante tecnica e suppletiva con interventi migliorativi e di modifica progettuale in data 30 gennaio 2025 e una seconda Perizia di Variante tecnica e suppletiva il 27 novembre 2025 con interventi migliorativi e modifiche progettuali, a seguito delle quali, la data di ultimazione dei lavori è stata traslata dall'8 novembre 2026:

- al 31 dicembre 2026 per le opere funzionali all'apertura del casello;
- al 10 maggio 2027 per le opere di completamento riguardanti una parte dei parcheggi e della sistemazione a verde e il deposito del sale.

Nel corso dell'anno vi è stato un avanzamento delle attività riguardanti sia il movimento terra sia la realizzazione delle principali strutture di stazione e viabilità. Sono stati eseguiti i movimenti terra e gli scotici necessari alla formazione del piazzale di stazione, insieme allo scavo e alla realizzazione del sottovia. È stato completato e varato il cavalcavia dello svincolo di stazione sull'A4. Sono state ultimate le gabbionate dello scatolare del Rio Bisavola e avviate le opere di rivestimento delle rampe di accesso al sottovia. Sono proseguite le attività riguardanti la costruzione della pensilina di stazione, dapprima con la realizzazione delle fondazioni e dei pilastri, successivamente con la fornitura della struttura metallica. Per quanto riguarda le opere viarie, sono state eseguite le fondazioni e le pile del Viadotto sulla SR11, nonché la prefabbricazione delle travi. Nella parte finale dell'anno

è stata avviata la realizzazione delle vasche di laminazione, degli impianti di illuminazione delle rampe di svincolo e del fabbricato di stazione.

Manutenzione straordinaria con riqualificazione profonda della struttura portante della pavimentazione autostradale dell'Autostrada A4 – opera w18 del PEF

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

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

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

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

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

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

Nel corso del 2025, nell'ambito dei lavori di riqualificazione profonda della struttura della pavimentazione, si sono effettuati gli interventi riportati nel seguito, per un valore di investimento complessivo di Euro 16,935 mln.

Sono state completate le operazioni di collaudo del lotto 4 ubicato sulla carreggiata est dell'autostrada A4 dal km 358+000 al km 363+300, i cui lavori erano stati completati nel 2024.

Sono stati eseguiti e collaudati i lavori del lotto 5, ubicato sull'autostrada A4 in carreggiata est dal km 294+900 al km 300+300.

Sono stati infine eseguiti i lavori dei lotti 6 e 7, ubicati, in autostrada A4, rispettivamente in carreggiata est dal km 222+800 al km 227+800 e in carreggiata ovest dal km 270+300 al km 265+400.

Con la realizzazione degli interventi di miglioramento della pavimentazione ci si è posti l'obiettivo di riqualificarla ed adeguarla ai livelli di traffico attuali, incrementandone in modo significativo la vita utile e così riducendo la frequenza delle manutenzioni. I pacchetti progettati garantiscono una vita utile di progetto di 27 anni nei confronti del traffico transitante.

Interventi per l'adeguamento normativo degli impianti tecnologici della Galleria San Zeno posta lungo la variante alla S.S. 11 a Lonato – opera w19 del PEF

Sono stati affidati esternamente i lavori relativi all'adeguamento normativo degli impianti della galleria San Zeno nel Comune di Lonato.

I lavori hanno la finalità di dotare la Galleria di nuovi impianti tecnologici, garantendo adeguati *standard* di sicurezza ed efficienza, per offrire un'infrastruttura moderna e funzionale al servizio di tutta la comunità.

Le lavorazioni includono anche il rifacimento della pavimentazione e dei marciapiedi.

Il progetto esecutivo è in fase di approvazione da parte del Ministero prevedendo un investimento complessivo di Euro 21.581.529,81.

I lavori sono iniziati il 20 gennaio 2025 e sono stati quasi interamente eseguiti nel corso dell'anno 2025. In considerazione dell'ubicazione della galleria, in un'area a fortissima vocazione turistica, le lavorazioni maggiormente impattanti per la viabilità sono state eseguite nel periodo invernale (periodo gennaio-aprile 2025).

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

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

L'opera prevede un investimento complessivo che dall'importo iniziale di Euro 78.879.006,01 è aumentato ad Euro 110.080.419,57 per effetto di variazioni al progetto originario nonché in applicazione delle disposizioni legislative intervenute in materia di compensazioni e di aggiornamento dei prezzi (L 106/2021 e Legge n.91 del 15 luglio 2022).

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

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

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

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

A gennaio 2025 vi è stato il completamento di tutti i lavori, l'agibilità delle opere di completamento (nuova rotatoria, parcheggi, Centro manutenzione), inoltre sono state esperite tutte le attività del Collegio Consultivo Tecnico.

È in corso di perfezionamento il collaudo tecnico-amministrativo dell'opera.

Riqualificazione della viabilità esterna al casello della A31 di Thiene – opera u del PEF

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

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

Il progetto esecutivo è stato approvato dal Concedente con decreto in data 25.03.2024 per un investimento complessivo di Euro 38.894.969,12, di cui Euro 24.189.310,77 per lavori ed Euro 14.705.658,35 per somme a disposizione.

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

A luglio 2025 sono state completate le attività propedeutiche ai lavori (espropri, pulizia e recinzione aree, bonifica da ordigni bellici, indagini archeologiche preventive) e, a seguito della stipula contrattuale, è stata fatta la consegna parziale dei lavori principali all'Appaltatore.

La consegna definitiva è avvenuta in data 04.09.2025 e attualmente sono in corso lavori di movimento terra e opere idrauliche.

Riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti e realizzazione di nuove barriere, compresa la risoluzione dei punti singolari nel tratto della A4 Brescia - Soave dal km 217+700 al km 305+313 3° stralcio (LOTTO 1), della A4 Soave - Padova dal km 305+313 al km 363+723 2° stralcio (LOTTO 2) e della A4/A31 - Piovene Rocchette (LOTTO 3) – opera w29 del PEF

Per quanto riguarda il tratto della A4 Brescia - Soave 3° stralcio LOTTO 1 dal km 217+700 al km 305+313 con Decreto MIT n. 0000006 del 13.02.2025 è stato approvato l'intervento per l'importo lavori di Euro 5.738.152,72 comprensivo degli oneri della sicurezza per Euro 310.112,05 oltre a somme a disposizione per Euro 824.269,09. Il valore contrattuale risulta incrementato sulla base della perizia di variante per ulteriori Euro 1.116.990,00. Le attività avviate a dicembre 2023, hanno visto la rescissione del contratto l'11 luglio 2025 per inadempienza dell'appaltatore. Risultano in corso le valutazioni per l'affidamento a nuovo operatore.

Per quanto riguarda il tratto della A4 Soave - Padova dal km 305+313 al km 363+723 2° stralcio LOTTO 2, con Decreto MIT n. 0000097 del 07.07.2025 è stato approvato l'importo lavori di Euro 4.366.637,80, comprensivo degli oneri della sicurezza per Euro 357.455,86. Il valore contrattuale risulta incrementato sulla base di perizia di variante per ulteriori Euro 1.720.467,20. Le attività avviate a dicembre 2023, hanno visto la rescissione del contratto l'11 luglio 2025 per inadempienza dell'appaltatore. Risultano in corso le valutazioni per l'affidamento a nuovo operatore.

Per quanto riguarda il tratto della A4/A31 - Piovene Rocchette LOTTO 3 con Decreto MIT n. 00000122 del 01.08.2025 è stato approvato l'importo lavori di Euro 2.177.109,80, comprensivo degli oneri della sicurezza per Euro 157.736,79. Il valore contrattuale risulta

incrementato sulla base di perizia di variante per ulteriori Euro 1.022.722,20. Le attività, avviate a dicembre 2023, risultano concluse in data 22.09.2024.

Riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti di vecchio impianto e realizzazione di nuove barriere, compresa la risoluzione dei punti singolari: stralcio 2020 -lotto 1 e stralcio 2020 lotto 2 – opera w29 del PEF

Per quanto riguarda il tratto della A4 Brescia – Soave, stralcio 2020 LOTTO 1, dal km 217+700 al km 305+313, con Decreto MIT n. 00000121 del 01.08.2025, è stato approvato l'importo lavori di Euro 4.346.413,94 comprensivo degli oneri della sicurezza per Euro 667.542,20. Il valore contrattuale risulta incrementato sulla base di perizia di variante per ulteriori Euro 1.957.324,06. Le attività, avviate a dicembre 2023, sono in fase di conclusione.

Per quanto riguarda il tratto della A4 Soave – Padova, stralcio 2020 lotto 2, dal km 305+313 al km 363+724, con Decreto MIT n. 00000120 del 01.08.2025, l'importo lavori di Euro 4.699.675,73 comprensivo degli oneri della sicurezza per Euro 655.747,99. Il valore contrattuale risulta incrementato sulla base di perizia di variante per ulteriori Euro 2.211.816. Le attività, avviate a dicembre 2023, sono state concluse in data 05.05.2025.

Interventi di rinnovo delle aree di servizio San Giacomo Est, San Giacomo Ovest, Monte Baldo Ovest e Scaligera Est – opera w20 del PEF

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

I progetti esecutivi sono stati trasmessi per l'approvazione del Concedente nel marzo 2021.

Successivamente, in conformità a quanto previsto dall'Art.27 del D.L. n.50 del 17.05.2022, convertito nella legge del 15.07.2022 n.91, la Società ha provveduto a trasmettere al Concedente, per l'approvazione, l'adeguamento dei quadri economici dei progetti esecutivi per gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, nonché dei carburanti e dei prodotti energetici.

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

Le consegne parziali dei lavori di tutte e quattro le aree di servizio sono avvenute fra ottobre e novembre 2023.

Nel giugno 2024 è stata effettuata la consegna definitiva dei lavori dell'Area di Servizio Scaligera Est, ultimati a febbraio 2025.

Nel novembre 2024 è stata effettuata la consegna definitiva dei lavori dell'area di servizio San Giacomo Ovest, la cui ultimazione è prevista a febbraio 2026.

Nel febbraio 2025 è stata effettuata la consegna definitiva dei lavori dell'area di servizio San Giacomo Est, attualmente in corso.

I lavori presso l'area di servizio Monte Baldo Ovest risultano vincolati alla risoluzione di problematiche ambientali in carico all'attuale gestore di servizi *oil*.

In generale, i lavori prevedono la ridefinizione del tracciato di accesso all'area di servizio, con separazione netta tra mezzi pesanti e mezzi leggeri, mediante la realizzazione di nuove isole con funzione spartitraffico; la ridefinizione delle aree di parcheggio per i mezzi leggeri e i pesanti; il rifacimento completo del pacchetto stradale, della segnaletica orizzontale e verticale, posa di nuove cordonate, rifacimento della rete di alimentazione elettrica e

dell'impianto di illuminazione di piazzale, realizzazione della nuova rete di captazione delle acque meteoriche con trattamento

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

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

Con il suddetto decreto, alla Società è stato assegnato un finanziamento di Euro 7.111.584.

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

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

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

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

Nel corso del 2025 è stata implementata e perfezionata la Sala di Controllo che consiste in una piattaforma *web* che acquisisce i dati inviati dai sistemi di monitoraggio permettendo la definizione delle soglie di allarme in relazione al comportamento strutturale dei manufatti monitorati.

Costruzione della corsia di emergenza sulla autostrada A4 in corrispondenza del cavalcavia ferroviario VR-BO al km 279+530 (Comune di Verona) – opera w14 del PEF

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

Il Progetto Esecutivo è stato inviato al MIT nel mese di giugno 2023; successivamente, per effetto di quanto comunicato dal Ministero con nota prot. 27536 del 25.10.2023 in materia di "Determinazione del limite di ammissibilità delle spese generali per gli investimenti assentiti in Concessione", il progetto è stato ritirato e contestualmente ritrasmesso con gli adeguamenti del caso nel mese di novembre 2023. In attesa dell'approvazione ministeriale sono state avviate le attività per la risoluzione dei sottoservizi interferenti. Tenuto conto della necessità di dare corso quanto prima possibile all'esecuzione dei lavori, al fine di elevare i parametri di sicurezza del tratto di autostrada mancante della corsia di emergenza, e nelle more dell'ottenimento da parte del Concedente del Decreto di approvazione, con nota prot. 50643 del 16.07.2025 è stata rappresentata al MIT l'intenzione della Società, salvo diverso avviso del Concedente, di dare corso alle procedure di affidamento dei lavori, per consentirne un rapido avvio. Le procedure di gara hanno avuto inizio nel mese di luglio 2025 e l'aggiudicazione dei lavori risulta effettuata il 27 gennaio 2026 con previsione di consegna lavori a marzo 2026.

Realizzazione di n. 3 pannelli a messaggio variabile in itinere sulla A31, n. 2 postazioni telecamere su torri da 18 m in itinere sulla A4 e n. 2 pannelli a messaggio variabile sulla viabilità esterna svincoli A4 – opera w33 del PEF

L'intervento prevede la realizzazione di n.3 pannelli a messaggio variabile completi di telecamere, rilevamento traffico e rilevamento meteo lungo l'Autostrada A31 sud, di n.2 postazioni telecamere su torri da 18 m posizionate una tra Montecchio e Vicenza Ovest e una fra Sirmione e Desenzano, oltre a n.2 portali a messaggio variabile a bandiera posizionati sulla viabilità esterna a Sommacampagna e Vicenza Nord.

Il progetto esecutivo è stato approvato dal Concedente con Decreto numero prot. 0010755 il 09.04.2024.

L'opera in costruzione prevede un investimento complessivo di Euro 1.181.826,06 per lavori a base d'asta comprensivi di oneri della sicurezza oltre ad Euro 187.147,47 per somme a disposizione.

Nel mese di ottobre 2024 è stato stipulato il contratto d'appalto con la società del gruppo A4 Mobility S.r.l. come impresa affidataria e il giorno 10 giugno dell'anno 2025 è stata effettuata la consegna dei lavori. Il tempo utile per ultimare i lavori è di 300 giorni naturali e consecutivi per cui l'ultimazione è prevista per il giorno 05.04.2026. Le lavorazioni stanno rispettando l'andamento del programma lavori e sono quasi integralmente eseguite.

5.2 Altro: contributi concessori

Variante alla SP 46 in Provincia di Vicenza

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

Raccordo autostradale tra l'Autostrada Brescia-Padova e Valtrompia

Nel 2021 è stata sottoscritta una convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ANAS S.p.A. e Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. finalizzata a disciplinare le modalità di corresponsione del contributo destinato alla realizzazione del raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia – Tronco Ospitaletto-Sarezzo. La convenzione stabilisce che Autostrada S.p.A., previa autorizzazione del Ministero, erogherà ad ANAS un importo massimo di € 249.693.541,89 (al netto di IVA), a copertura dei costi dell'opera. ANAS è responsabile della progettazione esecutiva, dell'esecuzione dei lavori, nonché della gestione e manutenzione del raccordo una volta completato. I pagamenti saranno effettuati per stati di avanzamento, secondo le verifiche tecniche e amministrative condotte dal Ministero. Il totale contributo versato alla data del 31 dicembre 2025 ammonta a complessivi Euro 150.684.822,42.

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

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

In data 20 ottobre 2023 risulta sottoscritta la convenzione attuativa per la realizzazione del "Collegamento viario a Nord-Ovest della città di Verona tra la bretella T4-T9 in

corrispondenza dell'interporto di Verona e la Tangenziale Sud in corrispondenza con lo svincolo Alpo con annesse opere di miglioramento". La convenzione risulta sottoscritta dalla Società con il Comune di Verona e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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

Il Comune ha redatto il DOCFAP (documento di fattibilità delle alternative progettuali) e sono in corso le attività relative agli incarichi di redazione del PFTE (progetto di fattibilità tecnico economica) e del Progetto Esecutivo.

5.3 Investimenti da realizzare

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

Allargamento del cavalcavia Calcinese a Colognola ai Colli (Verona) – opera w15 del PEF

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

Il Progetto Esecutivo è stato inviato al MIT nel mese di giugno 2023. Successivamente, per effetto di quanto comunicato dal Ministero con nota prot. 27536 del 25.10.2023 in materia di "Determinazione del limite di ammissibilità delle spese generali per gli investimenti assentiti in Concessione", il progetto medesimo è stato ritirato e contestualmente ritrasmesso con gli adeguamenti del caso nel mese di novembre 2023. In attesa dell'approvazione ministeriale sono state avviate le attività per la risoluzione dei sottoservizi interferenti. Nel corso del 2025, d'intesa con il MIT, è stato dato avvio alle attività finalizzate all'ottenimento dell'asseverazione tecnica del progetto esecutivo in argomento da parte di un Istituto Universitario, allo scopo di accorciare i tempi necessari per l'ottenimento del Decreto approvativo da parte del Concedente.

Fabbricati e impianti da realizzare nelle Aree di Servizio di Nanto degli Ulivi Sud e Castegnaro delle Ciliegie Nord sull'autostrada A31 – opera w20 del PEF

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

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

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

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

Nel 2025, nelle more dell'emissione dell'atto approvativo, sono state avviate le procedure per l'affidamento dei lavori.

Piano di contenimento ed abbattimento del rumore – opere w13 e w23 del PEF

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

Il Piano prevede una serie di interventi di bonifica acustica per un importo stimato aggiornato di Euro 462,9 milioni.

Data la rilevanza dell'investimento, l'intera opera è stata inserita nell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario suddivisa in tre stralci attuativi, con la previsione di realizzare inizialmente gli interventi individuati come prioritari che costituiscono il primo stralcio (w13), per l'importo complessivo lordo di Euro 99,6 milioni. Nel 2024 il progetto esecutivo del primo stralcio è stato concluso e inviato al Concedente per l'approvazione. Nel 2025, nelle more dell'emissione dell'atto approvativo sono state avviate le procedure per l'affidamento dei lavori.

Nel corso del 2025, inoltre, è stata completata la progettazione di fattibilità tecnica ed economica degli interventi inclusi nel secondo stralcio (w23), per l'importo complessivo lordo delle opere stimato in Euro 248,7 milioni, e si è dato avvio all'*iter* approvativo mediante richiesta di indizione di conferenza di servizi.

Nel 2025 i chilometri totali di barriere antirumore installate lungo la rete stradale in gestione sono pari a 77,3.

Implementazione di tecnologie per la sostenibilità ambientale e la riqualificazione energetica Lotti 1 -2 -3 – opera w37 del PEF

Con il decreto del 04.06.2025 il MIT ha approvato il progetto esecutivo per la realizzazione di nr. 26 impianti fotovoltaici da distribuire lungo la A4 e la A31. Questi verranno localizzati in diverse aree di competenza della Società: nelle aree verdi degli svincoli in entrata o in uscita, in aree verdi dei caselli o in aree verdi esterne alla carreggiata, ma limitrofe a edifici o strutture della società. Il progetto è stato diviso in nr. 3 diversi lotti, ognuno con un numero di siti diversi, localizzati in più comuni e province.

A seguito della approvazione ministeriale sono state bandite due gare pubbliche, la prima per l'affidamento dei lavori e la seconda per il servizio di Direzione Lavori e di Coordinamento per la Sicurezza in fase di Esecuzione. Entrambe le gare sono nelle loro fasi finali e dunque si prevede di avviare i lavori ad inizio anno 2026.

Realizzazione di 14 nuovi pannelli a messaggio variabile da collocare sulla viabilità ordinaria in ingresso ai caselli della A31 Sud, nella tangenziale Sud di Vicenza e in ingresso al casello di Thiene – opera w33 del PEF

Il progetto esecutivo finalizzato, attualmente in fase di gara, riguarda la realizzazione di n 14 nuovi pannelli a messaggio variabile protetti mediante le barriere di sicurezza da collocare sulla viabilità ordinaria in ingresso ai caselli della A31 Sud, nella Tangenziale Sud di Vicenza e in ingresso al casello di Thiene, dislocati in prossimità dei caselli dell'autostrada A31, in particolare nel territorio delle province di Rovigo, Padova e Vicenza.

Il progetto è stato approvato dalla Società con delibera del Consiglio di amministrazione del 26 settembre 2024 e inviato al MIT il 19.05.2025 con nota prot. 38138.

È stata bandita la gara pubblica, in pendenza dell'emissione del Decreto da parte del MIT e si prevede di avviare i lavori entro il primo semestre del 2026.

Riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti di vecchio impianto e realizzazione di nuove barriere compresa la risoluzione dei punti singolari: stralcio 2024 – opera w29 del PEF.

Il progetto esecutivo finalizzato, attualmente in fase di gara riguarda la riqualifica delle barriere di sicurezza esistenti di vecchio impianto a doppia onda e l'installazione di nuove barriere di sicurezza nei tratti con assenza di barriera, compresa la risoluzione dei punti singolari, lungo alcune tratte elementari situate lungo l'Autostrada A4 Brescia-Padova in concessione alla Società.

