



BILANCIO ESERCIZIO 2023

INDICE

CAPITALE SOCIALE - Composizione	5
AVVISO DI CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA ORDINARIA	6
CARICHE SOCIALI	7
RELAZIONE SULLA GESTIONE	9
1 Parte Generale	10
2 Quadro regolatorio e rapporti con il concedente	11
3 Andamento della gestione	13
3.1 Andamento economico-finanziario.....	13
3.2 Situazione finanziaria	14
3.3 Situazione patrimoniale	16
4 Attività autostradale	17
4.1 Andamento del traffico	17
4.2 Incidentalità.....	24
4.3 Tariffe	26
4.4 Ricavi da gestione aree di servizio	27
4.5 Manutenzioni stradali	30
4.6 Servizi all'utenza stradale	36
4.7 Gestione contenziosi per danni subiti dalla Società	38
4.8 Supporto alla costruzione della nuova linea Ferroviaria Alta Capacità.....	38
5 Gestione degli investimenti	41
5.1 Attività di costruzione: investimenti in corso di realizzazione	41
5.2 Altro: contributi concessionari	44
5.3 Investimenti da realizzare.....	45
5.4 Altre opere in fase di progettazione e di prossima realizzazione	45
6 Risorse umane	51
6.1 Informazioni su ambiente e personale	51
6.2 Organizzazione delle risorse umane	53
6.3 Sicurezza e salute nell'ambiente di lavoro	53
7 Governance, organizzazione e gestione delle attività	55
7.1 Informazioni sul governo societario e gli assetti proprietari	55
7.2 Sostenibilità: ESG action plan e bilancio sociale	56
7.3 Mobilità sostenibile	57
7.4 Carta dei servizi	58
7.5 Sistemi tecnologici e sicurezza informatica.....	58
7.6 Certificazioni aziendali.....	61
7.7 Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001	62
8 Altre informazioni	64
9.1 Principali rischi e incertezze	64
9.2 Rapporti con parti correlate.....	64
9.3 Studi, ricerche ed innovazioni.....	68
9.4 Azioni proprie	71

9	<i>Evoluzione prevedibile della gestione</i>	72
10	<i>Riconciliazione prospetti contabili IFRS e ITA GAAP</i>	73
11	<i>Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali prot. n. SVCA-MIT-0003639 del 06.02.2024</i>	75
	<i>BILANCIO DI ESERCIZIO</i>	78
	Attività	79
	Patrimonio netto e passività.....	80
	Conto Economico	81
	Conto economico complessivo	82
	Rendiconto Finanziario	84
	<i>Contenuto del bilancio</i>	85
	<i>Principi contabili significativi</i>	87
	<i>Note Esplicative</i>	101
	<i>Informazioni finanziarie</i>	129
	<i>Altre informazioni</i>	132
	Gestione dei rischi finanziari	133
	Rischio di liquidità.....	133
	Rischio tasso di interesse.....	134
	Sensitivity analysis	135
	Ulteriori rischi di minore impatto per la Società	135
	Informativa sul <i>fair value</i>	136
	Attività e passività valutate al <i>fair value</i> su base ricorrente: ripartizione per livelli di <i>fair value</i>	136
	Impegni e garanzie prestate	137
	Informazioni ex art. 1 comma 125, della Legge 4 agosto 2017 n. 124	138
	Eventi successivi al 31 dicembre 2023.....	138
	<i>Informazioni su attività di direzione e coordinamento</i>	139
	<i>Proposta di destinazione del risultato d'esercizio</i>	141
	<i>RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE</i>	143
	<i>RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE</i>	149

CAPITALE SOCIALE - Composizione

Capitale sociale Euro 125.000.000

Composizione al 31.12.2023

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

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

AVVISO DI CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA ORDINARIA

La Società A4 Holding S.p.A., Socio Unico di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., è convocata in Assemblea Ordinaria, per il giorno **23 aprile 2024 alle ore 12:00**, in unica convocazione, presso la Sede Legale in Verona, Via Flavio Gioia n. 71, per trattare il seguente

ordine del giorno:

1. Bilancio al 31 dicembre 2023, relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione, relazione del Collegio dei Sindaci e Relazione della Società di Revisione Legale: deliberare inerenti e conseguenti;
2. Conferimento dell'incarico di revisione legale per gli esercizi 2024-2025-2026 e determinazione del compenso: deliberare inerenti e conseguenti.

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

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

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

Verona, 20 marzo 2024

Per il Consiglio Di Amministrazione
Gonzalo Alcalde Rodriguez
Presidente

CARICHE SOCIALI

CARICHE SOCIALI

Consiglio di Amministrazione¹ - esercizi 2022 – 2024

Presidente e Amministratore Delegato

Gonzalo Alcalde Rodriguez

Consiglieri

Alessandro Bertani

Bruno Chiari

Alberto Brentegani

Paolo Ferrero

Collegio Sindacale - esercizi 2023 – 2025

Presidente - Rappresentante Ministero dell'Economia e delle Finanze

Maria Brogna

Sindaco effettivo - Rappresentante Ministero Infrastrutture e Trasporti

Rita Caianiello

Sindaco effettivo

Mariateresa Diana Salerno

Giuliano Terenghi

Giuseppe Benini

Sindaco supplente

Luca Guazzo Crescini

Cristiano Maccagnani

Direttore Generale

Bruno Chiari

Società di revisione

Kpmg S.p.A.

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

RELAZIONE SULLA GESTIONE

1 Parte Generale

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

Per tutto il 2023 lo scenario economico globale si è indebolito in Europa per gli impatti negativi dell'inflazione ancora elevata e della stretta monetaria, negli emergenti per la dinamica dell'economia cinese che sta stentando più dell'atteso. Le prospettive restano incerte; sono preponderanti i rischi al ribasso dovuti soprattutto all'ampliamento delle tensioni geopolitiche, legate all'ulteriore guerra in Medio Oriente, alla maggiore frammentazione produttiva internazionale e alle possibili ripercussioni sui prezzi delle commodity. Ma esistono anche fattori che possono sorprendere in positivo: un maggior traino dalla robusta crescita degli Stati Uniti e una frenata più rapida dell'atteso dell'inflazione globale e, quindi, un allentamento anticipato della stretta della politica monetaria. L'attività manifatturiera mondiale ha subito una sostanziale battuta d'arresto, dopo il forte rimbalzo successivo allo shock da Covid. Hanno pesato vari fattori: lo spostamento dei consumi dai beni ai servizi, come quelli turistici, l'indebolimento dell'industria europea, che gravita intorno a quella tedesca, e le condizioni più difficili per la domanda, soprattutto di investimenti, a causa della stretta sul credito e del graduale esaurirsi delle politiche emergenziali.