Il progetto è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società con delibera del 26 settembre 2024 e inviato al MIT per l'approvazione il 19.06.2025.

È stata bandita la gara pubblica per l'affidamento dell'intervento suddiviso in 3 lotti, in pendenza dell'emissione del Decreto da parte del MIT e si prevede di avviare i lavori entro il primo semestre del 2026.

5.4 Altre opere in fase di progettazione e di prossima realizzazione

Riqualificazione della viabilità di Verona Sud – opera n del PEF

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

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

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

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

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

La Società ha avviato la progettazione definitiva del primo intervento.

Il Progetto Definitivo "Revisione della viabilità ordinaria del nodo di Verona Sud e collegamento con la Tangenziale Sud di Verona" è stato completato ed approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 3 febbraio 2022. Gli Uffici Tecnici del Comune di Verona hanno svolto approfondimenti progettuali, patrimoniali e procedurali su parti complesse dell'intervento, in esito ai quali la Società nel giugno 2022 ha inviato al Concedente il progetto definitivo perfezionato ai fini del rilascio del nulla osta a dare seguito alle procedure volte alla localizzazione dell'opera, all'acquisizione dei pareri approvativi degli Enti interessati e alla dichiarazione di pubblica utilità. In data 29 settembre 2022 la Società ha attivato presso la Provincia di Verona la verifica di assoggettabilità dell'opera alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), la quale si è conclusa favorevolmente in data 20 marzo 2023 con il parere di non assoggettare a VIA il progetto. In data 31 maggio 2023 la Società ha trasmesso il progetto alla competente Direzione del MIT ai fini dell'avvio della

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

In data 30 maggio 2024 è stato redatto il Progetto Esecutivo dell'intervento "Revisione della viabilità ordinaria del nodo di Verona Sud e collegamento con la Tangenziale Sud di Verona", si sono concluse le attività partecipative di cui all'art. 16 del dpr 327/2001 finalizzate all'acquisizione di eventuali osservazioni da parte degli espropriandi ed è stata completata la verifica ai fini della validazione del progetto. In data 20 dicembre 2024 il progetto è stato trasmesso al MIT – DGSA per la relativa approvazione. In data 10 febbraio 2025 il MIT ha chiesto l'espressione del parere di competenza sul progetto esecutivo al Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche di Venezia Trentino-Alto Adige – Friuli-Venezia Giulia che, in data 29 aprile 2025 ha comunicato alla Società e al MIT il parere tecnico favorevole con una prescrizione. Il Progettista ha recepito la prescrizione e prodotto il relativo documento il 14 maggio 2025 ed in pari data la Società ha trasmesso al MIT la verifica di ottemperanza. Con successiva nota in data 11 dicembre 2025 il MIT ha chiesto chiarimenti in merito al recepimento di alcune prescrizioni progettuali di Terna S.p.A. rappresentate in sede di Conferenza di Servizi cui la Società ha riscontrato con nota del 18 dicembre 2025.

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

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

Nel corso dell'anno, nelle more dell'approvazione ministeriale, sono state avviate le attività propedeutiche all'esecuzione dei lavori, con particolare attenzione alla risoluzione delle interferenze presenti nell'area di progetto.

In data 10 febbraio 2025 il MIT ha rilasciato la delega per l'avvio delle procedure partecipative (artt., 11, 15, 16, dpr 327/2001) ai fini dell'adozione della variante urbanistica e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. In data 20 marzo 2025 la Società ha provveduto alla pubblicazione dell'Avviso di avvio del procedimento ai fini dell'adozione di variante al piano urbanistico e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio (art 11 dpr 327/2001). In data 25 giugno 2025 la Società ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica la procedura per la Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera di cui è attualmente in corso l'istruttoria da parte della Commissione Tecnica VIA.

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

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

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

La Società, ottenuto il nulla osta del Concedente, in data 16 settembre 2022 ha attivato presso la Provincia di Vicenza la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera. La procedura di VIA si è conclusa con il parere favorevole con prescrizioni espresse dal Comitato Tecnico Provinciale VIA in data 16.05.2024.

Sono state completate le attività tecniche per l'adeguamento del progetto alle prescrizioni VIA. Segue l'avvio del procedimento partecipativo sotteso all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dal progetto (ex Art. 11 D.P.R. 327/2001) e contestualmente la richiesta di accertamento della conformità urbanistica in esito alla quale procedere alla indizione della Conferenza di Servizi.

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

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

Successivamente è stato redatto il Progetto Definitivo, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società il 20 luglio 2022.

La Società, ottenuto il nulla osta da parte del Concedente, in data 17 luglio 2023 ha attivato presso la Provincia di Vicenza il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA dell'opera. Nell'ambito di tale procedimento il Comune di Vicenza, con nota del 11 marzo 2024, ha presentato l'esigenza di valutare soluzioni progettuali alternative a quella proposta con conseguente necessità di attivare specifica procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

In data 30 giugno 2024 il Comune di Vicenza ha inoltre trasmesso ad Autostrada la relazione pervenuta da UNESCO contenente osservazioni sulla soluzione di progetto proposta. In considerazione delle suddette osservazioni e della indicazione espressa dal Comune di Vicenza per un tracciato alternativo, non impattante con le frazioni di Ospedaletto e Anconetta, che si affianca alla linea ferroviaria Vicenza-Treviso, Autostrada ha in corso le valutazioni tecniche per sviluppare tale ipotesi progettuale.

Truck park - Aree di parcheggio mezzi pesanti – opera w 43 del PEF

L'esigenza dell'intervento nasce dalle considerazioni fatte all'interno del Gruppo di Lavoro Sicurezza Stradale (GLASS) della Società dalle quali è emersa l'insufficiente capacità ricettiva degli stalli dedicati ai mezzi pesanti presso le aree di servizio e le aree di sosta nella tratta in gestione.

Il rispetto delle pause di guida previste dalle norme spinge i conducenti dei mezzi a sostare in itinere, non sempre in luoghi conformi, andando a pregiudicare i livelli di sicurezza dell'arteria autostradale interessata.

Il divario tra gli stalli richiesti e quelli disponibili è stato stimato in 710 unità.

Con la pubblicazione del Regolamento UE 2023/1804 del 13.09.2023, è sorta anche la necessità di garantire, per il prossimo futuro, dei punti di ricarica per i mezzi pesanti con alimentazione elettrica.

È stato effettuato uno studio di prefattibilità con il fine di individuare le aree sulle quali intervenire, avere una stima degli stalli ottenibili ed una previsione dei tempi e dei costi, consegnato alla Società a febbraio 2025.

Per la scelta dei siti sono stati definiti i seguenti criteri, in modo da uniformare lo *standard* decisionale:

- realizzazione dei parcheggi in aree esistenti caratterizzate dalla presenza di attività *oil* e *food* con il vantaggio di dare ai conducenti dei mezzi la possibilità di usufruire di tali servizi garantendo anche un presidio per parcheggi più sicuri e controllati;
- individuazione degli spazi a disposizione per realizzare gli ampliamenti preferibilmente all'interno della fascia di rispetto autostradale;
- riesame della progettazione alla luce dei vincoli normativi - sebbene la realizzazione dei parcheggi rivesta il carattere di pubblica utilità - in modo da rendere più fluido, per quanto possibile, l'*iter* approvativo;
- analisi di potenziali interferenze determinate dalla morfologia del terreno o dalla presenza di ostacoli fisici (edifici, ponti sottovia, etc.);
- cantierabilità degli interventi, ponendo attenzione a limitare l'impatto sul traffico autostradale e sulle esistenti attività *oil* e *food*;
- contenimento dei costi di realizzazione limitando, per quanto possibile, la realizzazione di nuove infrastrutture.

La possibilità di utilizzare le corsie di decelerazione e accelerazione esistenti (per quanto da approfondire nelle successive fasi progettuali) e la possibilità per gli utenti dei mezzi di usufruire dei servizi erogati dalle attività *food* e *oil*, ha indirizzato la scelta, privilegiando come già accennato, le aree di servizio esistenti.

Al termine dello studio sono stati individuati, come punti d'intervento, le aree di servizio di:

- Limenella Ovest (stalli previsti n.44);
- Villa Morosini Ovest (stalli previsti n.47);
- Monte Baldo Est (stalli previsti n.43);
- Limenella Est (stalli previsti n.73).

Nella seconda metà del 2025 è stata predisposta la documentazione per le gare, separando gli interventi tra quello relativo a Limenella Ovest e quelli di Villa Morosini Ovest, Monte Baldo Est, Limenella Est.

A fine 2025 è stata avviata la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica per l'intervento relativo a Limenella Ovest.

Autostrada Valdastico A31 Nord

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

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

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

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

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

Nel 2020 la PaT ha avviato il procedimento per rendere il "Piano urbanistico provinciale" compatibile con l'ipotesi di tracciato verso Rovereto Sud. A ottobre 2024 la variante al PUP è stata sottoposta al Consiglio Provinciale, dove ha incontrato forte ostruzionismo da parte delle opposizioni e di alcune amministrazioni comunali: il procedimento non è stato quindi portato a termine.

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

Negli ultimi mesi del 2025, con prosecuzione nel 2026, l'utilità e la necessità della realizzazione della Valdastico Nord sono tornate al centro dell'attenzione delle principali testate giornalistiche nazionali e del dibattito politico. In particolare, la Provincia autonoma di Trento ha confermato la preferenza per il progetto con uscita a Trento Sud. Tale tematica, considerata prioritaria nel confronto istituzionale, sembra orientare verso la volontà di giungere alla definizione di una questione aperta da diversi decenni.

Evoluzione Sostenibile Autostrada A4 (ESA4)

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

Nel DOCFAP è rappresentata una proposta efficiente, innovativa e sostenibile, concepita attraverso un articolato e proficuo dialogo con tutti i territori interessati delle regioni Lombardia e del Veneto e che mira ad anticipare e risolvere le criticità future legate alla saturazione di un tratto autostradale fra i più trafficati d'Italia, quello fra Brescia e Padova,

che è da sempre un'infrastruttura viaria strategica per i collegamenti con l'Europa e motore di sviluppo, non solo industriale, dell'intero Nord Est italiano.

Il punto di partenza del documento è l'assunto che il tratto autostradale tra Brescia e Padova, della lunghezza di oltre 146,1 Km, e che insiste su un'area di circa 5 milioni di abitanti, è l'unico servito ancora da "sole" 3 corsie per senso di marcia, se si prendono in considerazione i diversi tratti in variante dell'autostrada A4 tra Milano e Venezia. L'autostrada A4 in questo tratto ha raggiunto elevatissimi livelli di traffico, totalizzando n.97.887 veicoli teorici giornalieri medi (dato riferito all'anno 2025), di cui il 30% veicoli pesanti, e presenta ormai frequenti fenomeni di congestionamento con conseguente decadimento dei livelli di servizio (LOS).

L'autostrada A4 in questo tratto ha raggiunto elevatissimi livelli di traffico, circa 110.000 veicoli effettivi giornalieri medi (dato riferito all'anno 2025), di cui il 30% veicoli pesanti, e presenta ormai frequenti fenomeni di congestionamento con conseguente decadimento dei livelli di servizio (LOS).

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

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

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

ESA4 è l'ipotesi progettuale efficiente che prevede di gestire in modo ottimale i flussi di traffico attesi, di migliorare ulteriormente gli *standard* di sicurezza per i viaggiatori, di facilitare e implementare la connessione fra i territori. Include l'adozione di tecnologie innovative di *smart mobility* in grado di affrontare al meglio le sfide della mobilità del futuro, integrando contemporaneamente anche tutti gli aspetti di sostenibilità e mitigazione degli impatti ambientali. Un nuovo modello di infrastruttura sostenibile e resiliente, in grado di armonizzarsi con le necessità della viabilità ordinaria delle province interessate al tracciato per continuare a sostenere la strategia di sviluppo dei territori che attraversa.

Rimane prioritaria, per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anche al fine di individuare adeguate soluzioni in termini di sicurezza a fronte del significativo incremento dei flussi di traffico, in particolare pesante, la realizzazione del progetto della quarta corsia nel tratto di competenza dell'autostrada A4, intervento che consentirebbe di completare l'ampliamento già realizzato nel tratto Milano-Bergamo. Il Ministero ha confermato il proprio interesse per il progetto già presentato; tuttavia, l'eventuale sviluppo dell'iniziativa sarà pianificato quale opera prioritaria nell'ambito delle strategie infrastrutturali che verranno definite dal futuro gestore della concessione.

Installazione di nuovi pannelli a messaggio variabile sulla viabilità di accesso alle autostazioni. Secondo stralcio.

Il progetto esecutivo, avviato nell'agosto 2023, ha l'obiettivo di migliorare il sistema informativo esistente attraverso la sostituzione dei PMV ormai obsoleti e difficili da mantenere, mediante l'installazione di nuovi dispositivi lungo la viabilità di accesso alla rete autostradale di competenza. L'intervento prevede inoltre che tutti i nuovi PMV siano dotati di una telecamera per la videosorveglianza e il monitoraggio del traffico, nonché della relativa rete IP di accesso, realizzata tramite cavi in fibra ottica come mezzo trasmissivo. I dispositivi saranno protetti da una barriera di sicurezza stradale. Attualmente è in corso la verifica ai fini della Validazione della progettazione.

Adeguamento delle barriere di sicurezza e risoluzione punti singoli in A4, A31 e pertinenze. Indagini in sito, prove di laboratorio e progettazione di fattibilità tecnico-economica.

Il progetto di fattibilità tecnico-economica, avviato il 07.11.2025, prevede il completamento dell'adeguamento delle barriere di sicurezza e la risoluzione dei punti singoli lungo l'autostrada A4 dal km 217+700 al km 363+723, lungo l'autostrada A31 tra l'interconnessione A4/A31 fino allo svincolo di Piovene Rocchette, compresi svincoli e pertinenze stradali in gestione alla Società.

Fornitura ed implementazione di un nuovo sistema di esazione pedaggi

La Società, ritenendo importante avvicinare ai più recenti sistemi di pagamento la parte residua di utenti (14,5% - rif. Transiti in uscita 2023), ha deciso di predisporre un progetto per l'aggiornamento del sistema di pedaggio tramite nuove tecnologie di pagamento automatico oppure favorendo modalità alternative di pagamento elettronico attualmente disponibili nel mercato quali, ad esempio, carte C-Less e NFC (*Near Field Communication*).

L'attività progettuale mira a potenziare le zone circoscritte alle aree delle autostazioni senza andare ad interferire con i flussi di traffico o creando turbative.

L'intervento previsto è comprensivo di:

- implementazioni *software* necessarie all'integrazione del *Videotolling*, ossia del pagamento della transizione tramite riconoscimento automatico della targa, nel sistema di elaborazione dei transiti autostradali;
- creazione nei vari caselli di una infrastruttura di rete resiliente per il *Videotolling* e per il miglioramento della sicurezza delle piste di esazione pedaggio;
- un articolato sistema di *hardware*, *software*, metodologie e procedure volto a garantire un elevato grado di affidabilità e *cybersecurity*.

In seguito all'approvazione del Consiglio di Amministrazione della Società in data 29.11.2024, il progetto è stato approfondito ulteriormente ed è stato integrato con nuovi elaborati. Attualmente si trova nella fase finale della Verifica, cui seguirà l'invio al MIT per l'approvazione e quindi l'affidamento ad A4 Mobility, trattandosi infatti di contratto *InterCompany*.

Installazione di n. 10 postazioni telecamere in itinere lungo il tratto di competenza del committente delle autostrade A4 e A31

Il progetto si propone di installare 10 nuove postazioni telecamere su torri da 18m, di cui:

- n.2 da posizionare nel tratto di A4 che va dalla chilometrica 223+600 alla chilometrica 225+700, interne alla regione della Lombardia;
- n. 6 da posizionare nel tratto di A4 che va dalla chilometrica 273+400 alla chilometrica 339+300, interne alla regione del Veneto;
- n.2 da posizionare nel tratto di A31 che va dalla chilometrica 69+600 alla chilometrica 73+250, interne alla regione del Veneto.

La progettazione, affidata esternamente, risulta quasi completata, verrà quindi sottoposta ad attività di Verifica da parte di uno studio esterno, nonché all'approvazione del Consiglio di Amministrazione della Società.

Ripristino 4 ponti lungo la A4

Sono in corso le progettazioni, affidate esternamente, per il ripristino strutturale di n.4 ponti lungo la A4. Gli interventi in progetto consistono nell'adeguamento strutturale statico e sismico dei manufatti:

- ponte sul fiume Chiese al km 235+012;
- ponte sul fiume Guà al km 316+216;
- ponte sul fiume Bacchiglione al km 332+718;
- ponte sul fiume Tesina al km 335+131.

6 Gestione e sviluppo delle risorse umane

6.1 Informazioni sul personale

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

Nel corso dell'esercizio 2025, la Società ha continuato a investire nella valorizzazione delle competenze e nell'adozione di politiche volte a garantire un equilibrio tra le esigenze aziendali e il benessere dei dipendenti dando altresì corso all'attuazione della procedura sulla "Gestione dei Diritti Umani" importante iniziativa volta a incrementare il benessere dei dipendenti e il livello reputazionale della Società oltre che l'impegno a rendere gli ambienti di lavoro sempre più etici e rispettosi.

Segue il dettaglio della composizione del personale a tempo indeterminato al 31 dicembre 2025, dell'età media e dell'anzianità lavorativa:

Composizione del personale a tempo <u>indeterminato</u>	n. Dirigenti	n. Impiegati	n. Operai	n. Totale	di cui a tempo parziale
Dipendenti al 31 dicembre 2025	5	310	77	392	45
Età media (anni)	56,2	53,4	45,83	52	-
Anzianità lavorativa media (anni)	13,75	26,7	21,77	26	-

Segue il dettaglio del *turnover* del personale dipendente (avvicendamento) occorso nell'anno 2025:

<i>Turnover del personale</i>	n. dipendenti al 31.12.2024	n. assunzioni reintegrazioni	n. dimissioni pensionamenti cessazioni licenziamenti	n. dipendenti al 31.12.2025
Contratto a tempo indeterminato	390	21	(32)	379
Dirigenti	6	2	(3)	5
Impiegati	312	17	(22)	310
Operai	72	2	(7)	67

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio 2025 sono stati assunti a tempo determinato n. 9 stagionali.

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

Numero dei dipendenti	n. dipendenti al 31.12.2022	n. dipendenti al 31.12.2023	n. dipendenti al 31.12.2024	n. dipendenti al 31.12.2025
Contratto a tempo indeterminato e determinato.	387	388	395	392
Dirigenti	4	4	6	5
Impiegati full-time	267	269	277	265
Impiegati part-time	41	40	37	45
Operai	75	75	75	77

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

Ore di formazione	n. ore di formazione	Spese di formazione Euro
Anno 2025	9.561	92.409
Anno 2024	8.043	119.723
Anno 2023	9.379	71.534
Anno 2022	4.957	58.993

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

Ore di assenza	n. ore Ferie, Permessi, Festività	n. ore Malattia	n. ore Maternità	n. ore Infortunio
Anno 2025	98.419	23.985	1.335	1.419
Anno 2024	99.971	24.838	2.063	3.443
Anno 2023	103.270	28.476	1.689	1.345
Anno 2022	105.135	41.593	2.400	2.099

6.2 Organizzazione delle risorse umane

L'esercizio 2025 è stato particolarmente attento al mantenimento dei livelli prestazionali nelle *operations*, procedendo alla tempestiva sostituzione del personale in quiescenza o dimissionario, anche per non compromettere obiettivi o attività strategiche.

Nel corso del 2025 tutto il personale è stato coinvolto in iniziative di formazione su sicurezza, *compliance* e *Cybersecurity*, ma particolare attenzione e investimento hanno riguardato la sensibilizzazione sui Diritti Umani.

Nel primo quadrimestre del 2025 sono state organizzate ed erogate sessioni di formazione specifica rivolte alle varie Funzioni/Servizi/U.O. aziendali che possono avere maggiore impatto sui temi dei Diritti Umani nell'ambito della loro operatività, ed ai responsabili dei cantieri che si trovano più a contatto con le ditte appaltatrici. Nel terzo quadrimestre del 2025, invece, sono state messe in atto iniziative di formazione rivolte a tutto il personale del Gruppo per sensibilizzare sulle politiche e le procedure dei Diritti Umani.

Inoltre, in tutti i luoghi di lavoro e in alcuni cantieri, tramite diversi canali (*poster, e-mail, pieghevoli*) è stato reso disponibile un estratto dei Diritti Umani con i possibili canali di comunicazione per segnalare eventuali violazioni.

In data 9 maggio 2025 è stato sottoscritto con le OO.SS il verbale di "Accordo integrativo aziendale 2025-2026" che ha definito diversi temi, quali il "Ricambio generazionale", il "Potenziamento degli organici operativi con invarianza dell'organico aziendale", "Welfare Aziendale" che permette al personale dipendente di conferire il "Premio di risultato" annuale alla Previdenza Integrativa (Fondo Astri) od alla "Piattaforma *welfare*" fino 100% ed una proposta economica biennale con KPI specifici legati all'incremento dell'EBITDA, al consumo ferie, all'incremento della produttività individuale del dipendente e ad obiettivi di qualità ed ESG da definirsi annualmente. È stata altresì sottoscritta nell'ambito di tale accordo una "clausola di ultrattività", considerata l'imminente scadenza della concessione autostradale della Società prevista per il 31 dicembre 2026. Alla luce di questo scenario è stato ritenuto più appropriato procedere con un rinnovo biennale introducendo appunto una specifica clausola che prevede, alla scadenza biennale, la continuità applicativa dell'"Accordo integrativo aziendale", fino alla sottoscrizione di un nuovo accordo integrativo aziendale, convenendo che, con cadenza annuale, verranno definiti tra le parti gli obiettivi di redditività/produttività/Qualità ESG oltreché l'entità del premio di risultato per l'anno successivo.

In data 12 maggio 2025 è stato sottoscritto con le OO.SS. un "Verbale di accordo" che, in linea con i contenuti dell'"Accordo Integrativo Aziendale 2025-2026", ha definito specifici KPI per l'esercizio 2025 legati all'incremento dell'EBITDA, al consumo ferie, all'incremento della produttività individuale del dipendente, ad obiettivi di qualità e sostenibilità ambientale.

È in corso a livello nazionale la contrattazione tra le Associazioni datoriali Federreti/Fise-Acap e le OO.SS. Nazionali di categoria per il rinnovo del CCNL Autostrade e Trafori scaduto il 30 giugno 2025.

6.3 Sicurezza e salute nell'ambiente di lavoro

La Società, nell'ottica del miglioramento continuo delle attività e delle prestazioni in ambito salute e sicurezza nei luoghi di lavoro ha utilizzato, anche per l'anno 2025, le migliori pratiche disponibili. Particolare attenzione è stata posta al coinvolgimento dei dipendenti, per tramite dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, su tutti gli aspetti legati alla salute e sicurezza.

Nel corso del 2025 è stata istituita, e si è riunita per la prima volta nel mese di ottobre, la Commissione paritetica per la sicurezza sul lavoro, composta da rappresentanti della Società e dai Rappresentanti delle organizzazioni sindacali così come previsto dall'art 58 del CCNL applicabile alla Società.

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

Gli infortuni accaduti nell'anno 2025 in ambiente di lavoro sono stati complessivamente n.8, mentre nel 2024 ne sono stati rilevati n.10.

Le giornate perse sono state n.238 rispetto alle n.561 del 2024.

L'Indice di Frequenza è passato da 16,07 del 2024 a 12,93 del 2025, mentre l'Indice di Gravità da 0,90 è diminuito a 0,38.

Nel 2025 sono stati segnalati due infortuni *in itinere* per un totale di n.36 giornate perse, mentre nel 2024 ne sono stati registrati due con n.108 giornate lavorative perse.

È proseguito anche nel corso dell'anno 2025, il sistema di indagine degli infortuni e dei mancati infortuni che prevede il coinvolgimento diretto dei lavoratori interessati dall'evento attraverso delle interviste comportamentali. Tale metodologia è finalizzata al miglioramento della cultura della sicurezza e al mantenimento dei livelli più alti possibili delle misure di prevenzione e protezione.

Il Medico Competente ha condotto complessivamente n. 204 accertamenti sanitari obbligatori e n.76 accertamenti per escludere l'assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti.

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

Per quanto riguarda la formazione obbligatoria di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, nel corso dell'anno 2025, sono state erogate complessivamente n.3881,5 ore di formazione, relative sia ad aggiornamenti previsti dalla vigente normativa per il personale in servizio, sia per la formazione di personale nuovo assunto o in cambio mansione.

7 Governance, organizzazione e gestione delle attività

7.1 Informazioni sul governo societario e gli assetti proprietari

La *governance* societaria, finalizzata al perseguimento dell'oggetto sociale e alla gestione integrata dei rischi e dei controlli interni, si fonda sul ruolo centrale del Consiglio di Amministrazione, cui sono attribuite funzioni di indirizzo strategico e supervisione, e sulle deleghe operative conferite al Presidente e all'Amministratore Delegato, coerenti con i rispettivi ambiti di responsabilità. La Società adotta un modello di amministrazione e controllo di tipo tradizionale, nel quale il Consiglio di Amministrazione rappresenta il principale organo di governo e supervisione, con competenze che includono la definizione delle strategie, il monitoraggio dei risultati e la verifica dell'adeguatezza dell'assetto organizzativo e dei controlli interni. Le funzioni di controllo sono affidate al Collegio Sindacale e quelle di revisione legale alla società di revisione.

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

Il Consiglio di Amministrazione ha nominato il Presidente, il quale a propria volta, in forza dei poteri conferitigli dal Consiglio di Amministrazione, ha nominato l'Amministratore Delegato da cui dipendono il responsabile della Funzione Esercizio Autostradale e il responsabile della Funzione Costruzioni Autostradali.

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

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

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

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

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

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

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

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

7.2 Sostenibilità: piano, governance e reporting

La Società riconosce il valore strategico della sostenibilità come *driver* di sviluppo e responsabilità sociale, rafforzando anche nel 2025 l'impegno verso la riduzione degli impatti ambientali, la tutela del territorio e l'integrazione dei criteri ESG nei processi decisionali. La strategia di Sostenibilità ha guidato la definizione degli obiettivi strategici, integrando la sostenibilità nella gestione operativa, nella pianificazione degli investimenti e nelle attività di innovazione. I temi prioritari includono la decarbonizzazione, l'economia circolare, la trasparenza, la salute e sicurezza dei lavoratori e dei viaggiatori, la parità di genere e la digitalizzazione.

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

7.3 Rendicontazione di sostenibilità secondo gli European Sustainability Reporting Standards (ESRS)

La disciplina europea in materia di informativa sulla sostenibilità è stata introdotta dalla Direttiva (UE) 2022/2464 del Parlamento europeo e del Consiglio (*Corporate Sustainability Reporting Directive* - CSRD), recepita nell'ordinamento italiano con il D.Lgs. 6 settembre 2024, n.125 e prevedeva per la Società la predisposizione della rendicontazione di sostenibilità secondo gli ESRS a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025.

Successivamente, nell'ambito del pacchetto di semplificazione normativa europeo denominato "Omnibus", è stata adottata la Direttiva (UE) 2025/794 del 14 aprile 2025, c.d. direttiva "Stop-the-Clock", pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea il 16 aprile 2025 ed entrata in vigore il 17 aprile 2025, che ha modificato la citata Direttiva (UE) 2022/2464 rinviando l'applicazione di taluni obblighi di rendicontazione di sostenibilità per specifiche categorie di imprese.

La predetta direttiva è stata recepita nell'ordinamento italiano con la Legge 8 agosto 2025, n.118, che ha introdotto le necessarie modifiche alla normativa nazionale di recepimento della CSRD, differendo le tempistiche di applicazione degli obblighi di rendicontazione di sostenibilità per alcune categorie di imprese.

Alla luce del quadro normativo vigente alla data di redazione del presente bilancio, e tenuto conto del differimento di due anni delle tempistiche di applicazione previsto dalla citata direttiva "Stop-the-Clock", la Società non rientra tra i soggetti tenuti alla predisposizione della rendicontazione di sostenibilità ai sensi della CSRD con riferimento all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025.

La Società continuerà in ogni caso a monitorare l'evoluzione della normativa europea e nazionale in materia di sostenibilità e di informativa non finanziaria, al fine di valutare tempestivamente eventuali impatti sugli obblighi informativi futuri.

Si segnala che la Società è ricompresa nel perimetro di consolidamento della capogruppo Abertis Infraestructuras S.A. avente sede nell'Unione Europea che elabora la rendicontazione di sostenibilità secondo gli *European Sustainability Reporting Standards* (ESRS), assicurando una rappresentazione complessiva, integrata e coerente degli impatti e dei presidi ESG relativi alle attività operative, infrastrutturali e di servizio del Gruppo.

Pertanto, si rinvia alla rendicontazione consolidata della capogruppo, che costituisce il documento ufficiale di riferimento anche ai fini degli obblighi di trasparenza nei confronti del Concedente e dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

7.4 Gestione della sicurezza stradale

La sicurezza stradale rappresenta un pilastro strategico della *governance* aziendale. La Società promuove interventi strutturali, innovazioni tecnologiche e iniziative di prevenzione per ridurre il rischio di incidentalità e migliorare la sicurezza dei viaggiatori e del personale operativo. Le attività includono l'adozione di soluzioni intelligenti per il monitoraggio e la gestione in tempo reale del traffico, così come l'implementazione di infrastrutture moderne e sicure lungo la rete stradale.

La Società promuove una serie di campagne di sensibilizzazione rivolte a tutti gli utenti della strada, con l'obiettivo di educare e informare su pratiche di guida sicura e responsabile. Questo impegno si integra con le politiche di sostenibilità e sicurezza, contribuendo a creare un ambiente di mobilità più sicuro ed efficiente per tutti. Nel 2025 sono state ampliate le attività di sensibilizzazione rivolte ai giovani, alle scuole e al grande pubblico, con programmi formativi strutturati e campagne multicanale dedicate alla promozione di comportamenti responsabili alla guida:

- formazione e sensibilizzazione per i giovani e gli studenti di diverse fasce di età con iniziative dedicate quali i *format* "Sulla giusta Strada", per i bambini in età scolare, e #usalatesta in collaborazione con la Regione Veneto e l'Associazione Verona Strada Sicura e a diretto contatto con i giovani studenti in età da patente;
- eventi e campagne per il grande pubblico come la campagna "Alla guida non fare lo sbronzo" lanciata in occasione di *Vinitaly and the City* e sui *social*;

- L'“Osservatorio Stili di Guida” con cui la Società dal 2018 monitora i comportamenti a rischio tenuti da automobilisti e autotrasportatori sulle tratte in concessione. L'Osservatorio mira ad individuare i comportamenti più a rischio per poi usarli nelle campagne di comunicazione e sensibilizzazione.

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

7.5 Carta dei servizi

Anche per il 2025 la Società ha predisposto la Carta dei Servizi Autostradali, confermandone il ruolo di strumento essenziale di trasparenza e tutela dell'utenza, con l'aggiornamento degli *standard* qualitativi e dei livelli di servizio.

Redatta in conformità alle direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, più recentemente, alle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), in particolare la delibera n. 132 del 26 settembre 2024, descrive le modalità di erogazione del servizio, i livelli minimi di qualità, le procedure di reclamo e le modalità di indennizzo.

7.6 Certificazioni aziendali

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

- aggiornare la documentazione collegata alle periodiche variazioni organizzative e le conseguenti implicazioni nell'identificazione e mappatura dei processi aziendali tramite un'adeguata analisi del contesto aziendale 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/riesaminare 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 aziendali, 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 S.p.A. ed i consulenti terzi che collaborano con l'azienda per lo sviluppo e la verifica del SGI.

La Società detiene e mantiene attualmente certificazioni nel campo di applicazione “Gestione dei servizi autostradali con assistenza al traffico, esazione dei pedaggi,

assistenza commerciale. progettazione e direzione lavori per la manutenzione e costruzione di infrastrutture stradali”, in particolare:

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

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

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

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

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

L’individuazione delle attività esposte al rischio connesso alla commissione di un reato e la loro conseguente proceduralizzazione hanno come obiettivo quello di consentire alla Società, grazie ad un monitoraggio dell’attività, di prevenire e di intervenire per contrastare la commissione dei reati, nonché di determinare una consapevolezza, in tutti coloro che operano all’interno della Società, di quali attività porre concretamente in essere per prevenire la commissione dei medesimi reati.

Il Modello è stato aggiornato ed approvato dal Consiglio di Amministrazione, nella versione attualmente adottata, nell’adunanza del 27 novembre 2025.

Rispetto all’ultimo aggiornamento del Modello, risalente al 17 luglio 2024, tale revisione si è resa necessaria in quanto sono state introdotte, abrogate e modificate, dal Legislatore, alcune fattispecie penali all’interno del quadro normativo disciplinato dal D. Lgs. 231/01.

La Società ha dato attuazione al c.d. «Decreto *Whistleblowing*» esternalizzando la ricezione delle segnalazioni e la relativa gestione alla Capogruppo A4 Holding, la quale ha adottato la piattaforma informatica “*Integrity Line*”. Questo strumento di segnalazione, sicuro e bidirezionale, permette a chiunque abbia relazioni con Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. di segnalare, in modo riservato, qualsiasi condotta non conforme, tra l’altro, a quanto previsto dal Codice Etico di Gruppo, dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001 della Società e dalle procedure e disposizioni aziendali in genere.

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

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

7.8 Sicurezza informatica

Nel corso del 2025 è proseguito il percorso di rafforzamento della postura di *cybersecurity*, in continuità con il piano pluriennale di miglioramento continuo. Un passaggio rilevante è stato l'aggiornamento del *framework* CIS dalla versione v7 alla versione v8.1, che ha introdotto nuove aree tematiche e requisiti estesi, ampliando il perimetro dei controlli e rendendo la misurazione della maturità maggiormente aderente agli standard più recenti. A seguito di tale aggiornamento, il livello di maturità complessivo si è ulteriormente consolidato, mantenendosi su valori elevati.

Parallelamente è proseguito il monitoraggio dell'aderenza ai requisiti normativi, con particolare riferimento alla Direttiva NIS2, alle determinazioni dell'Agenzia per la Cybersecurity Nazionale (ACN) e alla prassi UNI/PdR 174:2025, che armonizza i controlli della ISO/IEC 27001:2022 con il *framework* NIST CSF 2.0.

Iniziative di rafforzamento nei principali domini di sicurezza

Protezione dei dati

È stato rafforzato l'insieme di processi dedicati alla gestione del ciclo di vita dell'informazione (identificazione, classificazione, gestione degli accessi, conservazione e smaltimento), con un incremento delle misure di prevenzione della perdita dei dati e un approccio più strutturato alla cifratura sia in transito sia a riposo. Sono state inoltre potenziate le iniziative di sensibilizzazione sul corretto trattamento delle informazioni.

Gestione dei *log* e tracciabilità

È stata ampliata la capacità di raccolta, centralizzazione e conservazione dei *log* di sicurezza, aumentando la qualità e la completezza degli eventi necessari all'individuazione di anomalie e alle analisi forensi, con un effetto positivo sulla rapidità ed efficacia della correlazione degli eventi.

Monitoraggio continuo, SOC e difesa della rete

È stato consolidato il modello di monitoraggio continuo e di risposta agli eventi, mediante una maggiore integrazione delle fonti di sicurezza, l'adozione di casi d'uso specifici e la formalizzazione di procedure e *playbook* operativi. Il modello di *Security Operation Center* ha evidenziato avanzamenti significativi nei domini di monitoraggio, *detection engineering*, *incident handling*, reporting e knowledge management.

Threat Intelligence e gestione del rischio

È stato attivato un servizio strutturato di *Threat Intelligence* volto al monitoraggio della superficie di attacco, includendo fonti pubbliche, ambienti *deep/dark web* e canali social. Ciò ha consentito di anticipare potenziali minacce e migliorare i processi di classificazione del rischio e prevenzione.

Vulnerability Management e sicurezza applicativa

Il processo di *vulnerability management* è stato potenziato attraverso cicli continui di scansione, *remediation* e attività di *hardening*, in coerenza con gli *standard* di riferimento.

In parallelo è stato consolidato il presidio sulla sicurezza applicativa, con processi più strutturati per la gestione delle vulnerabilità *software* e controlli lungo il ciclo di vita applicativo.

Penetration Testing e validazione delle misure

È stato rafforzato l'approccio alla validazione delle misure di sicurezza mediante attività periodiche di *penetration testing* basate su scenari realistici.

Gestione dei fornitori critici e sicurezza della *supply chain*

È stato consolidato il modello di controllo della *supply chain* ICT, mediante l'adozione di un inventario strutturato dei fornitori, la classificazione basata sul rischio e verifiche periodiche di conformità.

Ulteriori ambiti di rafforzamento – Modello corporate

Identity Governance

Si è proseguito nell'evoluzione dei processi di gestione del ciclo di vita delle identità digitali, con progressiva automazione, applicazione dei principi di *least privilege* e *need to know*, controlli avanzati sui ruoli sensibili e monitoraggio degli accessi privilegiati.

Data Governance

Vi è stato un rafforzamento della classificazione e protezione delle informazioni, dell'integrazione di controlli per la prevenzione della perdita dei dati, della definizione di casi d'uso e *playbook* di *escalation*.

Threat Management

Si è lavorato per il consolidamento del processo di *risk assessment* e potenziamento della capacità di rilevazione e risposta tramite piattaforme centralizzate ed esercitazioni periodiche.

Business Continuity e Disaster Recovery

È proseguita la verifica periodica dei piani di continuità operativa e ripristino tramite *test* ed esercitazioni.

Compliance e *supply chain*

Si è operato per l'integrazione strutturata degli obblighi di conformità nelle *policy* e nei processi e rafforzamento delle attività di *audit*.

Adeguamento alla Direttiva NIS2 e requisiti ACN

Per tale scopo, le attività hanno riguardato il rafforzamento della *governance* e delle responsabilità in materia di cybersicurezza, l'aggiornamento delle *policy* e dei processi di gestione del rischio, l'evoluzione dei processi di *incident management*, il potenziamento delle misure organizzative e tecniche, il rafforzamento dei controlli sulla *supply chain* e lo svolgimento di esercitazioni periodiche di continuità operativa e *disaster recovery*. È stata inoltre completata l'iscrizione al portale dell'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale.

Sistemi OT e SCADA

Nel corso del 2025 sono state rafforzate le misure di sicurezza in ambito OT (*Operational Technology*), con particolare riferimento ai sistemi SCADA. Sono stati implementati interventi strutturali relativi a segmentazione e segregazione delle reti, microsegmentazione interna delle zone OT, isolamento dei dispositivi obsoleti e protezione dei sistemi industriali tramite architetture dedicate. Le attività hanno garantito un incremento della resilienza dei sistemi SCADA, assicurando all'ambiente OT livelli di sicurezza coerenti con le *best practice* e con i requisiti previsti per infrastrutture critiche.

8 Altre informazioni

8.1 Principali rischi e incertezze

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

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

Rischio di liquidità

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

Rischio tasso di interesse

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

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

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

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

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

Rischio operativo

Il rischio operativo è correlato alla scadenza della concessione e quindi alla capacità di portare a termine le opere/investimenti in conformità al quadro normativo e regolatorio esistente. La gestione del rischio è attuata attraverso un sistema gestionale che consente di monitorare gli investimenti programmati sulla base di quanto definito dal Piano Economico Finanziario nel rispetto del quadro normativo in costante evoluzione.

8.2 Rapporti con parti correlate

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

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

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

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

Si rimanda alle Note Esplicative per maggiori dettagli sui dati patrimoniali ed economici dei rapporti intrattenuti con parti correlate nel corso del 2025 riportati nelle tabelle che seguono. Con riferimento all'acquisizione del Gruppo Abertis da parte della società Mundys S.p.A., a partire dal 1° novembre 2018 vengono considerate quali parti correlate le società appartenenti a tale gruppo.