La stagnazione economica di fine 2023 si è tradotta in un debole slancio a inizio 2024 e la Commissione europea ha rivisto al ribasso le stime sulla crescita nell'Eurozona e nell'Ue riducendole anche per l'Italia. L'attesa ha tuttavia visto una graduale accelerazione nel corso dell'anno, con una crescita poi più stabile nel 2025, sempre con obiettivi di "una crescita sostenuta e sostenibile". Nella zona euro l'attesa è dunque di un'economia in espansione dello 0,8% nel 2024 (dall'1,2% atteso in precedenza), dopo il +0,5% dello scorso anno e in crescita dell'1,2% nel 2025 (da +1,6%). Nell'Ue il Pil è atteso a +0,9% nel 2024 (da +1,3%) e a +1,7% nel 2025 (stima invariata). Per l'Italia la limatura è dal +0,8% indicato a novembre allo 0,7% per quest'anno 2024, con un Pil che salirà poi dell'1,2% nel 2025.

Quanto all'inflazione, è attesa nel 2024 nell'Eurozona al 2,7%, nell'Ue al 3% e al 2% in Italia (2,2%, 2,5% e 2,3% nel 2025). Gli analisti economici confermano che l'inflazione sta scendendo più rapidamente di quanto previsto e lo sta facendo in modo particolare in Italia che rimane tra i valori più bassi per altro risultando una buona notizia per i bilanci familiari e per l'insieme del potere d'acquisto nel nostro Paese.

Sulle tendenze delle economie mondiali, tuttavia, si affacciano nuovi rischi all'orizzonte: il conflitto a Gaza e in Israele potrebbe intensificare ulteriormente la tensione in Medio Oriente, che produce circa il 35% delle esportazioni mondiali di petrolio e il 14% di quelle di gas. Gli attacchi continui nel Mar Rosso e la guerra in corso in Ucraina rischiano di generare nuovi shock avversi dal lato dell'offerta alla ripresa globale, con picchi nei prezzi di cibo, energia e trasporti.

La crescita del Pil nel 2023 è stata pari allo 0,6% leggermente al di sotto delle previsioni dell'autunno 2023, poiché i consumi privati si sono moderati e gli investimenti hanno subito un notevole rallentamento, a causa dell'aumento dei costi di finanziamento e della graduale eliminazione dei crediti d'imposta per la ristrutturazione delle abitazioni". La Commissione Europea prevede che in Italia la produzione economica continuerà a crescere lentamente nel 2024, con il potere d'acquisto delle famiglie che dovrebbe beneficiare della disinflazione e dell'aumento dei salari, in un contesto di mercato del lavoro resiliente. Gli investimenti sono destinati a riprendersi, guidati da progetti infrastrutturali finanziati dal governo e dal Pnrr. L'attesa per gli investimenti è che accelereranno nel 2025, in correlazione all'attuazione dei

progetti sostenuti dal Pnrr, stimolando sia la spesa per le infrastrutture che l'acquisto di beni materiali e immateriali delle imprese, che si prevede trarranno vantaggio anche dal miglioramento delle condizioni finanziarie.

Da ultimo si segnala che il 2024 sarà un anno storico di elezioni in tutto il mondo, il che aumenta l'incertezza politica globale.

La Società non risulta direttamente esposta nelle aree geopolitiche interessate dalla crisi russo-ucraina e mediorientale: tuttavia, l'inasprimento delle sanzioni internazionali e le contromisure restrittive adottate dal governo russo, hanno provocato già dal 2022 e per tutto il 2023, significative ripercussioni sui prezzi delle materie prime e dei derivati (petrolio, energia, gas, materiali ferrosi, ecc.) e indirettamente sui prezzi dei beni di consumo, creando una spirale inflazionistica che ha portato ad un aumento dei tassi di interesse conseguente alla mutata politica monetaria perseguita dalle Banche centrali al fine di contrastare l'incremento dei prezzi. I fattori sopra riportati stanno avendo e continueranno ad avere effetti sulle condizioni macroeconomiche e sulle economie di diversi Paesi, tra cui l'Italia, alterando il normale andamento dei mercati e, più in generale, le condizioni operative delle imprese.

Per quanto riguarda il settore delle concessioni, la suddetta crisi sta causando un sensibile aumento della spesa per gli investimenti e, in alcuni casi, un ritardo nella loro programmazione, mentre le imprese del settore delle costruzioni, fornitori principali della concessionaria, si trovano a dover far fronte a problemi sia di approvvigionamento dei materiali da costruzione con ritardi nei tempi previsti per il completamento dei lavori, sia di aumento dei prezzi, che le misure compensative a favore degli appaltatori introdotte dai Governi nazionali e le formule revisionali, ove contrattualmente previste, generalmente, coprono solo in misura parziale. Le difficoltà operative e gestionali sopra citate sono state amplificate dagli effetti economico-finanziari dell'aumento del costo del denaro, ridotti, nel caso della Società, dall'entità del debito stesso.

La Direzione aziendale mantiene alta l'attenzione per gli impatti che gli aumenti del prezzo del greggio potrebbero determinare: il rischio concreto è che nuove ondate di rialzi determinino spirali inflattive attraverso un incremento dei prezzi al dettaglio dei beni che viaggiano su gomma e che rappresentano l'88% della merce venduta in Italia determinando impatti negativi sui volumi di traffico.

2 Quadro regolatorio e rapporti con il concedente

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

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

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

Il Piano Economico Finanziario (PEF) è un documento fondamentale che accompagna il contratto di concessione. Esso definisce la struttura finanziaria e i dettagli economici dell'attività della concessionaria durante il periodo di concessione. Il PEF prevede entrate,

spese, investimenti e previsioni finanziarie per garantire che la concessionaria possa operare in modo efficace ed efficiente, mantenendo l'infrastruttura e garantendo un servizio adeguato agli utenti.

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

Al riguardo si evidenzia che in data 1° ottobre 2020 è stato perfezionato il I Atto Aggiuntivo alla Convenzione Autostradale (con relativo PEF) attraverso la registrazione da parte della Corte dei conti del Decreto Interministeriale n. 347 del 13.08.2020. Tale atto disciplina il quinquennio regolatorio 2013-2017.

Dopo l'intervenuto perfezionamento del I Atto aggiuntivo alla Convenzione, la Concessionaria ha la necessità di ottenere da parte del Concedente l'approvazione di nuovi Piani Economico Finanziari per i periodi regolatori successivi (2018-2022 e 2023-2026).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In data 21 dicembre 2020, è stata presentata una nuova proposta di PEF ART includendo la richiesta di compensazione per gli impatti economici dovuti alla crisi COVID-19 relativamente al periodo marzo-giugno 2020.