Per maggiore trasparenza si allegano le seguenti tabelle:

STATO PATRIMONIALE	2024	2025
	Euro	Euro
Attività non correnti		
Crediti vari e attività non correnti	465.750	564.672
Globalcar Service S.r.l.	465.750	564.672
Attività correnti		
Crediti commerciali verso controllanti	657.198	589.492
A4 Holding S.p.A.	657.198	589.492
Crediti commerciali verso consociate	317.570	357.513
A4 Mobility S.r.l.	229.757	265.715
A4 Trading S.r.l.	87.813	91.798
Crediti commerciali verso parti correlate	4.893.631	5.091.075
Autogrill Italia S.p.A.	4.891.729	5.088.380
Telepass S.p.A.	1.902	2.695
Attività per imposte correnti	-	4.519.895
Abertis Italia S.r.l. - consolidato fiscale	-	4.519.895
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	282.997.920	304.997.238
A4 Holding S.p.A.	282.997.920	304.997.238

STATO PATRIMONIALE	2024	2025
	Euro	Euro
Passività commerciali		
Debiti commerciali verso controllanti	5.728.765	4.336.728
A4 Holding S.p.A.	5.728.155	4.336.228
Abertis Italia S.r.l.	610	500
Debiti commerciali verso consociate	8.656.999	14.407.315
A4 Mobility S.r.l.	8.127.986	12.709.583
A4 Trading S.r.l.	414.659	1.559.501
Globalcar Service S.r.l.	114.354	138.231
Debiti commerciali verso parti correlate	1.462	36.316
Telepass S.p.A.	1.462	36.316
Passività per imposte correnti	151.006	-
Abertis Italia S.r.l. - consolidato fiscale	151.006	-

CONTO ECONOMICO	2024	2025
	Euro	Euro
Ricavi	18.110.931	16.969.127
Ricavi verso controllante	6.236.753	6.011.251
A4 Holding S.p.A.	6.236.753	5.947.802
Abertis Infraestructuras S.A.	-	63.449
Ricavi verso consociate e collegate	502.011	480.333
A4 Trading S.r.l.	230.018	225.399
A4 Mobility S.r.l.	234.329	217.270
Globalcar Service S.r.l.	37.664	37.664
Ricavi verso altre parti correlate	11.372.167	10.477.543
Autogrill Italia S.p.A.	11.370.608	10.475.334
Telepass S.p.A.	1.559	2.209
Costi operativi	45.076.982	46.330.475
Costi verso controllante	13.726.234	14.132.505
A4 Holding S.p.A.	13.725.734	14.131.610
Abertis Italia S.r.l.	500	895
Costi verso consociate e collegate	30.993.355	31.688.176
A4 Mobility S.r.l.	21.213.816	21.883.972
A4 Trading S.r.l.	5.791.160	5.640.767
Globalcar Service S.r.l.	3.988.379	4.163.437
Costi verso altre parti correlate	357.393	509.794
Telepass S.p.A.	357.393	509.294
World Duty Free S.p.A.	-	23.301
Autogrill S.p.A.	-	500

8.3 Studi, ricerche ed innovazioni

Nel corso dell'anno 2025, la Società ha svolto attività di ricerca e sviluppo anche nell'ambito del progetto europeo SCALE.

Si tratta di un progetto di notevole rilevanza europea che mira a potenziare l'implementazione di servizi C-ITS lungo le arterie TEN-T, secondo *standard* solidi ed internazionali. Oltre a sostenere lo sviluppo dei servizi *Smart Road*, si occupa delle valutazioni d'impatto su larga scala di nuovi casi d'uso C-ITS in diversi siti operativi, tra diversi attori europei. Per affrontare i problemi e le sfide persistenti che ostacolano l'industrializzazione dell'ecosistema di trasporto intelligente cooperativo in Europa, il progetto vuole guidare la transizione verso la nuova generazione di servizi di trasporto su strada e di mobilità e quindi contribuire a garantire la *leadership* europea in materia.

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

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

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

Nel corso del 2024, la Società ha iniziato la partecipazione attiva a SCALE in qualità di *road operatore test site*, portando un sotto progetto di ampliamento geografico e funzionale di quanto è stato realizzato, sempre all'interno della Società, nell'ambito C-ITS nel progetto C-Roads Italy 2. La prima *milestone* raggiunta ha visto l'avvio dell'attività di sviluppo degli *Use Cases* previsti all'interno della piattaforma *iCOV-Emeras*. Le *milestone* successive, raggiunte nel corso del 2025, hanno interessato il potenziamento delle capacità di

generazione ed analisi *in house* dei messaggi secondo il protocollo DSRC. Dal momento che SCALE è stato eletto e cofinanziato dalla Commissione Europea, la Società sta lavorando all'estensione dei casi d'uso supportati lungo le tratte stradali di competenza, soprattutto grazie alla nuova infrastruttura tecnologica messa a disposizione dal nuovo Centro Operativo. Al termine del progetto, la società vedrà fortemente estesa la copertura di comunicazione diretta V2I su sedime di competenza, assicurando comunicazione *short range* sulla quasi totalità della tratta A4 e su una buona parte della tratta A31. I nuovi *Use Cases* saranno veicolati anche tramite comunicazione *long range*, come i precedenti sviluppati in *C-Roads Italy 2*.

8.4 Azioni proprie

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

9 Evoluzione prevedibile della gestione

Nell'esercizio 2026 prosegue l'attività della Società orientata alla adozione di un modello integrato e tecnologicamente avanzato di gestione della mobilità focalizzato su sostenibilità, sicurezza e innovazione a servizio dei viaggiatori e di tutti gli *stakeholder* dei territori attraversati dalle tratte autostradali.

Nonostante il contesto macroeconomico rimanga incerto a causa delle crisi geopolitiche in corso, si stima che nel 2026 il traffico sulle tratte di Autostrada BS PD possa attestarsi su livelli lievemente superiori rispetto all'anno precedente grazie a una graduale ripresa economica e a un aumento della mobilità collegata al turismo.

Sul versante dell'adeguamento annuo delle tariffe da pedaggio si precisa che è stato riconosciuto un incremento tariffario a partire dal primo gennaio 2026, pari al tasso dell'1,5%, corrispondente all'indice di inflazione rilevato nel Documento Programmatico di Finanza Pubblica (DPFP) per l'anno 2026 (art. 14 comma 2 legge n. 193/2024 del 16 dicembre 2024).

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

10 Riconciliazione prospetti contabili IFRS e ITA GAAP

La Società predispose 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 2025 e 2024 con i dati predisposti secondo i principi contabili italiani.

11 Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali prot. n. SVCA-MIT-0004381 del 11.02.2026

Come richiesto da ANAS prot. n. SVCA-MIT-0004381 del 11 febbraio 2026, nella pagina seguente è riportata la Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali.

Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali come da richiesta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
 prot. n. SVCA-MIT-0004381 del 11.02.2026

Riferimento convenzione di cui art. 2	Spesa per investimenti	Spesa progressiva al 31/12/2024				Spesa dell'anno 2025				Spesa progressiva al 31/12/2025						
		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			
Art. 2.1	A4 Brescia-Padova	771.669.306	-	-	771.669.306	-	-	-	3.770	-	-	3.770	771.669.306	3.770	-	771.673.076
	Totale art. 2.1	771.669.306	-	-	771.669.306	-	-	-	3.770	-	-	3.770	771.669.306	3.770	-	771.673.076
Art. 2.2 e)	Realizzazione della Tangenziale Sud di Vicenza sull'autostrada A4 Bs-Pd	70.892.495	24.961.756	-	95.854.251	-	-	-	-	-	-	-	70.892.495	24.961.756	-	95.854.251
Art. 2.2 b)	Realizzazione di impianti antirumore sull'autostrada A4 Brescia-Padova in provincia di Verona-Vicenza-Padova - Lotto B	15.408.229	1.659.133	-	17.067.362	-	-	-	-	-	-	-	15.408.229	1.659.133	-	17.067.362
Art. 2.2 c)	Realizzazione di impianti antirumore sull'autostrada A4 Brescia-Padova in provincia di Verona-Vicenza-Padova - Lotto C	12.029.708	2.097.957	-	14.127.665	-	-	-	-	-	-	-	12.029.708	2.097.957	-	14.127.665
Art. 2.2 d)	Realizzazione della nuova auto stazione di Verona Est sull'A4 BS-PD	5.974.685	4.019.018	-	9.993.703	-	-	-	-	-	-	-	5.974.685	4.019.018	-	9.993.703
Art. 2.2 e)	Armonizzazione collegamenti tra l'auto stazione di Verona est, la viabilità ordinaria, la Tangenziale sud di Verona e la bretella di collegamento alla S.S. 11 lungo l'autostrada A4 Brescia-Padova	9.520.190	3.081.560	-	12.601.750	-	-	-	-	-	-	-	9.520.190	3.081.560	-	12.601.750
Art. 2.2 f)	Realizzazione del nuovo casello di Soave sull'autostrada A4 Brescia-Padova e collegamenti con la viabilità esistente	15.592.932	12.122.264	-	27.715.196	-	-	-	-	-	-	-	15.592.932	12.122.264	-	27.715.196
Art. 2.2 g)	Realizzazione della nuova stazione autostradale e centro di manutenzione di Alte Montecchio sull'autostrada A4 Brescia-Padova e collegamenti con la S.S. n. 500 "di Lonigo", la S.S. n. 11 "Padana Superiore", la nuova S.S. n. 246" di Recoaro e la viabilità locale	91.668.209	51.275.123	-	142.943.332	-	-	-	1.293.699	-	-	6.270.613	96.645.123	52.568.822	-	149.213.945
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 Grignano 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 Grignano di Zocco e Mestrino	2.268.853	1.109.210	-	3.378.063	-	-	-	-	-	-	-	2.268.853	1.109.210	-	3.378.063
Art. 2.2 j)	Autostrada Valdiastico A/31 Sud	880.172.533	312.078.820	-	1.192.251.353	-	-	-	1.572.503	-	-	1.572.503	880.172.533	313.651.323	-	1.193.823.856
Art. 2.2 l)	Autostrada Valdiastico A/31 Nord	-	28.363.376	-	28.363.376	-	-	-	35.633	-	-	35.633	-	28.399.009	-	28.399.009
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 auto stazione di Castelnuovo del Garda sull'autostrada A4 Brescia-Padova	4.048.830	12.230.177	-	16.279.007	-	-	-	4.058.020	-	-	21.992.825	21.983.635	16.288.197	-	38.271.832

Riferimento convenzione di cui art. 2	Spesa per investimenti	Spesa progressiva al 31/12/2024			Spesa dell'anno 2025			Spesa progressiva al 31/12/2025					
		Lavori Euro	Somme a disposizione Euro	Oneri finanziari Euro	Totale Euro	Lavori Euro	Somme a disposizione Euro	Oneri finanziari Euro	Totale Euro	Lavori Euro	Somme a disposizione Euro	Oneri finanziari Euro	Totale Euro
Art. 2.2 m)	Tangenziale Est di Verona - Adeguamento e completamento della Tangenziale est di Verona fra la ex S.P. n. 6 e la S.S. n. 11 "Padana Superiore"	15.573.203	1.748.246	-	17.321.449	-	-	-	-	15.573.203	1.748.246	-	17.321.449
Art. 2.2 n)	Revisione della situazione viaria del nodo di Verona Sud e collegamento con la Tangenziale sud di Verona	-	2.829.910	-	2.829.910	-	682.983	-	682.983	-	3.512.893	-	3.512.893
Art. 2.2 o)	Realizzazione del collegamento viario fra il casello autostradale di Padova ovest sull'Autostrada A4 Brescia-Padova, la S.S. n. 47 (Valsugana) e la S.P. n. 94 (Contarina) a nord dell'abitato di Limena in provincia di Padova, Tangenziale di Limena	27.540.496	14.734.961	-	42.275.457	-	-	-	-	27.540.496	14.734.961	-	42.275.457
Art. 2.2 p)	Realizzazione del collegamento viario a nord della città di Verona dal terrine della Tangenziale est all'asse di penetrazione ovest, compreso il raccordo alla tangenziale sud in corrispondenza dello svincolo con la SS. 434	-	13.009.634	-	13.009.634	-	-	-	-	-	13.009.634	-	13.009.634
Art. 2.2 q)	Installazione di barriere antirumore - 1° tronco Brescia-Sommacampagna lungo l'autostrada A4 Brescia-Padova	13.841.717	935.080	-	14.776.797	-	-	-	-	13.841.717	935.080	-	14.776.797
Art. 2.2 r)	Installazione di barriere antirumore sulla A31 Valdastico	11.531.428	727.233	-	12.258.661	-	-	-	-	11.531.428	727.233	-	12.258.661
Art. 2.2 s)	Nuovo collegamento stradale della tangenziale sud di Vicenza con Arcugnano e Altavilla	-	873.630	-	873.630	-	191.858	-	191.858	-	1.065.488	-	1.065.488
Art. 2.2 t)	Variante alla Sp. 46 in Provincia di Vicenza	18.323.992	-	-	18.323.992	-	-	-	-	18.323.992	-	-	18.323.992
Art. 2.2 u)	Riqualificazione della viabilità esterna al casello della A31 di Thiene	1.035.573	3.131.029	-	4.166.602	-	2.550.891	-	4.150.891	2.635.573	5.681.920	-	8.317.493
Art. 2.2 v)	Potenziamento della viabilità di adduzione del casello della A31 di Vicenza nord (Via A. Moro)	-	722.742	-	722.742	-	47.652	-	47.652	-	770.394	-	770.394
Art. 2.2 w)	Nuovi interventi ad elevare gli standard di sicurezza e a carattere ambientale	131.283.541	40.716.618	-	172.000.159	-	33.913.930	-	40.231.176	165.197.471	47.033.864	-	212.231.335
Art. 34 bis	Contributi Concessori - Valtrompia	95.930.898	-	-	95.930.898	-	54.753.925	-	54.753.925	150.684.823	-	-	150.684.823
	Totale art. 2.2	1.456.651.054	548.822.392	-	2.005.473.446	-	16.750.485	-	129.930.059	1.569.830.628	565.572.877	-	2.135.403.505
	Totale art. 2.1 + art. 2.2	2.228.320.360	548.822.392	-	2.777.142.752	-	16.754.255	-	129.933.829	2.341.499.934	565.576.647	-	2.907.076.581

PROSPETTI CONTABILI

AL 31 DICEMBRE 2025

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

ATTIVITÀ (in unità di Euro)

	<i>Note</i>	ESERCIZIO 31.12.2024	ESERCIZIO 31.12.2025
<i>Materiali</i>	1	6.193.248	5.101.917
Immobili, impianti e macchinari		6.193.248	5.101.917
Investimenti immobiliari		-	-
<i>Immateriali</i>	2	345.472.007	237.748.865
Diritti concessori immateriali		345.353.019	237.643.423
Attività immateriali a vita utile indefinita		-	-
Altre attività immateriali		118.988	105.442
<i>Partecipazioni</i>	3	3.200	3.200
Partecipazioni controllate		-	-
Partecipazioni collegate		-	-
Altre partecipazioni		3.200	3.200
<i>Attività finanziarie non correnti</i>	4	-	-
Crediti finanziari		-	-
Altre attività finanziarie		-	-
<i>Crediti vari e altre attività non correnti</i>	5	1.849.346	945.463
<i>Attività per imposte anticipate</i>	6	47.210.623	32.643.656
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		400.728.424	276.443.101
<i>ATTIVITÀ CORRENTI</i>			
<i>Attività commerciali</i>	7	89.312.962	93.246.116
Rimanenze		-	-
Attività per lavori in corso su ordinazione		-	-
Crediti commerciali		81.718.904	85.138.228
Altre attività commerciali		7.594.058	8.107.888
<i>Attività finanziarie correnti</i>	8	-	-
<i>Attività per imposte correnti</i>	9	-	5.160.092
<i>Altre attività correnti</i>	10	1.596.807	9.161.313
<i>Disponibilità liquide e mezzi equivalenti</i>	11	444.616.347	386.828.392
<i>Attività detenute per la vendita</i>	12	-	-
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		535.526.116	494.395.913
TOTALE ATTIVITÀ		936.254.540	770.839.014

SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ

(in unità di Euro)

	Note	ESERCIZIO 31.12.2024	ESERCIZIO 31.12.2025
PATRIMONIO NETTO	13		
Patrimonio netto		579.958.603	489.968.286
Capitale emesso		125.000.000	125.000.000
Riserve e utili portati a nuovo		431.333.967	431.286.723
Utile (Perdita) dell'esercizio		23.624.636	(66.318.437)
TOTALE PATRIMONIO NETTO		579.958.603	489.968.286
PASSIVITÀ NON CORRENTI			
Benefici ai dipendenti	14	8.417.866	7.262.205
Fondi rischi e oneri	15	89.252.103	132.086.255
Passività finanziarie non correnti	16	-	-
Finanziamenti		-	-
Altre passività finanziarie		-	-
Passività per imposte differite	17	-	-
Altre passività non correnti	18	5.189.364	3.374.588
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		102.859.333	142.723.048
PASSIVITÀ CORRENTI			
Benefici ai dipendenti	19	1.037.746	805.470
Fondi rischi e oneri	20	41.087.203	37.639.540
Passività finanziarie correnti	21	101.032.330	-
Debiti verso banche		100.000.000	-
Altri		1.032.330	-
Passività commerciali	22	94.845.606	91.648.628
Debiti commerciali		94.845.606	91.648.628
Passività per lavori in corso su ordinazione		-	-
Passività per imposte correnti	23	151.006	-
Altre passività correnti	24	15.282.713	8.054.042
Passività detenute per la vendita	25	-	-
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		253.436.604	138.147.680
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		936.254.540	770.839.014

CONTO ECONOMICO (in unità di Euro)

	Note	ESERCIZIO 2024	ESERCIZIO 2025
RICAVI			
	26		
Ricavi autostradali		427.542.536	430.989.910
Ricavi per servizi di costruzione		69.686.107	130.248.037
Altri ricavi		15.476.336	16.101.061
Totale Ricavi		512.704.979	577.339.008
COSTI			
Costi Operativi			
	27		
Costi materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		(1.103.112)	(819.406)
Costi per servizi		(179.440.945)	(229.812.014)
Costi per godimento beni di terzi		(2.093.618)	(2.281.033)
Costi per il personale		(36.940.753)	(38.236.059)
Altri costi operativi		(61.988.582)	(61.910.194)
Plusval. /(Minusval.) per dismissioni di attività materiali		-	690
Totale costi operativi		(281.567.010)	(333.058.016)
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni			
	28		
Ammortamento attività materiali		(56.033)	(9.881)
Ammortamento diritti concessori immateriali		(172.309.398)	(237.643.425)
Ammortamento altre attività immateriali		(7.648)	(13.547)
Ammortamento beni in locazione finanziaria		(1.081.449)	(1.081.449)
Accantonamento per rischi ed oneri		-	-
Accantonamento/utilizzi fondi rischi e oneri (Svalutazioni)/Ripristini di valore		1.639.366	(57.193.045)
Totale ammortamenti e svalutazioni		(171.815.162)	(295.941.347)
Totale costi		(453.382.172)	(628.999.363)
RISULTATO OPERATIVO NETTO		59.322.807	(51.660.355)
PROVENTI E ONERI DA ATTIVITÀ FINANZIARIA			
	29		
Proventi finanziari		3.284.699	2.715.126
Altri proventi da attività finanziarie		-	-
Oneri finanziari		(13.391.333)	(7.027.791)
Altri oneri da attività finanziarie		-	-
Oneri finanziari capitalizzati		-	-
Totale proventi/(oneri) da attività finanziaria		(10.106.634)	(4.312.665)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		49.216.173	(55.973.020)
ONERI E PROVENTI FISCALI			
	30		
Imposte correnti		(11.584.524)	4.239.996
Imposte anticipate/differite		(14.007.013)	(14.585.413)
Totale (oneri)/proventi fiscali		(25.591.537)	(10.345.417)
RISULTATO DA ATTIVITÀ OPERATIVE DESTINATE A CONTINUARE		23.624.636	(66.318.437)
DISCONTINUED OPERATION			
	31		
Utile/(Perdita) delle discontinued operation dopo le imposte		-	-
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO		23.624.636	(66.318.437)

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(in unità di Euro)

	Note	Esercizio 2024	Esercizio 2025
Utile (Perdita) dell'esercizio	A	23.624.636	(66.318.437)
Utili / (perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati nell'Utile / (perdita) d'esercizio:			
Utili / (Perdite) attuariale valutazione benefici ai dipendenti	13	497.660	(47.244)
Adeguamento crediti finanziari verso partecipazioni destinate alla vendita	12	-	-
Utile (Perdita) dell'esercizio, al netto dell'effetto fiscale	B	497.660	(47.244)
Totale utile (perdita) complessivo	A+B	24.122.296	(66.365.681)

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO
(in unità di Euro)

	Capitale sociale	Riserva da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	Riserva straordinaria, sanzioni penali	Riserva straordinaria	Altre riserve	Riserva ritardate manutenzioni	Riserva vincolata per differenze su manutenzioni	Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	Altre riserve	Riserva attuariale	Riserva attuariale Tax	Riserva di First Time Adoption	Riserva valutazione a fair value	Utili (perdite) portate a nuovo	Utile (perdita) d'esercizio	Totale
31.12.2023	1.250.000.000	315.898.864	29.099.229	32.400.000	70.000	90.766.860	57.215.370	(40.000.000)	-	(79.179.000)	61.273.230	(4.092.868)	116.171	(74.012.232)	-	103.354.864	16.904.020	573.541.278
Riclassifica utile anno precedente																		-
Riclassifica riserve																		-
Dividendi																	(16.904.020)	(16.904.020)
Risultato attuariale													117.363					(303.292)
Risultato d'esercizio																	23.624.636	23.624.636
Arrotondamento												1						1
31.12.2024	1.250.000.000	315.898.864	29.099.229	32.400.000	70.000	90.766.860	57.215.370	(40.000.000)	-	(79.179.000)	61.273.230	(4.513.522)	233.534	(74.012.232)	-	103.354.864	23.624.636	579.958.603
Riclassifica utile anno precedente																		-
Riclassifica riserve																		-
Dividendi																	(23.624.636)	(23.624.636)
Risultato attuariale													18.445					(47.244)
Risultato d'esercizio																	(66.318.437)	(66.318.437)
Arrotondamento																		1
31.12.2025	1.250.000.000	315.898.864	29.099.229	32.400.000	70.000	90.766.860	57.215.370	(40.000.000)	-	(79.179.000)	61.273.230	(4.579.211)	251.979	(74.012.232)	-	103.354.864	(66.318.437)	489.968.286

RENDICONTO FINANZIARIO

(in unità di Euro)

	NOTE	2024	2025
RISULTATO DELL'ESERCIZIO		23.624.636	(66.318.437)
<i>rettificato da operazioni senza effetti sulla liquidità:</i>			
Ammortamenti	28	173.454.528	238.748.302
Svalutazione/ripristini per impegni e oneri concessori	15	12.000.000	59.000.000
Accantonamento/utilizzi Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	15	1.227.067	(1.890.733)
Utilizzi/Accantonamento altri fondi	15	(253.080)	880.001
Attività destinate alla vendita	31	-	-
Autofinanziamento delle attività operative (1)		210.053.151	230.419.133
Variazione del capitale circolante		7.406.786	(26.734.930)
Variazione degli altri crediti/debiti operativi		(85.296)	(14.793.177)
Imposte pagate		(8.039.435)	-
Variazione delle attività/passività per imposte		17.155.794	9.255.869
Altre variazioni da/(per) attività operative (2)		16.437.849	(32.272.238)
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)		226.491.000	198.146.895
Attività materiali	1	(375)	-
Attività immateriali	2	(69.632.431)	(129.933.829)
Attività concessorie - IFRIC 12	15	-	-
Attività finanziarie non correnti/correnti	5	2.574.335	1.189.188
B) Flusso da/(per) attività di investimento		(67.058.471)	(128.744.641)
C) Flusso generato/(assorbito) dall'attività tipica (A+B)		159.432.529	69.402.254
Altre passività finanziarie non correnti/correnti	16/21	(25.000.000)	(100.000.000)
Debiti verso altri correnti e non correnti	18	(1.878.753)	(1.814.776)
Canoni leasing pagati		(1.177.078)	(1.189.078)
Interessi passivi pagati		(6.075.236)	(3.239.290)
Interessi attivi incassati		3.202.906	2.677.571
Apporti degli azionisti/(Dividendi)	13	(16.904.020)	(23.624.636)
Variazioni riserve	13	-	-
D) Flusso da/(per) attività finanziarie		(47.832.181)	(127.190.209)
E) Flusso generato/(assorbito) nel periodo (C+D)		111.600.348	(57.787.955)
Disponibilità/(indebitamento) iniziale corrente		333.015.999	444.616.347
Flusso generato/(assorbito) nel periodo		111.600.348	(57.787.955)
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE		444.616.347	386.828.392
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11	444.616.347	386.828.392
Passività correnti verso istituti di credito (scoperti bancari)	21	-	-
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE		333.015.999	386.828.392

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 2025". I rischi e le incertezze relative al *business* sono descritti nelle sezioni dedicate della Relazione sulla Gestione e delle Note Esplicative.