In data 12 febbraio 2021 è stata presentata un'ulteriore versione del PEF basato sulla delibera ART tenendo conto delle più recenti richieste del Concedente.

La Società, quindi, ha presentato un ulteriore PEF secondo le specifiche richieste dal Concedente in data 20 giugno 2022 e, il successivo 5 agosto 2022, ha provveduto ad inviare la proposta relativa alla determinazione del CIN relativamente agli investimenti effettuati nel periodo 2013-2021.

La documentazione inviata nel corso del 2022 è stata oggetto di interlocuzioni con il Concedente e, in data 29 dicembre 2023, la Concessionaria ha provveduto a inviare una nuova proposta di PEF, sulla base delle indicazioni ricevute dal Concedente, per i periodi regolatori 2018-2022 e 2023-2026 includendo inoltre la determinazione del CIN fino alla data del 31.12.2022.

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

In tale contesto, nonostante siano state attivate nei tempi prescritti dalla normativa le procedure di aggiornamento e siano stati puntualmente trasmessi gli aggiornamenti richiesti dal Concedente, l'approvazione dei PEF è tuttora in corso e la scadenza per la conclusione di tale procedura è stata ulteriormente posticipata, per legge, al 31 dicembre 2024.

Va infine precisato che nel modello regolatorio, per garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria, è prevista l'inclusione di poste figurative (di segno positivo o negativo) al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio.

Sulla base delle ulteriori prescrizioni ricevute dal Concedente nel corso del 2023 e recepite nel PEF consegnato lo scorso dicembre, il valore stimato del potenziale debito di poste figurative a carico della Concessionaria al 31.12.2023 è quantificabile fino a un massimo di Euro 360 milioni.

Tenendo conto delle attuali ipotesi incluse nel PEF consegnato, tale valore risulterebbe assorbibile entro il termine del periodo concessorio (31.12.2026).

3 Andamento della gestione

3.1 Andamento economico-finanziario

Nel 2023 i *Ricavi autostradali* sono pari ad Euro 418,1 milioni (Euro 405,7 milioni nel 2022): l'incremento per Euro 12,4 milioni (+3,1%) è ascrivibile esclusivamente alla crescita dei volumi di traffico in quanto per l'esercizio non risultano riconosciuti adeguamenti tariffari. La voce include: "introiti da pedaggio" per Euro 398,4 milioni (nel 2022 Euro 388,0 milioni), "royalties da gestione sub concessioni" per Euro 17,9 milioni (nel 2022 Euro 16,1 milioni) e "recupero spese da esazione" per Euro 1,7 milioni (nel 2022 Euro 1,6 milioni).

I *Ricavi per servizi da costruzione* (contabilizzati secondo le indicazioni dell'IFRIC 12) da Euro 97,0 milioni nel 2022 sono passati ad Euro 76,0 milioni nel 2023 e sono direttamente correlati agli investimenti effettuati in opere di costruzione.

La voce *Altri ricavi*, migliora rispetto allo scorso esercizio passando da Euro 19,2 milioni nel 2022 ad Euro 22,6 milioni nel 2023: la voce risulta prevalentemente influenzata dai riaddebiti a terzi dei costi sostenuti per attività di supporto alla costruzione della linea ferroviaria Alta Velocità Venezia-Milano in base a specifici accordi contrattualizzati.

La riduzione intervenuta nei Costi operativi è principalmente ascrivibile al fatto che il dato del 2022 rifletteva i problemi legati all'approvvigionamento ed all'incremento dei prezzi delle materie prime, dell'energia elettrica e delle altre commodity causati dal conflitto russo-ucraino.

Gli *Oneri concessori*, riconosciuti annualmente al Concedente in misura percentuale sugli incassi da pedaggio, ammontano ad Euro 59,3 milioni (Euro 57,6 milioni del 2022).

Gli effetti derivanti dall'applicazione delle metodologie previste in tema di Piani Economico Finanziari - con la scadenza concessoria definita a fine 2026 si traducono nell'incremento del valore complessivo degli ammortamenti e svalutazioni che vengono calcolati con l'obiettivo di azzerare il valore netto di bilancio degli assets entro la medesima scadenza: in particolare, nel 2023 la voce in oggetto include accantonamenti al fondo di beni gratuitamente devolvibili per Euro 32,0 milioni.

La riduzione in valore assoluto del *Risultato operativo netto* che da Euro 90,3 milioni nel 2022 passa ad Euro 52,3 milioni nel 2023, risulta prevalentemente imputabile agli effetti dei maggiori ammortamenti e svalutazioni descritti nel paragrafo precedente.

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

(in migliaia di euro)	ESERCIZIO		ESERCIZIO	
	2022	%	2023	%
Ricavi autostradali	405.656	77,74%	418.127	80,92%
Ricavi per servizi di costruzione	96.965	18,58%	75.973	14,70%
Altri ricavi	19.175	3,67%	22.601	4,37%
Ricavi	521.796	100,00%	516.702	100,00%
Costi operativi	(245.864)		(228.906)	
Oneri concessori	(57.593)		(59.339)	
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti	(128.088)		(176.186)	
RISULTATO OPERATIVO NETTO	90.251	17,30%	52.271	10,12%
Totale proventi/(oneri) da attività finanziaria	(6.376)		(13.134)	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	83.875	16,07%	39.137	7,57%
Imposte	(26.023)	31,03%	(22.233)	56,81%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	57.852		16.904	

L'aumento degli *Oneri finanziari* (nel 2023 pari ad Euro 13,1 milioni contro Euro 6,4 milioni nel 2022) è imputabile principalmente all'aumento dei tassi di interesse.

Le *imposte* dell'esercizio 2023 ammontano ad Euro 22,0 milioni (nel 2022 Euro 26,0 milioni). La scadenza della concessione nel 2026 ha influenzato le valutazioni fiscali adottate per la determinazione degli oneri per imposte dirette: le attuali norme non consentono la ragionevole certezza di valutare come recuperabili alcune svalutazioni operate nell'esercizio.

3.2 Situazione finanziaria

Il Rendiconto Finanziario, esposto nel seguito in forma maggiormente sintetica rispetto al prospetto in Bilancio, mostra gli impatti delle variazioni intervenute nella voce Disponibilità liquide e mezzi equivalenti nel corso dell'esercizio ed evidenzia in particolare la generazione di liquidità per Euro 70,8 milioni.

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

Rendiconto finanziario (in migliaia di euro)	Anno 2022	Anno 2023
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	57.852	16.904
<i>rettificato da operazioni senza effetti sulla liquidità:</i>		
<i>Ammortamenti</i>	131.978	149.963
<i>Fondo rischi Immobilizzazioni/ripristini</i>	-	32.000
<i>Accantonamento/utilizzi Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali</i>	16.751	12.520
<i>Utilizzi/Accantonamento altri fondi</i>	(810)	350
Autofinanziamento delle attività operative (1)	205.771	211.737
Variazione del capitale circolante	3.640	43.011
Variazione degli altri crediti/debiti operativi	1.631	(2.689)
Imposte pagate	(31.594)	(17.680)
Variazione delle attività/passività per imposte	(6.699)	4.610
Altre variazioni da/(per) attività operative (2)	(33.022)	27.252
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)	172.749	238.989
Attività materiali	(7)	(734)
Attività immateriali	(96.862)	(75.861)
Attività finanziarie non correnti/correnti	27.901	(2.848)
B) Flusso da/(per) attività di investimento	(68.968)	(79.443)
C) Flusso generato/(assorbito) dall'attività tipica (A+B)	103.781	159.546
Altre passività finanziarie non correnti/correnti	(23.993)	(24.330)
Debiti verso altri correnti e non correnti	96	(903)
Canoni leasing pagati	(818)	(1.185)
Interessi passivi pagati	(1.870)	(5.436)
Interessi attivi incassati	35	996
Apporti degli azionisti/(Dividendi)	(51.292)	(57.852)
D) Flusso da/(per) attività finanziarie	(77.842)	(88.710)
E) Flusso generato/(assorbito) nel periodo (C+D)	25.939	70.836
Disponibilità/(indebitamento) iniziale corrente	236.241	262.180
Flusso generato/(assorbito) nel periodo	25.939	70.836
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE	262.180	333.016
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	262.180	333.016
Passività correnti verso istituti di credito	-	-
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE	262.180	333.016

La dinamica finanziaria del 2023 evidenzia flussi generati da autofinanziamento per Euro 211.737 mila (nel 2022 Euro 205.771 mila) in parte generato dalla gestione operativa corrente per Euro 27.252 mila (assorbimento nel 2022 Euro 33.022 mila) ed in parte assorbito per il pagamento di imposte per Euro 17.680 mila (nel 2022 Euro 31.594 mila); il saldo dell'attività operativa ammonta ad Euro 238.989 mila rispetto a quello del 2022 ammontante ad Euro 172.749 mila.

L'attività di investimento, sviluppatasi principalmente nell'ambito della realizzazione delle infrastrutture viabilistiche, ha assorbito, nel corso dell'anno, liquidità per Euro 79.443 mila (Euro 68.968 mila nel 2022).

La variazione netta dei flussi da attività finanziarie ha assorbito liquidità per un importo pari a Euro 88.710 mila da confrontare con l'assorbimento di liquidità del 2022 per Euro 77.842 mila, tale assorbimento di liquidità è stato determinato principalmente dal pagamento dei dividendi per Euro 57.852 mila (nel 2022 Euro 51.292 mila), dal rimborso di Euro 25 milioni della rata capitale al 31.03.2023 del finanziamento di originali Euro 200 milioni e dal pagamento dei relativi oneri finanziari per Euro 5.436 mila (nel 2022 Euro 1.870 mila).

Si evidenzia che la Società non detiene strumenti finanziari derivati.

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

Posizione finanziaria netta (in migliaia di Euro)	31.12.2022	31.12.2023
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(262.180)	(333.016)
Crediti finanziari a breve termine	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Finanziamenti a breve termine	25.000	25.000
Altre passività finanziarie a breve termine	1.211	1.737
Totale passività finanziarie correnti	26.211	26.737
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto corrente	(235.969)	(306.279)
Finanziamenti a medio-lungo termine	124.603	99.747
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine	-	-
Indebitamento finanziario non corrente	124.603	99.747
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto	(111.366)	(206.532)
Crediti finanziari a medio-lungo termine	-	-
Altre attività finanziarie non correnti	-	-
Totale attività finanziarie non correnti	-	-
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto totale	(111.366)	(206.532)

3.3 Situazione patrimoniale

In forma sintetica viene rappresentata nella tabella seguente la struttura patrimoniale comparata al 31 dicembre 2023 e 2022:

Situazione patrimoniale (in migliaia di Euro)	31.12.2022	31.12.2023
Attività Non Correnti	598.000	521.014
Attività Correnti	382.687	450.471
Totale Attività	980.687	971.485
Patrimonio netto	613.992	573.541
Passività Non Correnti	224.743	224.271
Passività Correnti	141.952	173.673
Patrimonio Netto e Passività	980.687	971.485

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'anno 2023, sui tratti autostradali in concessione della A4 Brescia Padova e della A31 Valdastico, il traffico ha registrato un incremento medio complessivo in termini di veicoli-chilometro pari al +3,23% rispetto all'esercizio precedente (per un totale di n. 5.759.182.962 veicoli-chilometro). Nella fattispecie:

- tratto A4 Brescia-Padova: un incremento complessivo del traffico del 2,95%, nello specifico per la componente leggera +4,24% e per la componente pesante -0,02%;
- tratto A31 Valdastico: un incremento complessivo del traffico del 5,57%, nello specifico per la componente leggera +5,77% e per la componente pesante +4,90%.

In termini di **veicoli effettivi**, il traffico ha registrato un incremento complessivo nell'anno 2023 pari ad un 3,59% rispetto all'anno 2022 (per un totale di n. 115.376.766 veicoli effettivi). Nella fattispecie:

- tratto A4 Brescia-Padova: incremento complessivo del traffico del 3,03%, di cui per la componente leggera +3,99% e per la componente pesante +0,31%;
- tratto A31 Valdastico: incremento complessivo del 6,24%, di cui per la componente leggera +6,97% e per la componente pesante +4,14%.

La **media dei veicoli teorici giornalieri** (*Average Daily Traffic*) è stata di n. 96.348 sulla A4 Brescia-Padova e di n. 19.011 sulla A31 Valdastico, con un incremento rispettivamente del 2,95% e del 5,57% rispetto all'anno 2022. La percorrenza media di ogni veicolo è stata di Km 49,92 nel 2023 (Km 50,09 nel 2022, con un decremento del -0,35%).

Le punte massime di traffico si sono registrate il giorno 01 giugno con n. 362.893 veicoli effettivi sulla A4 Brescia Padova ed il giorno 07 dicembre con n. 88.739 veicoli effettivi sulla A31 Valdastico.

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

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

Fonte: AISCAT (dati al 30.06.2023)

Estesa Società	IN ESERCIZIO (Km)	IN COSTRUZIONE (Km)	IN PROGRAMMA (Km)	TOTALE
In Concessione	6.078,50	60,9	448,1	6.587,50
ANAS	939,3	--	--	939,30
Trafori Alpini (di competenza italiana)	25,4	--	--	25,4
Totale	7.043,20	60,90	448,10	7.552,20

Fonte: AISCAT (dati al 30.06.2023)

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.