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

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

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

– Criteri di valutazione

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

– Moneta funzionale e di presentazione

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

– Stime e valutazioni

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

– **Valutazione degli amministratori sul presupposto della continuità aziendale**

Come indicato nella relazione sulla gestione, la Società opera in regime di concessione sulla base della Convenzione stipulata con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, avente scadenza al 31 dicembre 2026, che attribuisce alla stessa la gestione delle infrastrutture autostradali e stradali ivi previste. La durata residua della concessione ed il relativo quadro regolatorio costituiscono elementi rilevanti ai fini delle valutazioni economico-finanziarie e delle stime prospettiche effettuate dagli Amministratori.

Dopo aver effettuato tutti i controlli e le valutazioni necessari, gli Amministratori hanno la ragionevole aspettativa che i piani d'azione individuati, le risorse attualmente disponibili, l'appartenenza ad un solido gruppo multinazionale ed i flussi di cassa attesi per l'esercizio 2026, siano in grado di garantire risorse adeguate a fare fronte alle obbligazioni sociali, agli impegni concessori ed alla operatività aziendale in un orizzonte temporale di almeno 12 mesi dalla approvazione del presente bilancio. Di conseguenza, il bilancio al 31 dicembre 2025 è stato redatto sulla base del presupposto della continuità aziendale.

PRINCIPI CONTABILI SIGNIFICATIVI

PRINCIPI CONTABILI SIGNIFICATIVI

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

Attività materiali

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

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

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

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

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

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

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

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

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

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

Leasing

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Attività immateriali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Partecipazioni in società controllate e collegate

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

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

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

Altre Partecipazioni

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

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

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

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

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

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

Attività finanziarie

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

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

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

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

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

Perdite di valore delle attività (*impairment test*)

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

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

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

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

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

Rimanenze e lavori in corso su ordinazione

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

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

Crediti

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

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

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

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

Attività (o gruppi in dismissione) detenute per la vendita

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

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

Strumenti finanziari derivati

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

Benefici per i dipendenti

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

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

Fondi rischi e oneri

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

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

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

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

Passività finanziarie

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

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

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

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

Debiti

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

Ricavi

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

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

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

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

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

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

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

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

Imposte sul reddito

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

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

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

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

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

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

Nuovi documenti emessi dallo IASB ed omologati dall'UE da adottare obbligatoriamente a partire dai bilanci degli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2025

I seguenti nuovi principi ed emendamenti in vigore dal 1° gennaio 2025 sono stati adottati per la redazione del presente bilancio.

Modifiche allo IAS 21 - Gli effetti delle variazioni dei tassi di cambio: mancanza di *exchangeability*. Tali modifiche chiariscono quando una valuta è scambiabile con un'altra valuta e, di conseguenza, quando non lo è. Quando una valuta non è scambiabile con

un'altra, tali modifiche definiscono le modalità di determinazione del tasso di cambio da applicare. Le modifiche precisano inoltre l'informativa che deve essere fornita quando una valuta non è scambiabile.

Non vi sono impatti sul Bilancio di Gruppo, in quanto il Gruppo non ha valute che rientrano nello scopo di tali modifiche.

Titolo documento	Data emissione	Data di entrata in vigore	Data di omologazione	Regolamento UE e data di pubblicazione
Modifiche alla classificazione e alla valutazione degli strumenti finanziari (Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7)	maggio 2024	1° gennaio 2026	27 maggio 2025	(UE) 2025/1047 28 maggio 2025
Contratti collegati all'energia elettrica dipendente dalla natura (Modifiche all'IFRS 9 e all'IFRS 7)	dicembre 2024	1° gennaio 2026	30 giugno 2025	(UE) 2025/1266 1° luglio 2025
Ciclo annuale di miglioramenti ai principi contabili IFRS – Volume 11 (Modifiche all'IFRS 1, all'IFRS 7, all'IFRS 9, all'IFRS 10 e allo IAS 7)	luglio 2024	1° gennaio 2026	9 luglio 2025	(UE) 2025/1311 10 luglio 2025

Nuovi principi, emendamenti e interpretazioni non ancora in vigore

Di seguito sono elencati i principi, gli emendamenti e le interpretazioni emessi dallo IASB che non sono stati ancora omologati dall'Unione Europea:

Titolo documento	Data emissione da parte dello IASB	Data di entrata in vigore del documento IASB	Data di prevista omologazione da parte dell'UE
Nuovi principi contabili IFRS			
IFRS 14 <i>Regulatory deferral accounts</i>	gennaio 2014	1° gennaio 2016	Processo di omologazione sospeso in attesa del nuovo principio contabile sui "rate-regulated activities"
IFRS 18 <i>Presentation and disclosure in financial statements</i>	aprile 2024	1° gennaio 2027	(UE) 2026/338 13 febbraio 2026
IFRS 19 Entità controllate senza 'public accountability': informazioni integrative	maggio 2024	1° gennaio 2027	Omologazione non ancora attivata
Modifiche ai principi contabili IFRS			
<i>Sale or contribution of assets between an investor and its associate or joint venture (Amendments to IFRS 10 and IAS 28)</i>	settembre 2014	Differita fino al completamento del progetto IASB sull' <i>equity method</i>	Processo di omologazione sospeso in attesa della conclusione del progetto IASB sull' <i>equity method</i>
Modifiche all'IFRS 19 Entità controllate senza 'public accountability': informazioni integrative	agosto 2025	1° gennaio 2027	Omologazione non ancora attivata
<i>Translation to a hyperinflationary presentation currency (Amendments to IAS 21)</i>	novembre 2025	1° gennaio 2027	Omologazione non ancora attivata
IFRS Practice Statement 1 - <i>Management commentary</i>	giugno 2025	n.a.	Le modifiche si riferiscono al materiale che accompagna principi contabili senza esserne parte integrante e, pertanto, non saranno oggetto di omologazione a parte dell'UE
<i>Disclosures about uncertainties in the financial statements (Amendments to Illustrative examples on IFRS 7, IFRS 18, IAS 1, IAS 8, IAS 36 and IAS 37)</i>	novembre 2025	n.a.	Le modifiche si riferiscono al materiale che accompagna principi contabili senza esserne parte integrante e, pertanto, non saranno oggetto di omologazione a parte dell'UE

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 31.12.2024	Incrementi	Decrementi	Importo 31.12.2025
Terreni	4.017.476	-	-	4.017.476
Terreni IFRS16	-	-	-	-
Fabbricati	857.401	-	-	857.401
Fabbricati IFRS16	8.599.662	-	-	8.599.662
Impianti e macchinari	20.107	-	-	20.107
Attrezzature	2.616.843	-	(2.955)	2.613.888
Altri beni	5.328.873	-	(4.542)	5.324.331
Altri beni IFRS 16	1.706.922	-	-	1.706.922
Totale	23.147.284	-	(7.497)	23.139.787

Fondo ammortamento	Importo 31.12.2024	Incrementi	Decrementi/ Arrotondamenti	Importo 31.12.2025
Terreni	-	-	-	-
Terreni IFRS16	-	-	-	-
Fabbricati	(857.401)	-	-	(857.401)
Fabbricati IFRS16	(6.436.764)	(1.081.449)	-	(7.518.213)
Impianti e macchinari	(20.107)	-	-	(20.107)
Attrezzature	(2.610.868)	(5.975)	2.955	(2.613.888)
Altri beni	(5.321.974)	(3.907)	4.542	(5.321.339)
Altri beni IFRS 16	(1.706.922)	-	-	(1.706.922)
Totale	(16.954.036)	(1.091.331)	7.497	(18.037.870)

Valore netto	Importo 31.12.2024	Incrementi	Decrementi	Ammortamento	Importo 31.12.2025
Terreni	4.017.476	-	-	-	4.017.476
Terreni IFRS16	-	-	-	-	-
Fabbricati	-	-	-	-	-
Fabbricati IFRS16	2.162.898	-	-	(1.081.449)	1.081.449
Impianti e macchinari	-	-	-	-	-
Attrezzature	5.975	-	-	(5.975)	-
Altri beni	6.899	-	-	(3.907)	2.992
Altri beni IFRS 16	-	-	-	-	-
Totale	6.193.248	-	-	(1.091.331)	5.101.917

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 31.12.2024	Incrementi	Altri movimenti	Ammortamento	Decrementi	Importo 31.12.2025
Diritti concessori immateriali	2.777.142.752	130.248.037	-	-	(314.208)	2.907.076.581
Fondo ammortamento	Importo 31.12.2024	Incrementi	Altri movimenti	Ammortamento	Decrementi	Importo 31.12.2025
Diritti concessori immateriali	(2.431.789.733)	-	-	(237.643.425)	-	(2.669.433.158)
Valore netto	Importo 31.12.2024	Incrementi	Altri movimenti	Ammortamento	Decrementi	Importo 31.12.2025
Diritti concessori immateriali	345.353.019	130.248.037	-	(237.643.425)	(314.208)	237.643.423

Gli incrementi sono riferiti alla realizzazione di nuove infrastrutture e allo sviluppo e completamento di opere esistenti. Le principali opere previste nel Piano Economico Finanziario sulle quali si è operato nel corso del 2025 riguardano (si dettagliano gli incrementi superiori ad Euro 1.000 mila):

- Euro 54.754 mila relativo alla Convenzione tra il Ministero delle Infrastrutture, ANAS S.p.A. e Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova per la corresponsione del contributo del Raccordo Autostradale tra A4 e la Val Trompia Tronco Ospitaletto Sarezzo, come da autorizzazione ricevuta dall'Ente Concedente;
- Euro 22.193 mila (nel 2024 Euro 6.336 mila) per i lavori necessaria alla corretta e regolare esecuzione della realizzazione della Nuova Autostazione di Castelnuovo del Garda - opera I del PEF;
- Euro 16.642 mila (nel 2024 Euro 6.406 mila) per la manutenzione straordinaria mediante la riqualificazione profonda della struttura portante della pavimentazione autostradale del tratto A4 in particolare per i lotti 5, 6, 7 - opera w18 del PEF;
- Euro 14.524 mila (nel 2024 Euro 507 mila) per i lavori di realizzazione degli interventi di adeguamento normativo degli impianti tecnologici della Galleria San Zeno posta lungo la variante alla S.S. 11 a Lonato (BS) - opera w19 del PEF;
- Euro 6.273 mila (nel 2024 Euro 28.433 mila) per la conclusione dei lavori di realizzazione della nuova stazione autostradale e centro di manutenzione di Alte Montecchio sull'autostrada A4 Brescia-Padova e collegamenti con la S.S. 500 "di Lonigo", la S.S. 11 "Padana Superiore", la nuova S.S. 246" di Recoaro" e la viabilità locale delle opere di completamento della Nuova Autostazione di Montecchio Maggiore - opera g del PEF;

- Euro 4.151 mila (nel 2024 Euro 2.091 mila) per gli espropri e lavori iniziali relativi alla riqualificazione della viabilità esterna al casello della A31 di Thiene e la S.P. Nuova Gasparona – opera u del PEF;
- Euro 2.534 mila (nel 2024 Euro 15.915 mila) per la riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti e realizzazione di nuove barriere di sicurezza e risoluzione dei punti singolari in A4 e A31, tangenziali e pertinenze – opera w29 del PEF;
- Euro 2.527 mila (nel 2024 Euro 3.030 mila) per interventi di rinnovo delle Aree di Servizio, nello specifico per l'area di Servizio Scaligera Est e San Giacomo Est ed Ovest – opera w20 del PEF;
- Euro 1.639 mila (nel 2024 Euro 507 mila) per il pagamento delle riserve riconosciute a seguito di sentenza del Tribunale di Vicenza sul procedimento civile di primo grado attivato dal consorzio ATI di costruzione (Consta e Kostruktiva) – opera j del PEF;
- Euro 1.104 mila (nel 2024 Euro 738 mila) per interventi finalizzati alla progettazione della migrazione acustica previsti nel Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore – opera w23 del PEF.

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

Alla data del 31 dicembre 2025 risultano emessi ordini riferiti alla costruzione dell'infrastruttura autostradale per un valore residuo di circa Euro 263,9 milioni (al 31 dicembre 2024 Euro 315,3 milioni).

In base al testo della vigente Convenzione, il valore netto contabile dei Diritti Concessori che verrebbe riconosciuto alla Concessionaria dall'eventuale subentrante o, in ultima istanza, dal Concedente nei casi previsti dal testo convenzionale stesso, al 31 dicembre 2025 ammonta ad Euro 202 milioni (Euro 328 milioni al 31 dicembre 2024). 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 31.12.2024	Costo storico	Importo 31.12.2025
Valori ITA GAAP		Valori ITA GAAP	
Immobilizzazioni materiali devolvibili	2.635.675.644	Immobilizzazioni materiali devolvibili	2.710.855.548
Fondo ammortamento	(2.307.447.812)	Fondo ammortamento	(2.509.151.682)
Immobilizzazioni materiali devolvibili nette	328.227.832	Immobilizzazioni materiali devolvibili nette	201.703.866
Rettifiche da applicazione IFRS		Rettifiche da applicazione IFRS	
IFRIC 12 – fondo ammortamento	(25.234.240)	IFRIC 12 – fondo ammortamento	(12.617.120)
Riclassifica immateriali – Incrementi beni di terzi	42.359.427	Riclassifica immateriali – Incrementi beni di terzi	48.556.677
Diritti concessori immateriali	345.353.019	Diritti concessori immateriali	237.643.423

Altre attività immateriali

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

	Brev. industr. e dir. util. op. ing.	Conc.ni, licenze, marchi e software	Altre attività immateriali	Totale
Costo 31.12.2024	700.000	953.220	302.743	1.955.963
Incrementi	-	-	-	-
Decrementi/riclassifiche	-	-	-	-
Costo 31.12.2025	700.000	953.220	302.743	1.955.963
Fondo Amm.to 31.12.2024	(700.000)	(867.841)	(269.134)	(1.836.975)
Ammortamenti	-	(13.546)	-	(13.546)
Utilizzi	-	-	-	-
Fondo Amm.to 31.12.2025	(700.000)	(881.387)	(269.134)	(1.850.521)
Netto 31.12.2024	-	85.379	33.609	118.988
Netto 31.12.2025	-	71.833	33.609	105.442

Nota 3 – PARTECIPAZIONI

Partecipazioni in imprese controllate

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2025, analogamente al 31 dicembre 2024.

Partecipazioni in imprese collegate

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2025, analogamente al 31 dicembre 2024.

Altre partecipazioni

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

Altre imprese	% partecip	Importo 31.12.2024	Incrementi	Decrementi	Svalutazioni	Importo 31.12.2025
Consorzio Autostrade Italiane Energia	3,48%	3.200	-	-	-	3.200
Totale altre imprese		3.200	-	-	-	3.200

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

Partecipazioni in altre imprese (*)	Sede	Capitale sociale	Patrimonio Netto	Risultato	Quota posseduta	Frazione di patrimonio netto	Valore di carico partecipazione
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	116.330	115.721	-	3,48%	4.027	3.200
Totale							3.200

(*) ultimi dati contabili disponibili al 31 dicembre 2025

Il CAIE, Consorzio Autostrade Italiane Energia, è un consorzio senza scopo di lucro la cui attività è volta alle finalità di cui al D.lgs. 16 marzo 1999, n.79 (Liberalizzazione del mercato elettrico) ed al coordinamento delle attività dei Consorziati, al fine di: ricercare sul mercato le condizioni più vantaggiose per l'approvvigionamento dei prodotti energetici;

ottimizzare l'utilizzo dei prodotti energetici; svolgere gare pubbliche e private per la fornitura di prodotti energetici. Detto Consorzio è stato costituito il 29.02.2000 tra numerose società in prevalenza autostradali, secondo quote di partecipazione proporzionali al fabbisogno di energia delle singole Consorziato.

Nota 4 – ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI

Crediti finanziari

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2025, analogamente al 31 dicembre 2024.

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 31.12.2024	Variazioni	Importo 31.12.2025
Depositi cauzionali - autovetture	Globalcar Service S.r.l.	465.750	98.922	564.672
Depositi cauzionali - altro		329.380	(35.429)	293.951
Risconti attivi ML commerciali		-	77.659	77.659
Anticipazioni al personale		62.396	(46.536)	15.860
Interventi al Fondo Complementare al PNRR - DL 12/04/2022 - Missione 3		854.458	(854.458)	-
Risconti attivi - fidejussione 2023-2026 per Concessione autostradale - quota LT		165.125	(165.125)	-
Fidejussioni contratti di affitto		1.617	(1.617)	-
Totale		1.878.726	(926.584)	952.142
Svalutazione crediti finanziari - IFRS 9		(29.380)	22.701	(6.679)
Totale		1.849.346	(903.883)	945.463

La voce "Interventi PNRR" fa riferimento alle attività spese per il monitoraggio dei ponti e dei viadotti come previsto dal Decreto-legge del 12 aprile 2022 "Approvazione del piano di riparto delle risorse per l'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale. Fondo complementare al PNRR - Missione 3", registrato alla Corte dei conti il 13 maggio 2022 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.123 del 31 maggio 2022." che risultano destinati a copertura dell'investimento per un valore complessivo di Euro 7.111.584. Il valore dei costi sostenuti nel 2024 risultava esposto al netto dalle quote incassate come previsto da Decreto per gli anni 2021, 2022, 2023 e 2024. Nel 2025, la Società ha incassato la rata prevista da Decreto per l'anno 2025 e ha esposto il differenziale fra i costi sostenuti e i valori percepiti nei debiti dell'esercizio 2025 (nota 18 Altre passività non correnti).

La voce "risconti attivi per fidejussione 2023-2026 su concessione autostradale" includeva nel 2024 la quota a lungo termine dei costi sostenuti per la polizza fidejussoria convenzionalmente a beneficio del Ministero delle Infrastrutture rinnovata a fine anno per gli anni dal 2023 al 2026; nel bilancio 2025 la quota residua risulta riclassificata a breve termine.