Il traffico e la percorrenza media degli anni successivi all'anno 2015 scontano e riflettono conseguentemente i predetti cambiamenti strutturali, fra cui:

- i. il 03.06.2019, sono stati aperti al traffico gli svincoli di interconnessione tra l'autostrada A31 Valdastico e la superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta (primo tratto iniziale di km 7), con la contestuale apertura del casello di Pedemontana Veneta denominato Valdastico.
- ii. in data 18.06.2020 l'apertura al traffico del tratto Malo-Concessione 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 Interconn. A27 e Spresiano Villorba Est; per ultimo in data 29.12.2023 la tratta Montecchio Maggiore Sud-Malo.

A4 BRESCIA PADOVA

ANNO	VEICOLI			VARIAZIONE % su anno precedente		
	Veicoli Effettivi ¹	Veicoli Teorici ²	Veicoli Chilometro ³	Effettivi	Teorici	Chilometro
2023	106.703.361	35.166.914	5.137.886.168	3,03%	2,95%	2,95%
2022	103.563.053	34.157.960	4.990.477.929	10,00%	10,49%	10,49%
2021	94.152.488	30.914.558	4.516.616.953	21,42%	23,71%	23,71%
2020	77.541.238	24.990.401	3.651.097.590	-27,55%	-28,61%	-28,61%
2019	107.024.377	35.003.236	5.113.972.748	0,22%	0,00%	0,00%
2018	106.791.204	35.004.885	5.114.213.667	1,60%	0,99%	0,99%
2017	105.108.657	34.661.059	5.063.980.786	2,37%	2,45%	2,45%
2016	102.676.468	33.832.335	4.942.904.160	3,16%	2,41%	2,41%
2015	99.528.006	33.035.649	4.826.508.363	2,85%	3,69%	3,69%
2014	96.767.183	31.859.780	4.654.713.905	1,13%	1,60%	1,60%
2013	95.685.190	31.359.185	4.581.576.966			
Medie giornaliere 2023	292.338	96.348	14.076.400			

A31 VALDASTICO

ANNO	VEICOLI			VARIAZIONE % su anno precedente		
	Veicoli Effettivi ⁴	Veicoli Teorici ⁵	Veicoli Chilometro ⁶	Effettivi	Teorici	Chilometro
2023	24.420.238	6.939.150	621.296.794	6,24%	5,57%	5,57%
2022	22.985.312	6.573.308	588.541.137	6,10%	7,14%	7,14%
2021	21.663.317	6.135.107	549.306.784	22,03%	24,80%	24,80%
2020	17.751.947	4.915.932	440.147.982	-19,80%	-17,77%	-17,77%
2019	22.134.051	5.978.054	535.245.074	2,52%	1,96%	1,96%
2018	21.591.036	5.863.274	524.968.235	2,93%	4,09%	4,09%
2017	20.975.864	5.632.755	504.328.699	4,96%	6,73%	6,73%
2016	19.984.079	5.277.434	472.515.022	9,33%	7,26%	20,50%
2015	18.279.259	4.920.375	392.133.534	15,59%	-15,69%	23,14%
2014	15.813.327	5.835.780	318.444.235	5,89%	-7,90%	6,84%
2013	14.933.056	6.336.287	298.067.771			
Medie giornaliere 2023	66.905	19.011	1.702.183			

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 **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.

⁵ **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.

⁶ **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 2013 al 2023:

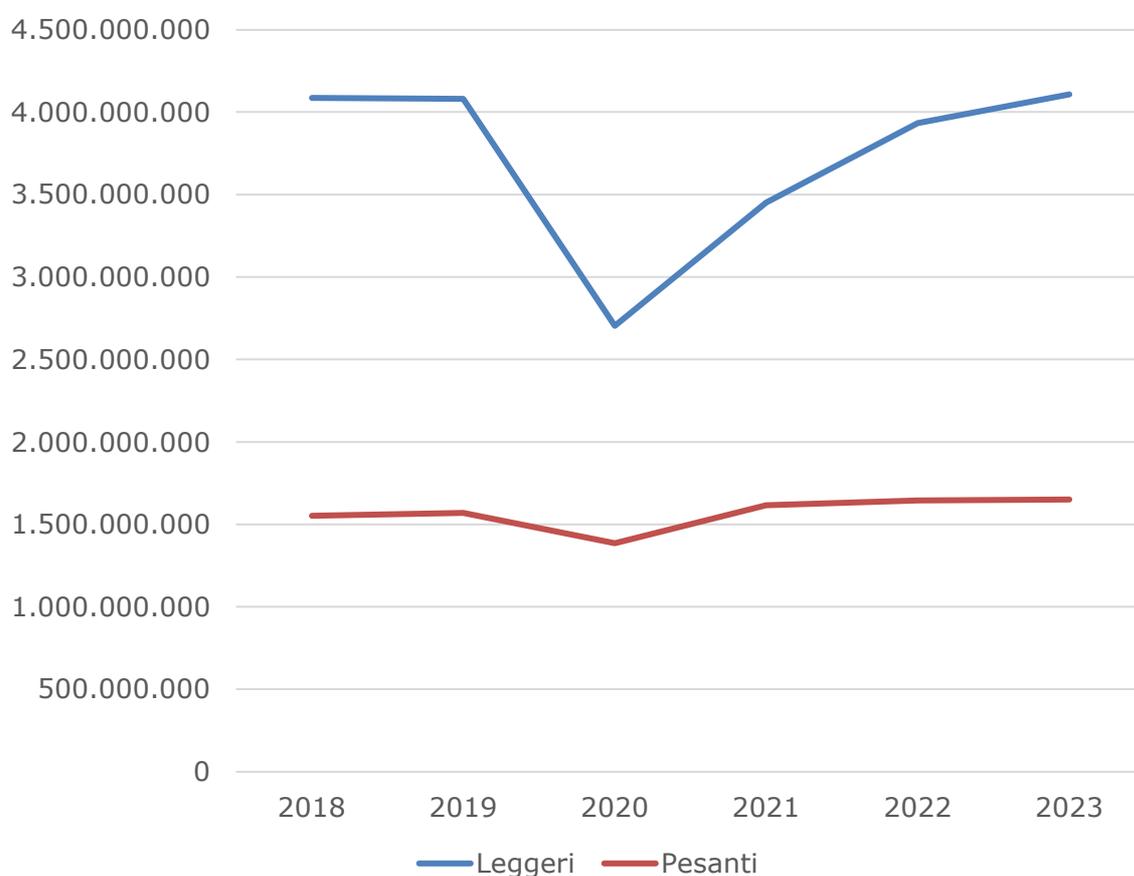
A4 BRESCIA PADOVA

ANNO	VEICOLI CHILOMETRO				VARIAZIONE % su anno precedente			NUMERI INDICE ⁷
	Leggeri	%	Pesanti	%	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali
2023	3.634.722.339	70,74%	1.503.163.829	29,26%	5.137.886.168	4,24%	-0,02%	2,95%
2022	3.486.970.086	69,87%	1.503.507.844	30,13%	4.990.477.929	14,69%	1,85%	10,49%
2021	3.040.419.063	67,32%	1.476.197.890	32,68%	4.516.616.953	27,73%	16,16%	23,71%
2020	2.380.269.474	65,19%	1.270.828.116	34,81%	3.651.097.590	-35,09%	-12,17%	-28,61%
2019	3.666.985.117	71,71%	1.446.987.631	28,29%	5.113.972.748	-0,36%	0,90%	0,00%
2018	3.680.106.379	71,96%	1.434.107.288	28,04%	5.114.213.667	0,30%	2,82%	0,99%
2017	3.669.255.840	72,46%	1.394.724.946	27,54%	5.063.980.786	1,76%	4,31%	2,45%
2016	3.605.770.871	72,95%	1.337.133.289	27,05%	4.942.904.160	2,26%	2,83%	2,41%
2015	3.526.214.152	73,06%	1.300.294.211	26,94%	4.826.508.363	3,83%	3,31%	3,69%
2014	3.396.123.314	72,96%	1.258.590.591	27,04%	4.654.713.905	1,85%	0,92%	1,60%
2013	3.334.439.108	72,78%	1.247.137.858	27,22%	4.581.576.966			100

A31 VALDASTICO

ANNO	Veicoli Chilometro				VARIAZIONE % su anno precedente			NUMERI INDICE ⁷	
	Leggeri	%	Pesanti	%	Totali	Leggeri	Pesanti		Totali
2023	472.909.389	76,12%	148.387.405	23,88%	621.296.794	5,77%	4,90%	5,57%	208
2022	447.091.315	75,97%	141.449.822	24,03%	588.541.137	9,07%	1,48%	7,14%	197
2021	409.923.753	74,63%	139.383.031	25,37%	549.306.784	26,13%	21,06%	24,80%	184
2020	325.008.245	73,84%	115.139.737	26,16%	440.147.982	-21,30%	-5,83%	-17,77%	148
2019	412.976.830	77,16%	122.268.244	22,84%	535.245.074	1,52%	3,47%	1,96%	180
2018	406.804.564	77,49%	118.163.671	22,51%	524.968.235	3,59%	5,86%	4,09%	176
2017	392.704.211	77,87%	111.624.488	22,13%	504.328.699	6,20%	8,66%	6,73%	169
2016	369.790.779	78,26%	102.724.243	21,74%	472.515.022	19,76%	23,22%	20,50%	159
2015	308.769.424	78,74%	83.364.110	21,26%	392.133.534	23,50%	21,83%	23,14%	132
2014	250.020.281	78,51%	68.423.954	21,49%	318.444.235	7,03%	6,13%	6,84%	107
2013	233.595.459	78,37%	64.472.312	21,63%	298.067.771				100

⁷ Il Numero Indice mette in relazione due o più valori assunti da uno stesso fenomeno in epoche diverse, esprimendoli in funzione di un'unica base. Ad esempio, il valore di 107 assunto dal Numero Indice per i Veicoli Km. sulla A4 Brescia-Padova nel 2022 si traduce in un incremento degli stessi dello 07% rispetto all'anno 2012.

Volume di traffico in veicolo chilometro A4 e A31


4.1.4 Traffico per tratta e direzione espresso in veicoli effettivi

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

A4 BRESCIA PADOVA

CARREGGIATA EST			Anno 2023	CARREGGIATA OVEST			VARIAZIONE % 2023 vs 2022
Veicoli Transitati			A4 BRESCIA PADOVA	Veicoli Transitati			CARREGGIATA EST + OVEST
Leggeri	Pesanti	Totali		Totali	Pesanti	Leggeri	Transitati
12.345.805	4.561.607	16.907.412	CC A4 AUTOSTRAD/BS- PD	17.021.882	4.609.677	12.412.205	3,64%
13.254.999	5.470.871	18.725.870	ALLACCIAMENTO A4/A21	18.978.751	5.575.925	13.402.826	3,00%
12.793.517	5.413.351	18.206.868	BRESCIA EST	18.069.997	5.419.894	12.650.103	2,96%
12.461.170	5.664.994	18.126.164	DESENZANO DEL GARDA	17.884.428	5.702.888	12.181.540	3,43%
12.470.784	5.664.990	18.135.774	SIRMIONE	18.065.931	5.727.757	12.338.174	3,44%
11.533.232	5.012.421	16.545.653	PESCHIERA DEL GARDA	16.397.912	5.005.391	11.392.521	3,63%
11.378.397	4.858.462	16.236.859	SOMMACAMPAGNA	16.307.473	4.995.548	11.311.925	3,44%
12.530.895	5.285.340	17.816.235	ALLACCIAMENTO A4/A22	18.333.112	5.530.387	12.802.725	3,64%
10.932.874	4.587.994	15.520.868	VERONA SUD	15.955.568	4.739.412	11.216.156	2,51%
11.728.201	4.933.833	16.662.034	VERONA EST	16.590.087	4.908.501	11.681.586	3,09%
10.855.234	4.712.607	15.567.841	SOAVE	15.519.499	4.699.498	10.820.001	3,31%
10.863.340	4.657.926	15.521.266	MONTEBELLO	15.408.880	4.656.840	10.752.040	3,37%
11.511.423	4.894.578	16.406.001	ALTE MONTECCHIO	16.496.159	4.948.561	11.547.598	3,77%
11.397.292	4.948.542	16.345.834	VICENZA OVEST	16.216.366	4.939.222	11.277.144	3,47%
13.094.557	5.167.791	18.262.348	VICENZA EST	18.290.492	5.165.272	13.125.220	3,08%
11.497.072	4.217.017	15.714.089	ALLACCIAMENTO A4/A31	15.638.082	4.231.835	11.406.247	1,47%
11.383.205	4.127.351	15.510.556	GRISIGNANO	15.450.692	4.152.277	11.298.415	1,91%
10.034.680	3.890.936	13.925.616	PADOVA OVEST	13.455.363	3.820.982	9.634.381	1,75%
			PADOVA EST				
53.265.743			Totale movimenti	53.437.618			3,03%