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

Nota 6 – ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE

Descrizione	Importo 31.12.2024	Variazioni	Importo 31.12.2025
Attività per imposte anticipate	47.210.623	(14.566.967)	32.643.656
Attività per imposte anticipate	47.210.623	(14.566.967)	32.643.656

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.

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

ATTIVITÀ CORRENTI

Nota 7 – ATTIVITÀ COMMERCIALI

Rimanenze

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

Crediti commerciali

La voce è composta come indicato nella tabella sottostante.

Crediti commerciali	Importo 31.12.2024	Variazioni	Importo 31.12.2025
Crediti verso clienti	75.850.505	3.249.643	79.100.148
Crediti commerciali verso altre parti correlate	4.893.631	197.444	5.091.075
Crediti commerciali verso controllanti	657.198	(67.706)	589.492
Crediti commerciali verso consociate	317.570	39.943	357.513
Crediti commerciali verso collegate	-	-	-
Totale	81.718.904	3.419.324	85.138.228

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

Crediti commerciali	Importo 31.12.2024	Acc.to oneri finanziari	Accantonamento	Utilizzi	Importo 31.12.2025
Fondo rischi su crediti	(105.209)	-	-	-	(105.209)
Totale	(105.209)	-	-	-	(105.209)

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

Crediti commerciali verso altre parti correlate	Dettaglio	Importo	Importo
		31.12.2024	31.12.2025
Autogrill Italia S.p.A.	Crediti per <i>royalties</i> derivanti da contratti di sub-concessione	4.891.729	5.088.380
Telepass S.p.A.	Crediti per canone pedaggio su altre tratte autostradali	1.902	2.695
Totale		4.893.631	5.091.075

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

Crediti verso imprese controllanti	Dettaglio	Importo	Importo
		31.12.2024	31.12.2025
A4 Holding S.p.A.	Personale in distacco	657.198	589.492
Totale		657.198	589.492

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2025 e del 31 dicembre 2024 per la voce "crediti commerciali verso collegate".

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

Crediti verso imprese consociate	Dettaglio	Importo	Importo
		31.12.2024	31.12.2025
A4 Mobility S.r.l.	Crediti per prelievo magazzini e affitto uffici	229.757	265.715
A4 Trading S.p.A.	Crediti per diritti d'accesso, personale in distacco e sub affitto immobile	87.813	91.798
Totale		317.570	357.513

Altre attività commerciali

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

Altre attività commerciali	Importo	Variazioni	Importo
	31.12.2024		31.12.2025
Anticipi a fornitori	7.230.139	569.440	7.799.579
Assicurazioni	324.289	(16.081)	308.208
Altri crediti	39.630	(39.529)	101
Altre attività commerciali	7.594.058	513.830	8.107.888

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

Nota 8 – ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2025, analogamente al 31 dicembre 2024.

Nota 9 – ATTIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI

Attività per imposte correnti	Descrizione parte correlata	Importo 31.12.2024	Variazioni	Importo 31.12.2025
Crediti per consolidato fiscale	Abertis Italia S.r.l.	-	4.519.895	4.519.895
Crediti per IRAP		-	73.094	73.094
Crediti per ritenute fiscali		-	567.103	567.103
Crediti per imposte		-	5.160.092	5.160.092

La voce "Crediti per consolidato fiscale" espone il credito nei confronti della controllante Abertis Italia S.r.l. con riferimento al credito vantato nei confronti dell'Amministrazione Finanziaria italiana per imposte sul reddito (IRES). Si osserva, come peraltro descritto nella Relazione sulla Gestione, che la società risulta per il primo anno in perdita anche fiscale; tuttavia, aderendo al consolidato fiscale nazionale con il gruppo A4 Holding ha iscritto crediti per il recupero IRES stimato a livello consolidato.

Nota 10 – ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

La variazione della voce risulta di seguito dettagliata:

Altre attività correnti	Importo 31.12.2024	Variazioni	Importo 31.12.2025
Erario c/IVA	-	7.828.198	7.828.198
Crediti per imposta di rivalutazione TFR	453.151	42.672	495.823
Rateo interessi attivi bancari	945.000	(610.231)	334.769
Risconti polizze fidejussorie	176.763	(6.934)	169.829
Altro	336.893	310.801	647.694
- Fondo svalutazione crediti	(315.000)	-	(315.000)
Altre attività correnti	1.596.807	7.564.506	9.161.313

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

Nota 11 – DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	Importo 31.12.2024	Variazioni	Importo 31.12.2025
Cassa	284.490.952	22.000.291	306.491.243
Depositi bancari e postali e assimilati	160.125.395	(79.788.246)	80.337.149
Totale	444.616.347	(57.787.955)	386.828.392

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

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

Nota 12 – ATTIVITÀ DETENUTE PER LA VENDITA

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2025, analogamente al 31 dicembre 2024.

PATRIMONIO NETTO

Nota 13 – PATRIMONIO NETTO

Nei prospetti iniziali è riportato il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto per gli esercizi 2024 e 2025.

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 2025 presenta una variazione netta negativa di Euro 89.990 mila rispetto al 31 dicembre 2024 per effetto principalmente:

- della perdita di esercizio pari a Euro 66.318 mila;
- dei decrementi derivanti dalla distribuzione di dividendi a valere sul risultato 2024 per Euro 23.625 mila;
- della riserva da valutazione attuariale che nell'anno 2025 ha determinato una variazione negativa pari Euro 47 mila al netto dell'effetto fiscale differito (nel 2024 Euro 303 mila al netto dell'effetto fiscale differito). Nella Riserva da valutazione attuariale è iscritto il risultato della valutazione della voce "Benefici ai Dipendenti". Per ulteriori dettagli si rimanda alla Nota 14.

Gestione del capitale

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

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

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

Altre componenti del Conto Economico complessivo

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

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

Riserve di patrimonio netto	Importo al 31.12.2025	Possibilità di utilizzo (*) (A, B, C, D)	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi	
			Per copertura perdite	Per distribuzione
Capitale sociale	125.000.000		-	-
Riserva da sovrapprezzo azioni	315.898.864	A, B, C	-	-
Riserva legale	29.099.229	B	-	-
Riserve statutarie	-		-	-
Riserva per azioni proprie in portafoglio	-		-	-
Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	32.400.000	B	-	-
Riserva straordinaria sanzioni penali	70.000	B	-	-
Altre riserve	57.215.370	A, B, C	-	-
Riserva straordinaria	90.766.860	A, B, C	-	-
Riserva per Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	(119.179.000)		-	-
Altre riserve	61.273.230		-	-
Riserva attuariale	(4.327.232)			
Riserva di First Time Adoption	(74.012.232)			
Riserva Valutazione Fair Value	-			
Utile (perdita portate a nuovo)	103.354.864			
Arrotondamento				
Utile (perdita) d'esercizio	(66.318.437)	A, B, C		98.381.025
Totale	489.968.286			

(*) 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 31.12.2024	9.455.612	1.037.746	8.417.866
Oneri finanziari	290.444		
Perdite (Utili) attuariali	(132.448)		
Utilizzi	(1.545.933)		
Importo 31.12.2025	8.067.675	805.470	7.262.205

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 1.666 mila ai fondi previdenziali obbligatori per effetto delle disposizioni, in vigore a partire dall'esercizio 2007, per le aziende con numero di dipendenti superiore alle 50 unità.

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

Riepilogo delle basi tecniche-economiche	Anno 2025	Anno 2024
Tasso annuo di attualizzazione	3,25%	3,25%
Tasso annuo di inflazione	2,00%	2,00%
Tasso annuo incremento TFR	3,00%	3,00%
Ipotesi demografiche		
Mortalità	Tabelle di mortalità IPS55	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	Raggiungimento requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria aggiornati in base alla Legge n.214 del 22 dicembre 2011	

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

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

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

- tassi di attualizzazione: i tassi d'interesse utilizzati per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione sono derivanti dall'indice *IBOXX Corporate AA, duration 7-10* anni. I rendimenti hanno durata compatibile alla *duration* riferita ai lavoratori oggetto della valutazione;
- inflazione: in forza della attuale situazione economica che presenta una particolare volatilità della maggioranza degli indicatori economici, nella scelta del tasso di inflazione si è adottato un tasso prospettico dell'2,00%;
- tasso annuo di incremento del TFR: come previsto dall'art. 2120 del Codice civile, il TFR si rivaluta ogni anno ad un tasso pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali;

pertanto, l'ipotesi di rivalutazione, utile per le valutazioni attuariali, viene determinata in base al tasso sopra indicato;

- mortalità: per la stima del fenomeno della mortalità all'interno del collettivo dei dipendenti oggetto di valutazione, è stata utilizzata la tavola di sopravvivenza RG48 utilizzata dalla Ragioneria Generale dello Stato per la stima degli oneri pensionistici della popolazione italiana;
- inabilità: per la stima del fenomeno di inabilità all'interno del collettivo dei dipendenti oggetto della valutazione, è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso;
- requisiti di pensionamento: raggiungimento dei requisiti minimi previsti dell'Assicurazione Generale Obbligatoria (AGO). Di seguito si mostra il valore assunto dalla passività in corrispondenza di variazioni delle principali assunzioni di natura demografica ed economico-finanziaria relativa ai parametri base del calcolo.

Analisi di sensitività	Variazione parametri valutativi	Benefici ai dipendenti
Tasso di turnover	+1,00%	8.086.081
	-1,00%	8.048.139
Tasso di inflazione	+0,50%	8.224.033
	-0,50%	7.915.078
Tasso di attualizzazione	+0,50%	7.829.113
	-0,50%	8.318.174

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 31.12.2024	Accant.ti operativi	Accant.ti finanziari	Utilizzi	Riclassifiche	Liberazioni	Importo 31.12.2025
Fondo per impegni e oneri concessori	44.000.000	71.000.000	-	-	-	(12.000.000)	103.000.000
Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	58.391.212	-	4.277.192	(23.133.139)	(5.555.682)	1	33.979.584
Fondo per ritardate manutenzioni	16.877.837	2.839.830	253.168	-	5.555.682	(4.730.563)	20.795.954
Fondo rischi e oneri futuri	8.880.256	1.092.871	-	(12.870)	-	(200.000)	9.760.257
Fondo oneri futuri per riserve lavori	2.190.000	-	-	-	-	-	2.190.000
Arrotondamento	1	-	-	-	-	-	-
Totale complessivo	130.339.306	74.932.701	4.530.360	(23.146.009)	-	(16.930.562)	169.725.795
<i>di cui</i>							
quota non corrente	89.252.103						132.086.255
quota corrente	41.087.203						37.639.540

Il "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali" accoglie il valore attuale della stima degli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione delle infrastrutture in concessione, previste nella convenzione sottoscritta con il Concedente e finalizzate ad assicurarne la dovuta funzionalità e sicurezza. Il fondo nell'esercizio diminuisce complessivamente di Euro 24.412 mila per effetto: degli accantonamenti finanziari per Euro 4.277 mila, degli utilizzi per Euro 23.133 mila oltre a riclassifiche al "Fondo per ritardate manutenzioni" per Euro 5.556 mila.

Il "Fondo per ritardate manutenzioni" include i costi di manutenzione relativi ai passati esercizi previsti nel PEF e non ancora sostenuti, considerati quale obbligazione nei confronti del Concedente. Nel corso dell'esercizio 2025 la liberazione di Euro 4.731 mila è stata effettuata per allineare l'importo di tale fondo a quanto indicato nell'ultimo PEF consegnato.

A seguito della predisposizione del PEF per i periodi regolatori riferiti al quinquennio 2018-2022 e al quadriennio 2023-2026, trasmesso al Ministero in data 24 ottobre 2025, è stata svolta un'analisi dei benefici attesi e dei costi che la Società si è impegnata a sostenere fino al 2026, data di scadenza della Concessione. Da tale analisi è emerso che la Concessionaria dovrà sostenere oneri per l'adempimento delle obbligazioni indicate nel PEF, ed in particolare investimenti futuri in infrastrutture autostradali, superiori ai benefici attesi nell'ultimo esercizio di concessione: la differenza negativa emersa per Euro 103.000 mila (di cui Euro 71.000 mila accantonati ed Euro 12.000 mila liberati da precedenti esercizi) è stata prudentemente iscritta in un fondo rischi "fondo per impegni e oneri concessori".

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

- Euro 5.610 mila (valore invariato rispetto al 2024) per 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".
- Euro 3.660 mila per la valutazione di rischi a fronte di cause anche con dipendenti.

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.

Per chiarire i movimenti del fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali e ritardate manutenzioni e le implicazioni sul rendiconto finanziario si dettano nel seguito i movimenti dell'esercizio 2025 e di quello precedente (2024):

Descrizione	Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	Fondo ritardate manutenzioni	Totale
31 dicembre 2024	58.391.212	16.877.837	75.269.049
Accantonamenti IFRIC 12	-	2.839.830	2.839.830
Utilizzi fondo ritardate manutenzioni	-	(4.730.563)	(4.730.563)
Spese per manutenzioni IFRIC 12	(23.133.138)	-	(23.133.138)
Riclassifica	(5.555.682)	5.555.682	-
Oneri finanziari	4.277.192	253.168	4.530.360
31 dicembre 2025	33.979.584	20.795.954	54.775.538

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

Nota 16 – PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2025, analogamente al 31 dicembre 2024.

Nota 17 – PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2025, analogamente al 31 dicembre 2024

Nota 18 – ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Altre passività non correnti	Importo 31.12.2024	Variazioni	Importo 31.12.2025
Debiti per erogazioni liberali	1.540.937	-	1.540.937
Risconti passivi	1.489.356	(764.336)	725.020
Debiti commerciali non correnti	556.013	(2.239)	553.774
Depositi cauzionali	356.962	2	356.964
Interventi al Fondo Complementare al PNRR - DL 12.04.2022 - Missione 3	-	197.893	197.893
Debiti <i>lease</i>	1.246.096	(1.246.096)	-
Altre passività non correnti	5.189.364	(1.814.776)	3.374.588

Per quanto riguarda i debiti per PNRR si rimanda a quanto dettagliato alla Nota 5 Crediti a lungo termine.

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 *lease*" includevano la quota a lungo termine dei debiti iscritti per i contratti *lease* in applicazione all'IFRS 16 come descritto alla Nota 1 – Attività materiali. La quota scadente nel 2026 risulta classificata a breve termine.

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 31.12.2024	Variazioni	Importo 31.12.2025
Debiti verso banche	100.000.000	(100.000.000)	-
Altri	1.032.330	(1.032.330)	-
Passività finanziarie correnti	101.032.330	(101.032.330)	-

La voce accoglieva l'esposizione relativa al finanziamento in pool con Intesa San Paolo e Banco BPM avente le seguenti principali condizioni contrattuali:

- data di sottoscrizione: 26 settembre 2019;
- ammontare originario: Euro 200 Milioni;
- data di erogazione: 17 marzo 2020;
- data di scadenza: 30 settembre 2025.

In data 31 marzo 2025 è stata eseguita l'estinzione anticipata al fine di ridurre l'impatto del cosiddetto *negative carry* consentendo di efficientare la gestione finanziaria della Società.

Nota 22 – PASSIVITÀ COMMERCIALI

Debiti commerciali

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

Passività commerciali correnti	Importo 31.12.2024	Variazioni	Importo 31.12.2025
Debiti verso fornitori	70.733.699	(7.706.364)	63.027.335
Debiti commerciali verso consociate	8.656.999	5.750.316	14.407.315
Debiti per canoni di concessione ⁽¹⁾	9.183.446	(115.412)	9.068.034
Debiti commerciali verso controllanti	5.728.765	(1.392.037)	4.336.728
Debiti per Integrazione canone annuo ⁽²⁾	541.235	231.665	772.900
Debiti commerciali verso parti correlate	1.462	34.854	36.316
Debiti commerciali	94.845.606	(3.196.978)	91.648.628

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

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

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

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

Debiti verso imprese controllanti		Importo 31.12.2024	Variazioni	Importo 31.12.2025
A4 Holding S.p.A.	Debiti per servizi	5.728.155	(1.391.927)	4.336.228
Abertis Italia S.r.l.	Debiti per servizi fiscali	610	(110)	500
Totale		5.728.765	(1.392.037)	4.336.728

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

Debiti verso imprese consociate	Dettaglio	Importo 31.12.2024	Variazioni	Importo 31.12.2025
A4 Mobility S.r.l.	Canoni servizi applicativi FEA	8.127.986	4.581.597	12.709.583
A4 Trading S.r.l.	Servizi gestionali, manutenzione impianti sedi sociali, servizio di vigilanza immobili	414.659	1.144.842	1.559.501
Globalcar Service S.r.l.	Manutenzione dei mezzi invernali, servizi di noleggio automezzi	114.354	23.877	138.231
Totale		8.656.999	5.750.316	14.407.315

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

Debiti commerciali verso altre parti correlate	Dettaglio	Importo 31.12.2024	Importo 31.12.2025
Telepass S.p.A.	Debiti per commissioni <i>telepass pay</i>	1.462	36.316
Totale		1.462	36.316

Nota 23 – PASSIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI

Come descritto in Relazione sulla Gestione l'esercizio 2025 è il primo anno in cui la Società concessionaria risulta in perdita anche fiscale sia ai fini IRES che ai fini IRAP. Aderendo al regime di Consolidato Fiscale Nazionale del Gruppo di appartenenza (A4 Holding) la Società ha iscritto nel conto economico gli effetti derivanti dal recupero dell'imposta IRES per un valore pari ad Euro 4.315 mila, come descritto alla Nota 9 – Attività per imposte correnti.

Descrizione	Importo 31.12.2024	Variazioni	Importo 31.12.2025
Abertis Italia S.r.l.	151.006	(151.006)	-
Passività per imposte correnti	151.006	(151.006)	-

Nota 24 – ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

Nel seguito si forniscono i dettagli della voce in oggetto:

Altre passività correnti	Importo 31.12.2024	Variazioni	Importo 31.12.2025
Debiti verso il personale per ferie, 14 ^o , premi	3.467.436	(617.219)	2.850.217
Debiti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	1.149.976	172.877	1.322.853
Debiti <i>lease</i> IFRIC 16	1.195.797	50.299	1.246.096
Debiti per ritenute personale dipendente - IRPEF	1.140.452	(110.672)	1.029.780
Debiti verso il Ist Prev su ratei 14 [^] , ferie, premi	998.845	(166.156)	832.689
Debito Fondi al personale	573.435	120.386	693.821
Debiti ritenute collaboratori	67.023	1.982	69.005
Debito v/erario per IVA	6.687.542	(6.687.542)	-
Altro	2.207	7.374	9.581
Totale	15.282.713	(7.228.671)	8.054.042

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

Nota 25 – PASSIVITA' DETENUTE PER LA VENDITA

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2025, analogamente al 31 dicembre 2024.

RICAVI

Nota 26 – RICAVI

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

Ricavi	Importo 2024	Variazioni	Importo 2025
Ricavi autostradali	427.542.536	3.447.374	430.989.910
Ricavi per servizi da costruzione	69.686.107	60.561.930	130.248.037
Altri ricavi	15.476.336	624.725	16.101.061
Totale Ricavi	512.704.979	64.634.029	577.339.008

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 2024	Variazioni	Importo 2025
Introiti da pedaggio	407.245.298	3.407.489	410.652.787
Royalties da gestione sub concessioni	18.515.983	38.991	18.554.974
Recupero spese per esazione	1.781.255	894	1.782.149
Totale	427.542.536	3.447.374	430.989.910

L'incremento degli introiti da pedaggio è principalmente riconducibile alla crescita del traffico medio complessivo, pari a +0,99%. Per un'analisi dettagliata dell'andamento dei flussi di traffico si rinvia alla trattazione dedicata contenuta nella Relazione sulla Gestione, paragrafo 4.1.

Si rammenta che i ricavi da pedaggio comprendono altresì l'integrazione del canone annuo determinato ai sensi dell'art. 1, comma 2020, della Legge n. 296/2006, iscritta tra i ricavi e rilevata contabilmente per un importo pari a Euro 47.613 mila (Euro 47.153 mila nel 2024), come illustrato nella Nota 27 "Altri costi operativi".

In relazione alla richiesta di adeguamento tariffario per l'anno 2026, presentata in conformità alle disposizioni di cui all'art. 15 della Convenzione Unica, e nelle more del completamento degli aggiornamenti convenzionali, nonché in applicazione della nota ART prot. n. 121069 del 25 novembre 2025, l'Ente Concedente ha riconosciuto alla Società, con Circolare DGA/DIV.3 M Inf.A543D11.REGISTRO UFFICIALE.U.0040004 del 31 dicembre 2025, un incremento tariffario pari all'1,50%, applicabile a decorrere dal 1° gennaio 2026.