A31 VALDASTICO

CARREGGIATA NORD			Anno 2023	CARREGGIATA SUD			VARIAZIONE % 2023 vs 2022
Veicoli Transitati			A31 VALDASTICO	Veicoli Transitati			CARREGGIATA EST + OVEST
Leggeri	Pesanti	Totali		Totali	Pesanti	Leggeri	Transitati
1.168.858	485.057	1.653.915	BADIA POLESINE	1.684.961	478.217	1.206.744	7,65%
1.370.248	518.844	1.889.092	PIACENZA D'ADIGE	1.902.610	512.787	1.389.823	17,03%
1.368.652	536.924	1.905.576	SANTA MARGHERITA D'ADIGE	1.908.762	529.974	1.378.788	6,90%
1.553.265	564.363	2.117.628	NOVENTA VICENTINA	2.123.223	558.285	1.564.938	6,60%
1.965.111	628.858	2.593.969	AGUGLIARO	2.573.792	629.829	1.943.963	6,67%
2.258.508	709.766	2.968.274	ALBETTONE-BARBARANO	2.955.562	714.172	2.241.390	6,54%
2.640.977	795.251	3.436.228	LONGARE-MONTEGALDELLA	3.438.376	808.485	2.629.891	6,46%
5.517.832	2.041.529	7.559.361	ALLACCIAMENTO A4/A31	7.665.660	2.037.426	5.628.234	3,68%
4.875.699	1.406.227	6.281.926	VICENZA NORD	6.265.720	1.380.065	4.885.655	4,75%
4.335.666	1.141.131	5.476.797	DUEVILLE	5.379.031	1.104.658	4.274.373	6,34%
2.976.221	659.941	3.636.162	ALLACCIAMENTO A31/ SPV	3.604.815	653.996	2.950.819	2,12%
1.293.246	213.777	1.507.023	THIENE-SCHIO	1.481.083	212.848	1.268.235	2,29%
			PIOVENE ROCCHETTE				
12.211.512			Totale movimenti	12.208.726			6,24%

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

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 2023/2022, anno, quest'ultimo, senza effetti derivanti dalla pandemia.

Tratto A4 BRESCIA PADOVA

Anno 2023							VARIAZIONE % 2023 vs 2022	
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	3.478.332	1.170.518	2.307.814	3.088.580	1.072.007	2.016.573	4,05%	0,60%
DESENZANO DEL GARDA	4.385.606	878.814	3.506.792	4.280.741	910.165	3.370.576	1,77%	3,47%
SIRMIONE	1.059.758	163.533	896.225	1.231.651	188.406	1.043.245	-3,26%	-1,28%
PESCHIERA D.G.	4.957.284	1.208.100	3.749.184	4.879.386	1.138.303	3.741.083	1,80%	2,06%
SOMMACAMPAGNA	2.450.851	677.231	1.773.620	2.669.206	821.347	1.847.859	1,51%	4,02%
VERONA SUD	6.883.917	1.438.727	5.445.190	6.801.740	1.345.098	5.456.642	3,03%	1,92%
VERONA EST	4.779.800	1.240.154	3.539.646	4.273.153	1.063.404	3.209.749	3,27%	5,83%
SOAVE	2.974.819	781.657	2.193.162	2.998.424	793.880	2.204.544	1,21%	2,54%
MONTEBELLO	2.586.734	714.509	1.872.225	2.522.690	726.532	1.796.158	4,93%	4,70%
ALTE MONTECCHIO	2.590.112	680.572	1.909.540	2.792.656	735.641	2.057.015	5,31%	5,36%
VICENZA OVEST	4.030.419	795.163	3.235.256	3.810.793	731.860	3.078.933	6,49%	4,61%
VICENZA EST	3.249.326	459.356	2.789.970	3.406.938	466.157	2.940.781	2,24%	3,04%
GRISIGNANO	2.471.792	656.725	1.815.067	2.487.935	666.833	1.821.102	3,90%	3,27%
PADOVA OVEST	5.977.430	1.026.076	4.951.354	5.567.041	931.196	4.635.845	2,39%	4,78%
Totale movimenti	51.876.180	11.891.135	39.985.045	50.810.934	11.590.829	39.220.105	2,96%	3,34%

Tratto A31 VALDASTICO

Anno 2023							VARIAZIONE % 2023 vs 2022	
A31 VALDASTICO	Veicoli Effettivi transitati in Entrata			Veicoli Effettivi transitati in Uscita			ENTRATE	USCITE
	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Totali
BADIA POLESINE	1.653.915	485.057	1.168.858	1.684.961	478.217	1.206.744	7,01%	8,27%
PIACENZA D'ADIGE	373.913	83.192	290.721	356.385	83.975	272.410	50,73%	46,95%
S. MARGHERITA D'ADIGE	865.420	232.226	633.194	855.088	231.333	623.755	32,08%	31,24%
NOVENTA VICENTINA	550.992	108.609	442.383	553.401	109.481	443.920	7,52%	6,81%
AGUGLIARO	862.247	195.070	667.177	836.475	202.119	634.356	5,92%	6,37%
ALBETONE- BARBARANO	602.768	136.375	466.393	610.233	139.810	470.423	6,20%	5,69%
LONGARE- MONTEG.LLA	908.433	175.671	732.762	923.293	184.499	738.794	6,66%	6,63%
VICENZA NORD	2.898.731	941.463	1.957.268	2.776.226	919.404	1.856.822	2,67%	2,64%
DUEVILLE	1.787.592	431.757	1.355.835	1.706.032	421.446	1.284.586	1,45%	0,43%
THIENE-SCHIO	2.358.077	482.369	1.875.708	2.363.484	487.385	1.876.099	2,66%	2,11%
PIOVENE ROCCHETTE	1.481.083	212.848	1.268.235	1.507.023	213.777	1.293.246	2,67%	1,93%
Totale movimenti	14.343.171	3.484.637	10.858.534	14.172.601	3.471.446	10.701.155	6,09%	5,81%

4.1.6 Tipologia di pagamento del pedaggio

Suddividendo i transiti presso le stazioni autostradali dell'A4 Brescia Padova e A31 Valdistico in base alle diverse modalità di pagamento del pedaggio, la tabella che segue descrive la distribuzione e la dinamica del loro peso percentuale nel corso degli ultimi dieci anni.