I proventi da royalties derivanti dalle vendite di carburanti, nonché dalle attività di ristorazione e bar presenti nelle aree di servizio, risultano complessivamente in linea con l'esercizio precedente, evidenziando un incremento marginale pari allo 0,21%, passando da Euro 18.516 mila nel 2024 a Euro 18.555 mila nel 2025. Per ulteriori dettagli in merito alla composizione delle royalties si rinvia al paragrafo 4.4 della presente Relazione sulla Gestione.

Il recupero spese per esazione (proventi di esazione) rappresenta i corrispettivi riconosciuti alla Società dalle altre concessionarie autostradali coinvolte nel riparto dei pedaggi relativi ai percorsi di solo transito, con riferimento alle operazioni di entrata e uscita effettuate sulla tratta di competenza di Autostrada Brescia Padova S.p.A.. Tali proventi risultano pertanto influenzati dall'andamento dei volumi di traffico registrati sull'interconnessione autostradale.

Ricavi per servizi da costruzione

Le attività di sviluppo del settore costruzioni per altri progetti ed i relativi ricavi risultano pari ad Euro 130.248 mila (nel 2024 Euro 69.686 mila). Si rinvia all'ampia trattazione riportata nella Nota n.2 per un dettaglio completo degli investimenti in attività autostradali. Si ricorda che i "Ricavi per servizi da costruzione", coerentemente con il modello contabile adottato per effetto del documento interpretativo IFRIC 12, rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata; sono valutati al *fair value* determinato sulla base del totale dei costi sostenuti ed iscritti tra i costi operativi.

Altri ricavi

La voce *Altri ricavi*, non direttamente correlati all'andamento del traffico, passa da Euro 15.476 mila nel 2024 ad Euro 16.101 mila.

Altri ricavi	Importo 2024	Variazioni	Importo 2025
Riaddebito costi relativi al personale in distacco	6.255.051	(280.703)	5.974.348
Recupero costi "opere ferroviarie" / Lavorazioni per conto terzi	4.096.794	265.299	4.362.093
Risarcimento danni subiti su strutture autostradali	1.475.437	(81.324)	1.394.113
Ricavi da attraversamenti	1.040.758	(162.030)	878.728
Ricavi da gestione impianti pubblicitari e aree servizio	703.498	90.352	793.850
Servizi autostradali	371.210	352.414	723.624
Contributi progetti europei	204.255	278.159	482.414
Canone occupazione suolo	233.074	229.838	462.912
Ribalto costi polstrada	74.544	118.264	192.808
Affitti attivi	371.833	(258.968)	112.865
Accordi con fornitori/clienti/penali	61.368	5.582	66.950
Contributi Fondimpresa - formazione del personale	154.038	(110.827)	43.211
Vendita materiale ferroso	46.751	(34.182)	12.569
Altro	387.725	212.851	600.576
Totale	15.476.336	624.725	16.101.061

Esplicitando alcuni dei valori esposti nella tabella sopra riportata, si dettaglia:

- il "Riaddebito costi per personale in distacco" fa riferimento al recupero degli oneri sostenuti per dipendenti ceduti in distacco ad altre società del gruppo A4 Holding;
- il "Recupero costi "opere ferroviarie" / Lavorazioni per conto terzi" fa riferimento al recupero degli oneri correlati:
 - (i) al contratto sottoscritto con RFI e il Concedente regolante i rapporti transitori e permanenti per la realizzazione e gestione delle opere ferroviarie e stradali interferenti con la sede autostradale e sue pertinenze in dipendenza della costruenda linea ferroviaria A.V./A.C. Torino-Venezia, tratta Milano-Verona, lotto funzionale Brescia Est - Verona in affiancamento all'autostrada A4 Torino -Trieste tra il km 233+300 e il km 271+000;
 - (ii) al contratto con RFI e il Concedente regolante i rapporti transitori e permanenti per la realizzazione e gestione delle opere ferroviarie e stradali interferenti con il nuovo Casello di Montecchio in dipendenza della costruenda linea ferroviaria A.V./A.C. come descritto nella "Relazione sulla Gestione" al paragrafo 4.8;
- incassi di contributi su progetti europei fra cui progetto 2018-IT-TM-0013-S *C-Roads Italy 2* citato al paragrafo 9.3 della Relazione sulla Gestione) nell'ambito di un'ampia collaborazione internazionale volta alla promozione della digitalizzazione del sistema di

mobilità attraverso l'implementazione di sistemi e servizi digitali lungo i Corridoi europei per il trasporto merci più trafficati; progetto Meridian e progetto SCALE.

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 2024	Variazioni	Importo 2025
A4 Holding S.p.A.	Riaddebito costi del personale in distacco, riaddebiti vari	6.236.753	(288.951)	5.947.802
Abertis Infraestructuras S.A.	Riaddebito costi project SAP HANA	-	63.449	63.449
Consociate e collegate	Descrizione attività	Importo 2024	Variazioni	Importo 2025
A4 Trading S.r.l.	Riaddebito costi del personale in distacco, diritti d'accesso e canone di sub locazione	230.018	(4.619)	225.399
A4 Mobility S.r.l.	Riaddebito canoni di sub locazione, servizio magazzino.	234.329	(17.059)	217.270
Globalcar Service S.r.l.	Locazioni	37.664	-	37.664
Totale consociate e collegate		502.011	(21.678)	480.333

Altre parti correlate	Descrizione attività	Importo 2024	Variazioni	Importo 2025
Autogrill Italia S.p.A.	Royalties	11.370.608	(895.274)	10.475.334
Telepass S.p.A.	Opzione tessere premium	1.559	650	2.209
Totale parti correlate		11.372.167	(894.624)	10.477.543

COSTI

Nota 27 – COSTI OPERATIVI

I costi operativi sono costituiti come di seguito indicato.

Costi operativi	Importo 2024	Variazioni	Importo 2025
Costi materie prime, sussidiarie, di cons. e merci	1.103.112	(283.706)	819.406
Costi per servizi	179.440.945	50.371.069	229.812.014
Costi per godimento beni di terzi	2.093.618	187.415	2.281.033
Costi per il personale	36.940.753	1.295.306	38.236.059
Altri costi operativi	61.988.582	(78.388)	61.910.194
Variazione rimanenze	-	-	-
(Plus.) / Minus. da dismissioni elementi di attività materiali	-	(690)	(690)
Totale costi operativi	281.567.010	51.491.006	333.058.016

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 2024	Variazioni	Importo 2025
Carburanti e lubrificanti	770.568	(50.967)	719.601
Abbigliamento e dispositivi di sicurezza	132.082	(70.711)	61.371
Sale e sabbia	169.437	(164.687)	4.750
Altri costi	31.025	2.659	33.684
Totale	1.103.112	(283.706)	819.406

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 2024	Variazioni	Importo 2025
Costi per costruzioni autostradali	69.686.107	60.561.930	130.248.037
Costi per manutenzioni	65.084.341	(10.680.652)	54.403.689
Costi per gestione impianti di autostazione e servizi Tlc	19.354.846	(207.413)	19.147.433
Costi di esazione e di gestione impianti autostazione	14.704.738	291.867	14.996.605
Utenze	4.773.640	(162.490)	4.611.150
Assicurazioni	2.341.167	(97.034)	2.244.133
Consulenze tecniche, amministrative, legali e fiscali	1.494.736	34.142	1.528.878
Altro	2.001.370	630.719	2.632.089
Totale	179.440.945	50.371.069	229.812.014

L'aumento dei costi per servizi del 28,7% è imputabile prevalentemente alla rilevazione dei costi e ricavi da costruzione (IFRIC 12) relativi all'incremento dei beni devolvibili. Per inciso, la voce "costi per manutenzioni" include l'utilizzo dei fondi a fronte dei costi sostenuti ma già previsti in esercizi precedenti nonché gli accantonamenti operativi al "Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture stradali"; si rinvia alla Nota 15 per ulteriori dettagli.

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

Tipologia di servizi	Società che ha erogato il servizio	Compensi 2024	Compensi 2025
Revisione legale	Revisore della capogruppo	39.808	39.808
Altri servizi	Servizi di attestazione	69.500	-
Totale		109.308	39.808

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 2024	Variazioni	Importo 2025
Noleggi operativi	2.029.303	186.684	2.215.987
Diritto di superficie	64.315	731	65.046
Totale	2.093.618	187.415	2.281.033

Costi per il personale

I costi del personale sono costituiti come di seguito indicato.

Costi del personale	Importo 2024	Variazioni	Importo 2025
Costo del personale	36.342.627	1.341.511	37.684.138
Costo del personale operante presso terzi	598.126	(46.205)	551.921
Totale esposto a Conto Economico	36.940.753	1.295.306	38.236.059

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

Il numero dei dipendenti risulta così suddiviso per categoria:

Numero medio dipendenti	numero 2024	Variazioni	numero 2025
Dirigenti	6	(1)	5
Quadri	21	(3)	18
Impiegati	293	(1)	292
Operai	75	2	77
Totale	395	(3)	392

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 2024	Variazioni	Importo 2025
Integrazione del canone annuo ⁽¹⁾	47.153.167	459.441	47.612.608
Canone di sub-concessione e concessione autostradale ⁽²⁾	12.587.447	31.299	12.618.746
Imposte e tasse (IMU, TARI, TASI, etc.)	1.618.476	(500.132)	1.118.344
Contributi associativi	514.326	(66.535)	447.791
Altro	115.166	(2.461)	112.705
Totale	61.988.582	(78.388)	61.910.194

¹ art.1 comma 2020 L.296/2006;

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

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

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2025, analogamente al 31 dicembre 2024.

Nota 28 – AMMORTAMENTI, ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI

La voce è composta come di seguito indicato.

Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	Importo 2024	Variazioni	Importo 2025
Ammortamento attività materiali	56.033	(46.152)	9.881
Ammortamento diritti concessori immateriali	172.309.398	65.334.027	237.643.425
Ammortamento altre attività immateriali	7.648	5.899	13.547
Ammortamento beni in locazione	1.081.449	-	1.081.449
Accantonamento per rischi ed oneri	12.000.000	(12.000.000)	-
(Utilizzo)/accantonamento fondi per impegni e oneri concessori	(13.639.366)	70.832.411	57.193.045
(Svalutazioni)/Ripristini di valore	-	-	-
Totale ammort., accant. e svalutaz.	171.815.162	124.126.185	295.941.347

Ammortamenti

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

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

Accantonamento per rischi e oneri

La voce in oggetto nel 2024 rifletteva gli effetti degli oneri che la Concessionaria aveva stimato per l'adempimento alle obbligazioni indicate nel PEF come superiori ai benefici attesi nell'arco temporale di riferimento.

(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 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 2024	Variazioni	Importo 2025
Interessi attivi da conto corrente bancario	3.152.905	(587.880)	2.565.025
Proventi finanziari da crediti	129.290	13.253	142.543
Altri proventi finanziari	2.504	5.054	7.558
Totale proventi finanziari	3.284.699	(569.573)	2.715.126

Oneri finanziari

La voce accoglie gli oneri derivanti dalla gestione finanziaria.

Oneri finanziari	Importo 2024	Variazioni	Importo 2025
Effetto finanziario accantonamento IFRIC 12	7.240.769	(2.710.409)	4.530.360
Interessi passivi su finanziamenti	5.623.761	(4.400.303)	1.223.458
Interessi passivi su debiti diversi	93.079	890.450	983.529
Interessi IAS 19-IFRS9	307.565	(17.121)	290.444
Oneri finanziari diversi	126.159	(126.159)	-
Totale oneri finanziari	13.391.333	(6.363.542)	7.027.791

L'Effetto finanziario accantonamento IFRIC 12" corrisponde all'onere finanziario di competenza dell'esercizio 2025 a fronte della determinazione del fondo "manutenzioni cicliche" in base al suddetto IFRIC 12 (si veda Nota 15).

Gli "interessi passivi su finanziamenti" includono la quota di competenza del finanziamento di originari Euro 200 milioni sottoscritto dalla Società in data 29 settembre pari ad Euro 1.116 mila oltre all'effetto dell'applicazione del Costo Ammortizzato pari ad Euro 107 mila.

Altri oneri da attività finanziarie

Negli esercizi 2024 e 2025 nessun valore risultante con riferimento alla voce in oggetto.

Oneri finanziari capitalizzati

Negli esercizi 2024 e 2025 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:

Importi 2025	Costi materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	Costi per servizi	Costo per godimento beni di terzi	Costo per il personale	Altri costi operativi	TOTALE
A4 Mobility S.r.l.	-	21.873.834	-	10.138	-	21.883.972
A4 Holding S.p.A.	175	14.131.435	-	-	-	14.131.610
A4 Trading S.r.l.	99.984	5.426.196	65.046	49.541	-	5.640.767
Globalcar Service S.r.l.	17.713	1.927.074	2.214.652	-	3.998	4.163.437
Telepass S.p.A.	-	509.294	-	-	-	509.294
World Duty Free S.p.A.	-	-	-	-	23.301	23.301
Abertis Italia S.r.l.	-	895	-	-	-	895
Autogrill S.p.A.	-	500	-	-	-	500
Totale	117.872	43.869.228	2.279.698	59.679	27.299	46.353.776

ONERI E PROVENTI FISCALI

Nota 30 – ONERI E PROVENTI FISCALI

Gli "Oneri e proventi fiscali" si riferiscono agli effetti contabilizzati a fronte delle imposte correnti e a quelle anticipate/differite.

Oneri e proventi fiscali	Importo 2024	Variazioni	Importo 2025
Imposte correnti	(11.584.524)	15.824.520	4.239.996
Imposte anticipate/differite	(14.007.013)	(578.400)	(14.585.413)
Totale (oneri) e proventi fiscali	(25.591.537)	15.246.120	(10.345.417)

Come già ampiamente esposto sia nella Relazione sulla Gestione sia nella nota 23 passività per imposte correnti "l'esercizio 2025 è il primo anno in cui la Società concessionaria risulta in perdita anche fiscale sia ai fini IRES che ai fini IRAP. Aderendo al regime di Consolidato Fiscale Nazionale del Gruppo di appartenenza (A4 Holding) la Società ha iscritto nel conto economico gli effetti positivi derivanti dal recupero dell'imposta IRES per un valore pari ad Euro 4.315 mila. Il valore risultante nel conto economico risente inoltre delle stime sul calcolo imposte effettuate nell'esercizio 2024.

Imposte correnti	Importo 2024	Variazioni	Importo 2025
IRES	(9.726.195)	13.938.753	4.212.558
IRAP	(1.858.329)	1.885.767	27.438
Totale	(11.584.524)	15.824.520	4.239.996

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

Riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e onere fiscale effettivo IRES	Imponibile 2024	Effetto fiscale Imposta %	Imponibile 2025	Effetto fiscale Imposta %
Risultato prima delle imposte	49.216.173	-	(55.973.020)	-
Onere fiscale teorico	-	(11.811.882) 24,00%	-	13.433.525 24,00%
Differenze permanenti svalut immob immateriali	12.000.000	(2.880.000) 24,00%	59.000.000	(14.160.000) 24,00%
Riprese costi manutenzioni limite 1% senza eff.anticipate	25.485.207	(6.116.450) 24,00%	31.935.016	(7.664.404) 24,00%
ACE	-	- 24,00%	-	(1.012.701) 24,00%
Altre differenze permanenti	6.217.879	(1.492.290) -	980.000	(235.200)
Imposte correnti di competenza dell'esercizio		(22.300.622)		(9.638.780)

Riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e onere fiscale effettivo IRAP	Imponibile 2024	Effetto fiscale Imposta %	Imponibile 2025	Effetto fiscale Imposta %
Risultato prima delle imposte	49.216.173		(55.973.020)	
Onere fiscale teorico		(1.919.431) 3,90%		2.546.772 4,55%
Differenze permanenti svalutazioni immobilizzazioni immateriali	12.000.000	(468.000) 3,90%	59.000.000	(2.684.500) 4,55%
Altre differenze permanenti	23.166.256	(903.484) 3,90%	12.503.495	(568.909) 4,55%
Effetti anni precedenti (IRAP)	-	- 3,90%	-	-
Imposte correnti di competenza dell'esercizio		(3.290.915)		(706.637)

Si evidenzia che l'aliquota IRAP passa dal 3,90% al 4,55% per effetto della maggiorazione dello 0,65% previsto dalla Legge Regionale Veneto 27 dicembre 2024, n. 32 (Legge di Stabilità Regionale 2025).

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 2025.

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	2024			2025		
	Imponibile	Aliquota	Imposta	Imponibile	Aliquota	Imposta
Ammortamento diritti concessori - IFRIC 12	75.269.050	27,90%	21.000.065	54.775.538	28,55%	15.638.416
Differenze temporanee fiscalmente rilevanti	85.768.940	25,15%	21.568.681	48.566.014	25,18%	12.229.922
Fondo liberalità deducibile Legge 182/82	7.504.224	27,90%	2.093.678	7.504.224	28,55%	2.142.456
Fondi rischi	5.369.955	27,90%	1.498.218	6.249.956	28,55%	1.784.363
Premi al personale e altri costi	2.398.316	24,00%	575.596	1.646.031	24,00%	395.047
Benefici ai dipendenti - IAS 19	1.241.796	27,90%	346.461	1.307.484	27,91%	364.906
Effetti applicazione IFRS16	278.996	27,90%	77.840	164.648	28,55%	47.007
Svalutazione crediti	162.468	24,00%	38.992	162.468	24,00%	38.992
Svalutazione crediti finanziari IFRS 9	39.758	27,90%	11.092	8.922	28,55%	2.547
Totale imposte anticipate			47.210.623			32.643.656

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.

Come già descritto nella "Relazione sulla Gestione" si evidenzia che, al fine di migliorare la comparabilità, la chiarezza espositiva e la significatività delle informazioni contabili, alcuni dati del rendiconto finanziario relativi all'esercizio precedente sono stati oggetto di riclassifica e/o differente esposizione rispetto al bilancio precedentemente pubblicato. Tali riclassifiche non hanno determinato alcun effetto sul risultato d'esercizio né sul patrimonio netto dell'esercizio precedente; per quanto riguarda la riconciliazione e la comparabilità dei dati con i criteri di redazione previsti dagli International Financial Reporting Standards (IFRS), le riclassifiche sono state operate nel rispetto delle indicazioni contenute in IAS 1 ('Presentazione del bilancio'), in particolare con riferimento alla necessità di fornire un'informazione comparativa coerente e significativa.

	Importo 2024	Importo 2025
DISPONIBILITA'/(INDEBITAMENTO) INIZIALE CORRENTE	333.015.999	444.616.347
Flusso generato/(assorbito) nel periodo	111.600.348	(57.787.955)
DISPONIBILITA'/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE	444.616.347	386.828.392
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)	226.491.000	198.146.895
B) Flusso da/(per) attività di investimento	(67.058.471)	(128.744.641)
D) Flusso da/(per) attività finanziarie	(47.832.181)	(127.190.209)

In conformità a quanto previsto dallo IAS 7 – Rendiconto finanziario, il prospetto dei flussi di cassa fornisce informazioni utili per valutare la capacità della Società di generare disponibilità liquide e mezzi equivalenti, nonché le modalità di impiego delle stesse nell'ambito delle attività operative, di investimento e di finanziamento.

Nel corso dell'esercizio 2025, le movimentazioni finanziarie complessive hanno determinato un assorbimento netto di liquidità pari a Euro 57.788 mila, a fronte di una generazione netta di liquidità pari a Euro 111.600 mila rilevata nell'esercizio precedente. Tale andamento riflette principalmente l'intensificazione degli investimenti e le scelte di gestione finanziaria adottate nel periodo.

I flussi finanziari generati dall'attività operativa, risultano pari a Euro 198.147 mila (Euro 226.491 mila nel 2024) e confermano una elevata capacità di autofinanziamento della gestione caratteristica. In particolare, l'autofinanziamento, rappresentato dal risultato economico dell'esercizio rettificato per le componenti non monetarie, ammonta a Euro 230.419 mila (Euro 210.053 mila nel 2024) ed è stato parzialmente assorbito dalla dinamica del capitale circolante netto operativo, che ha comportato un impiego di liquidità pari a Euro 32.272 mila (nel 2024 la gestione del capitale circolante aveva invece generato liquidità per Euro 16.438 mila). Tale variazione è coerente con l'andamento dell'attività operativa e riflette principalmente le tempistiche di incasso e pagamento delle principali poste commerciali e operative.

I flussi finanziari assorbiti dall'attività di investimento ammontano complessivamente a Euro 128.745 mila, in significativo aumento rispetto a Euro 67.058 mila del precedente esercizio. Gli esborsi risultano prevalentemente connessi alla realizzazione, manutenzione e ammodernamento delle infrastrutture viabilistiche, in attuazione degli obblighi concessori e del piano degli investimenti, e sono coerenti con la natura capital intensive dell'attività

svolta dalla Società. Tali flussi rappresentano investimenti finalizzati al mantenimento e allo sviluppo della capacità operativa futura e, pertanto, incidono temporaneamente sulla liquidità disponibile senza compromettere l'equilibrio finanziario complessivo.

La gestione finanziaria evidenzia una variazione netta negativa dei flussi di cassa pari a Euro 127.190 mila (Euro 47.832 mila nel 2024). L'assorbimento di liquidità è riconducibile principalmente al rimborso della quota capitale residua, pari a Euro 100.000 mila, del finanziamento originario di Euro 200 milioni, nonché alla distribuzione di dividendi per Euro 23.625 mila. Tali flussi riflettono scelte di ottimizzazione della struttura finanziaria e di remunerazione degli azionisti, coerenti con la solida capacità di generazione di cassa della gestione operativa.

Per effetto delle dinamiche sopra descritte, le disponibilità liquide e mezzi equivalenti al 31 dicembre 2025 risultano pari a Euro 444.616 mila, in aumento rispetto a Euro 333.016 mila alla chiusura del precedente esercizio. Tale livello di liquidità, in linea con quanto richiesto dallo IAS 7 in termini di informativa sulla liquidità disponibile, consente alla Società di far fronte agli impegni operativi, finanziari e di investimento previsti, supportando la valutazione positiva della continuità aziendale.

Informazioni sulla posizione finanziaria netta

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

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

	31.12.2024	31.12.2025
Cassa	(284.490.952)	(306.491.243)
Depositi bancari	(160.125.395)	(80.337.149)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(444.616.347)	(386.828.392)
Crediti finanziari a breve termine	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Finanziamenti a breve termine	100.000.000	-
Scoperti di conto corrente	-	-
Altre passività finanziarie a breve termine	1.032.330	-
Totale passività finanziarie correnti	101.032.330	-
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto corrente	(343.584.017)	(386.828.392)
Finanziamenti a medio-lungo termine	-	-
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine	-	-
Indebitamento finanziario non corrente	-	-
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto	(343.584.017)	(386.828.392)
Crediti finanziari a medio-lungo termine	-	-
Altre attività finanziarie non correnti	-	-
Totale attività finanziarie non correnti	-	-
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto totale	(343.584.017)	(386.828.392)

ALTRE
INFORMAZIONI

ALTRE INFORMAZIONI

Gestione dei rischi finanziari

In conformità a quanto richiesto dall'IFRS 7, si precisa che la Società, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative, risulta potenzialmente esposta ai seguenti rischi finanziari:

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

La Società gestisce e controlla efficacemente i rischi sopra riportati in coerenza con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione nell'ambito del piano strategico di volta in volta approvato.

Rischio di liquidità

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

I principi a cui si ispira la gestione di liquidità della Società sono:

- esistenza di una struttura operativa che opera all'interno di limiti assegnati e di una struttura di controllo autonoma dalla prima;
- approccio prudenziale nella stima delle proiezioni dei flussi in entrata ed uscita, specialmente in riferimento ai flussi volti a garantire le risorse finanziarie necessarie al rispetto del programma degli investimenti previsti nell'attuale Piano Finanziario 2013-20 approvato dall'Ente Concedente;
- valutazione dell'impatto di diversi scenari, inclusi quelli di stress, sui flussi temporali in entrata e uscita.

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	31.12.2024	31.12.2025
Cassa e disponibilità liquide	444.616.347	386.828.392

Rischio tasso di interesse

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

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

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

La gestione del rischio di tasso di interesse è posta in essere al fine di perseguire i seguenti obiettivi:

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

Si segnala che alla data del 31 dicembre 2025 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 2025 e al 31 dicembre 2024 nel caso di variazioni dei tassi di interesse verso cui la Società risulta esposta (al lordo degli effetti fiscali).

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 2025:

Tabella IFRS 13		<i>Fair Value</i>				
<i>in migliaia di Euro</i>	Note	Valore contabile	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
Attività valutate al <i>Fair Value</i>						
Altre partecipazioni	3	3	-	-	-	3
		3	-	-	-	3
Attività finanziarie non valutate al <i>Fair Value</i>						
Crediti commerciali (*)	7	93.246	-	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (*)	11	386.828	-	-	-	-
Crediti finanziari	4 e 8	-	-	-	-	-
		480.074	-	-	-	-
Passività finanziarie non valutate al <i>Fair Value</i>						
Finanziamenti	21	-	-	-	-	-
Presiti obbligazionari garantiti		-	-	-	-	-
Debiti commerciali (*)	22	91.649	-	-	-	-
		91.649	-	-	-	-

(*) 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	31.12.2024	31.12.2025
Fidejussioni:		
Verso altri	31.710.203	30.290.674
Altre garanzie		
Verso altri	-	-
Totale	31.710.203	30.290.674

La voce "Fidejussioni – Verso altri" è costituita dalle seguenti garanzie:

- fidejussione a favore dell'Ente Concedente per Euro 26.800 mila a garanzia della buona esecuzione della gestione operativa della Concessione di cui all'art. 6.2 della Convenzione Unica;
- fidejussione a favore del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a garanzia della buona esecuzione della progettazione per la realizzazione del tronco Trento-Valdastico-Piovene Rocchette (Euro 2.500 mila);
- fidejussione di Euro 581 mila in favore di Prelios Sgr "Fondo Vitruvio" a garanzia dei contratti di affitto in essere;
- fidejussione di Euro 210 mila in favore di Consorzio Acque Verona a garanzia del rilascio dell'autorizzazione idraulica per la realizzazione di un cavalcavia, a ridosso del tratto tombinato su sedime privato del Rio Bisavola, in prossimità della rotatoria di collegamento stradale alla nuova autostazione di Castelnuovo del Garda (VR) nell'ambito del progetto di realizzazione della Nuova Autostazione di Castelnuovo del Garda VR;
- fidejussione di Euro 200 mila in favore di Meraner Muehlen S.r.l. a garanzia del pagamento di future indennità di esproprio.

Al 31.12.2025 la Società non risulta aver assunto impegni verso terze parti.

Informazioni ex art. 1 comma 125, della Legge 4 agosto 2017 n.124

Si attesta che alla data di chiusura del bilancio non sussistono contributi da amministrazioni pubbliche o soggetti a queste equiparati ai sensi dell'ex art. 1 comma 125, della Legge 4 agosto 2017 n.124.

Eventi successivi al 31 dicembre 2025

Nell'esercizio 2026 prosegue l'attività della Società orientata all'adozione di un modello integrato e tecnologicamente avanzato di gestione della mobilità focalizzato su sostenibilità, sicurezza e innovazione a servizio dei viaggiatori e di tutti gli *stakeholder* dei territori attraversati dalle tratte autostradali.

Nonostante il contesto macroeconomico rimanga incerto a causa del protrarsi delle crisi geopolitiche, si stima che nel 2026 il traffico sulle tratte di Autostrada BS PD possa attestarsi su livelli lievemente superiori rispetto all'anno precedente grazie ad una graduale ripresa economica e ad un aumento della mobilità collegata al turismo.

Sul versante dell'adeguamento annuo delle tariffe da pedaggio l'Ente Concedente ha riconosciuto alla Società un incremento tariffario dell'1,50% applicabile a partire dal 1° gennaio 2026.

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 il prospetto riepilogativo dei dati essenziali degli ultimi due Bilanci approvati 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

	31.12.2023 (*)	31.12.2024(*)
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	-	-
B) Immobilizzazioni	586.578.030	582.417.892
C) Attivo circolante	253.164.605	278.701.127
D) Ratei e risconti attivi	23.862	183.255
Totale attivo	839.766.497	861.302.274
Totale patrimonio netto	529.139.346	534.016.115
B) Fondi per rischi e oneri	389.605	404.605
D) Debiti	310.237.546	326.881.554
E) Ratei e risconti passivi	-	-
Totale passivo	839.766.497	861.302.274

(*) dati predisposti secondo i principi contabili italiani.

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

	31.12.2023 (*)	31.12.2024(*)
A) Valore della produzione	13.693.584	15.469.224
B) Costi della produzione	13.099.747	(13.201.091)
Differenza tra valore e costi della produzione	593.837	2.268.133
C) Proventi e oneri finanziari	60.960.254	18.646.193
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	(4.130.586)	(1.625.225)
Risultato prima delle imposte	57.423.505	19.289.101
Imposte sul reddito dell'esercizio	(540.239)	2.587.668
Risultato d'esercizio	56.883.266	21.876.769

(*) dati predisposti secondo i principi contabili italiani.

PROPOSTA DI
DESTINAZIONE
RISULTATO D'ESERCIZIO

Proposta di destinazione risultato d'esercizio

Viene consegnata ai presenti la bozza del bilancio per l'esercizio 2025 e si illustrano gli elementi salienti che lo hanno caratterizzato. Dopo la lettura della Relazione sulla Gestione, si fornisce in sintesi i principali dati del Bilancio. In particolare, si sottolinea che l'esercizio 2024 evidenzia una perdita di esercizio pari ad Euro 66.318.437.

Si propone all'Assemblea dei Soci di deliberare di:

- approvare il progetto di Bilancio d'Esercizio 2025 di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., le relative Note Esplicative e la Relazione sulla Gestione, nel testo e nelle risultanze oggi esposte, conferendo disgiuntamente mandato al Presidente e all'Amministratore Delegato di apportare agli stessi le eventuali modifiche e/o integrazioni non sostanziali che si rendessero utili o più opportune per la loro migliore comprensione.
- coprire la perdita d'esercizio di Euro 66.318.437 mediante utilizzo degli utili portati a nuovo.
- conferire mandato disgiuntamente al Presidente del Consiglio di Amministrazione e all'Amministratore Delegato affinché procedano al compimento degli atti conseguenti necessari.

RELAZIONE DEL
COLLEGIO SINDACALE
AL BILANCIO
D'ESERCIZIO 2025

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

Signori Azionisti,

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 con una perdita di 66,318 milioni di euro (contro un utile netto di 23,625 milioni di euro nel 2024), il Collegio Sindacale ha svolto le attività di vigilanza previste dalla legge secondo i principi di comportamento del Collegio Sindacale raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, partecipando alle riunioni degli organi sociali, effettuando le verifiche periodiche ed incontrando i responsabili della Società di Revisione, il membro monocratico dell'Organismo di Vigilanza, la coordinatrice societaria dell'Internal Audit, i principali esponenti delle varie funzioni aziendali, per uno scambio di informazioni sull'attività svolta e sui programmi di controllo.

La Società dichiara che è soggetta a direzione e coordinamento da parte della Società A4 Holding S.p.A., azionista unico, come peraltro risulta dal Registro delle Imprese della Camera di Commercio di Verona, ed ha effettuato tutte le pubblicità previste a norma dell'art. 2497 bis del Codice Civile.

Ai sensi dell'art. 2429 c.c., riferiamo quanto segue:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo;
- abbiamo ottenuto dagli Amministratori, con la dovuta periodicità, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla prevedibile evoluzione, nonché sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate nel corso dell'esercizio, verificando che fossero conformi alla legge e all'atto costitutivo e che non fossero manifestamente imprudenti o azzardate, in potenziale conflitto di interessi, in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea, ovvero tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;
- non abbiamo riscontrato, né ricevuto indicazioni dal Consiglio di Amministrazione, dalla Società di Revisione e dall'Organismo di Vigilanza in merito all'esistenza di operazioni atipiche effettuate con terzi o con parti correlate;
- nel corso dell'attività di vigilanza, non sono state presentate denunce ex art. 2408 Codice Civile o esposti, così come non sono emerse omissioni, fatti censurabili o irregolarità tali da richiedere una menzione nella presente relazione;
- abbiamo partecipato alle Assemblee dei Soci e alle adunanze del Consiglio di Amministrazione, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Le decisioni adottate appaiono a questo Collegio conformi alla legge ed allo statuto sociale e non risultano

manifestamente imprudenti, azzardate, in conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;

- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e sull'adeguatezza della struttura organizzativa e tramite osservazioni dirette, acquisizioni di informazioni dai responsabili delle competenti funzioni aziendali e incontri con la Società di Revisione;
- il Collegio Sindacale ha ricevuto in data 16 marzo 2026 la Relazione Annuale dell'Organismo di Vigilanza sul 2025, datata 9 marzo 2026, dalla quale si evince che, complessivamente, l'Organismo di Vigilanza rileva l'effettivo mantenimento di un articolato e complessivo assetto procedurale del Modello Organizzativo adeguato al sistema di controllo interno;
- nel corso dell'esercizio, in data 29 maggio 2025 abbiamo approvato ai sensi dell'art. 2386 del Codice civile la sostituzione del Presidente del Consiglio di Amministrazione e in data 25 settembre 2025 la sostituzione di un Consigliere di Amministrazione;
- abbiamo incontrato periodicamente i responsabili della Società di Revisione, con i quali è stato instaurato il previsto scambio di informazioni. Negli incontri effettuati, siamo stati informati sugli esiti delle verifiche periodiche sulla regolare tenuta della contabilità, sull'andamento e sull'esito della revisione, nonché sugli aspetti chiave della revisione che hanno riguardato tematiche valutative, oltre che sulle principali implicazioni delle operazioni che hanno caratterizzato l'esercizio 2025. Inoltre, siamo stati messi al corrente dalla Società di Revisione in merito alle tematiche contabili rilevanti indicate dalla stessa, che non comportano nel loro complesso numerario errori significativi da evidenziare nella Relazione di revisione al bilancio;
- abbiamo verificato l'indipendenza della Società di Revisione, in particolare per quanto concerne la prestazione di servizi non di revisione;
- in ordine alle operazioni con parti correlate, i rapporti economici e finanziari tra la Vostra Società e le imprese controllate, collegate e controllanti sono stati illustrati dall'organo di amministrazione nell'ambito della Nota Integrativa, nonché nella Relazione sulla Gestione;
- non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies D.Lgs. 14/2019. Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui art. 25-novies D.Lgs. 14/2019.

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 18 marzo 2026; 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 431 milioni, avendo registrato un aumento complessivo del 0,94% rispetto al 2024 (Euro 427 milioni); nonostante tale incremento, il risultato d'esercizio evidenzia una perdita di entità significativa. Come opportunamente spiegato dagli Amministratori, *“tale andamento negativo risulta principalmente riconducibile agli effetti economico-finanziari connessi all'approssimarsi della scadenza della concessione autostradale, fissata al 31 dicembre 2026, e agli obblighi convenzionali che impongono l'esecuzione di specifici investimenti infrastrutturali il cui recupero economico deve avvenire integralmente entro il termine concessorio, mediante i relativi piani di ammortamento. A tali elementi si aggiunge la necessità, da parte degli Amministratori, di adottare criteri valutativi improntati a particolare prudenza, nelle more dell'approvazione del Piano Economico-Finanziario da parte dell'Ente Concedente (ultimo PEF approvato nel dicembre 2017) e in un contesto regolatorio caratterizzato da significative innovazioni introdotte dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia di concessioni autostradali, che determinano incertezza in ordine alla recuperabilità economica di taluni asset”*
- relativamente alle attività per imposte anticipate (Euro 33 milioni contro Euro 47 milioni dell'esercizio scorso), di cui alla nota 6 della Nota Integrativa, è data evidenza dal Consiglio di Amministrazione della recuperabilità di tale credito nell'ambito del consolidato fiscale, considerando gli imponibili fiscali derivati dal Business Plan di gruppo previsti entro il termine della Concessione: sullo specifico punto, dagli incontri con la società di revisione, non sono emersi rilievi;
- relativamente alla voce “Fondi rischi e oneri”, è data evidenza della movimentazione dell'esercizio al punto 15 della Nota Integrativa. Con particolare riguardo al fondo rischi “fondo per impegni e oneri concessori”, il Consiglio di Amministrazione motiva l'incremento netto dell'esercizio di detto fondo dell'importo di Euro 59 milioni con gli effetti derivanti dall'applicazione delle metodologie previste in tema di Piani Economico Finanziari: gli Amministratori riferiscono che da un'analisi dei benefici attesi e dei costi che la società si è impegnata a sostenere fino al 2026, data di termine della Convenzione, *“è emerso che la Concessionaria dovrà sostenere oneri per l'adempimento delle obbligazioni indicate nel PEF, ed in particolare investimenti futuri in infrastrutture autostradali, superiori ai benefici*

attesi nell'ultimo esercizio di concessione: la differenza negativa emersa per Euro 103.000 mila (di cui Euro 71.000 mila accantonati ed Euro 12.000 mila liberati da precedenti esercizi) è stata prudentemente iscritta in un fondo rischi "fondo per impegni e oneri concessori".

- relativamente all'ambito regolatorio, è data evidenza e si rinvia al paragrafo 2 della Relazione sulla Gestione ("Quadro regolatorio e rapporti con il Concedente") per avere contezza degli eventi significativi: si segnala che il Piano Economico finanziario attualmente approvato e vigente è quello relativo al periodo 2013/2017, mentre i piani relativi ai periodi concessori successivi (2018-2022 e 2023-2026), pur presentati dalla Concessionaria nei termini, sono in attesa di essere approvati dal Concedente. La società dà comunque atto che nel modello regolatorio applicabile è previsto il ricorso alle poste figurative, finalizzato a garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria e la neutralità economico-finanziaria nel corso della concessione, e fornisce anche il valore stimato di tali poste, precisando che tale valore possa risultare assorbibile entro il termine del periodo concessorio (31.12.2026); in merito a tali poste figurative la società di revisione non ha rilevato alcuna criticità e non ha evidenziato richiami di informativa nella propria relazione al bilancio 31.12.2025, ritenendo adeguato l'inserimento degli importi massimi potenziali nella relazione sulla gestione degli Amministratori;
- non essendo a noi demandata la revisione legale del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti alla predisposizione della Relazione sulla Gestione e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo poi proceduto a verificare le consistenze delle "Attività non Correnti Materiali e Immateriali", le quali risultano iscritte secondo il costo (fatte salve le deroghe illustrate nelle Note Esplicative all'esercizio relative alla situazione finanziaria ed al conto economico) e il cui ammortamento è effettuato in relazione alla loro utilità futura;
- per l'esercizio 2025, sia ai fini civilistici che ai fini fiscali, gli Amministratori hanno considerato gli ammortamenti relativi ai beni devolvibili calcolati in quote costanti fino alla data di scadenza della concessione, tenendo conto degli investimenti effettivamente realizzati fino all'azzeramento del loro valore contabile; anche da un punto di vista civilistico, il criterio degli ammortamenti è uguale a quello utilizzato ai fini fiscali;
- in merito alla continuità aziendale, gli Amministratori precisano che il Bilancio è stato

redatto nel presupposto della continuità aziendale, avendo gli stessi verificato la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro. Al riguardo, il Collegio Sindacale richiama la massima attenzione in relazione ai ritardi oggi esistenti nella definizione degli accordi con il Concedente;

- in merito al paragrafo "Eventi successivi al 31 dicembre 2025" delle note esplicative, gli Amministratori stimano che il traffico sulle tratte possa attestarsi su livelli lievemente superiori rispetto all'anno precedente;
- la Società di Revisione, da ultimo incontrata il 23 marzo 2026, ha provveduto ad emettere in pari data 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 all'approvazione, da parte dell'Azionista, del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, e concordiamo con la proposta di copertura della perdita d'esercizio mediante utilizzo degli utili portati a nuovo.

Infine, il Collegio richiama le raccomandazioni formulate dal Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la circolare 4381 dell'11 febbraio 2026, inviata a tutte le società concessionarie autostradali.

Verona, 23 marzo 2026.

Per il Collegio Sindacale

Dott.ssa Maria Brogna (Presidente)



RELAZIONE DELLA
SOCIETÀ DI REVISIONE
AL BILANCIO
D'ESERCIZIO 2025



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Pancaldo, 70
37138 VERONA VR
Telefono +39 045 8115111
Email it-fmauditaly@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

All'Azionista Unico della
Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2025, dal conto economico, dal conto economico complessivo, dal prospetto delle variazioni di patrimonio netto e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note al bilancio che includono le informazioni rilevanti sui principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Altri aspetti - Direzione e coordinamento

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito in nota integrativa i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. non si estende a tali dati.

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



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

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512867
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Giovanni Battista Pirelli, 38
20124 Milano MI ITALIA



Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2025

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità ai principi contabili IFRS emanati dall'*International Accounting Standards Board* e adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli Amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli Amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi



Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2025

significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del D.Lgs. 39/10

Gli Amministratori della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al 31 dicembre 2025, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al 31 dicembre 2025.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e-ter), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Verona, 23 marzo 2026

KPMG S.p.A.

Gianluca Zaniboni
Socio



Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.
Sede legale in Verona – Via Flavio Gioia, 71
www.autobspd.it