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
2023	72,4%	14,4%	1,7%	7,2%	3,5%	0,3%	0,6%	50.810.934
2022	71,7%	15,5%	1,9%	6,7%	3,4%	0,4%	0,5%	49.169.369
2021	72,8%	15,2%	2,1%	5,8%	3,1%	0,5%	0,4%	45.022.567
2020	73,60%	15,63%	2,60%	5,69%	1,46%	0,54%	0,49%	37.459.642
2019	70,32%	18,66%	2,48%	5,95%	1,51%	0,63%	0,46%	51.519.870
2018	70,44%	19,35%	2,62%	4,94%	1,55%	0,68%	0,41%	51.508.602
2017	68,91%	20,77%	2,76%	4,65%	1,77%	0,73%	0,41%	50.733.865
2016	68,01%	21,46%	2,98%	4,30%	2,03%	0,80%	0,42%	49.295.112
2015	67,59%	22,01%	3,14%	3,69%	2,29%	0,84%	0,44%	48.157.957
2014	67,02%	22,84%	3,25%	2,92%	2,60%	0,89%	0,48%	46.862.035
2013	66,56%	23,82%	3,36%	2,61%	2,23%	0,94%	0,48%	46.230.852

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
2023	76,3%	13,1%	1,7%	4,8%	3,2%	0,3%	0,4%	14.172.601
2022	75,7%	13,8%	1,9%	4,6%	3,2%	0,4%	0,4%	13.394.612
2021	75,8%	14,0%	2,2%	4,2%	2,9%	0,5%	0,4%	12.885.324
2020	75,99%	14,88%	2,52%	4,37%	1,28%	0,50%	0,45%	11.267.347
2019	74,22%	16,66%	2,52%	4,25%	1,35%	0,57%	0,42%	14.150.330
2018	73,75%	17,37%	2,69%	3,75%	1,42%	0,65%	0,38%	13.970.645
2017	73,05%	18,20%	2,86%	3,21%	1,67%	0,66%	0,35%	13.495.598
2016	72,04%	19,05%	3,03%	2,94%	1,88%	0,72%	0,34%	12.797.838
2015	71,56%	19,62%	3,12%	2,44%	2,14%	0,74%	0,38%	11.482.223
2014	71,28%	19,87%	3,26%	1,98%	2,45%	0,76%	0,40%	9.469.644
2013	70,64%	20,97%	3,32%	1,72%	2,08%	0,88%	0,39%	8.906.611

I dati del 2023 confermano la prosecuzione del *trend* di contrazione dell'uso del denaro contante per il pagamento del pedaggio autostradale a favore del telepedaggio, mentre l'uso delle altre forme di pagamento rimane sostanzialmente invariato.

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

Gli oneri riconosciuti dalla Società agli operatori SET e SIT-MP sono incrementati in misura proporzionale all'aumento dei pedaggi riscossi con tale sistema passando da Euro 25 mila (2022) ad Euro 49 mila (2023).

4.2 Incidentalità

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

Analizzando il Tasso di Incidentalità Globale (T.I.G.), l'indicatore sintetico di riferimento più significativo ed efficace per rappresentare il livello di sicurezza offerto da una infrastruttura viaria, definito quale rapporto fra il numero di incidenti occorsi in un anno ed il totale dei chilometri percorsi effettivamente da tutti i veicoli che - nello stesso anno - sono transitati lungo l'arteria in questione, nell'anno 2023 si registra un valore di 15,63, con un decremento rispetto all'anno 2022 del 6,05% (nel 2023 n.900 incidenti contro i n.928 nell'anno 2022).

Quanto agli Incidenti Mortali, il 2023 si chiude con n.3 decessi (n.2 dei quali dovuti a fattore "umano" ossia al mancato rispetto della "distanza di sicurezza"), contro i n.5 decessi del 2022 (n.4 dei quali dovuti a fattore "umano"). Il fatto che nell'ultimo quadriennio si siano rilevati i migliori quattro risultati nella storia di questo parametro rende particolarmente tangibile gli sforzi continuamente compiuti dalla Società nel campo della sicurezza stradale a tutela degli Utenti e dei Lavoratori impegnati sull'arteria.

La tabella seguente espone i dati dell'incidentalità relativi al periodo 2013-2023.

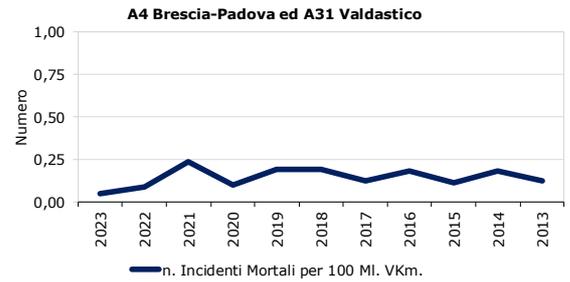
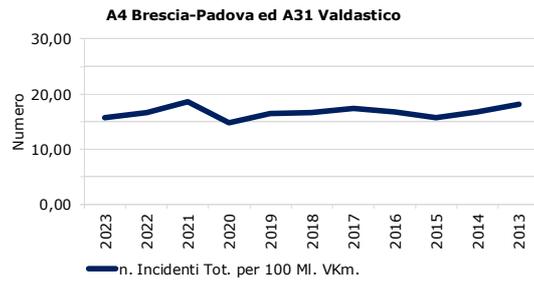
Quadro riassuntivo degli incidenti A4 BRESCIA PADOVA e A31 VALDASTICO

INCIDENTI								
ANNO	TOTALI		MORTALI		NUMERO FERITI		NUMERO DECESSI	
	n.	n. per 100 Mil. Veic. Km ⁸	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁸	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁸	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁸
2023	900	15,63	3	0,05	541	9,39	3	0,05
2022	928	16,63	5	0,09	442	7,92	5	0,09
2021	943	18,61	12	0,24	428	8,45	12	0,24
2020	604	14,76	4	0,10	231	5,65	4	0,10
2019	931	16,48	11	0,19	523	9,26	11	0,19
2018	937	16,62	11	0,20	509	9,03	14	0,25
2017	968	17,38	7	0,13	531	9,54	23	0,41
2016	910	16,80	10	0,18	474	8,75	10	0,18
2015	820	15,71	6	0,11	453	8,68	6	0,11
2014	832	16,73	9	0,18	460	9,25	12	0,24
2013	884	18,12	6	0,12	376	7,71	6	0,12

Incidenti per tratta - Raffronto con anno precedente								
ANNO	Totali		Con Lesioni		Con Feriti		Con Decessi	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
A4 Brescia Padova	822	843	240	231	237	226	3	5
A31 Valdastico	78	85	21	15	21	15	0	0

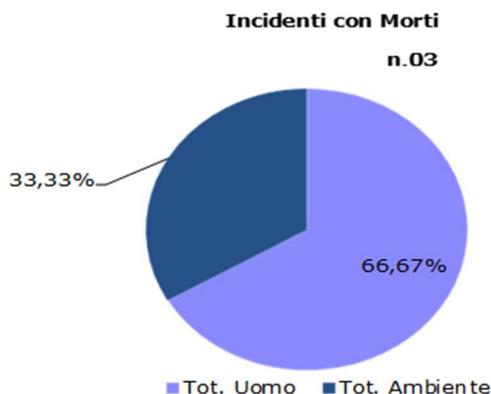
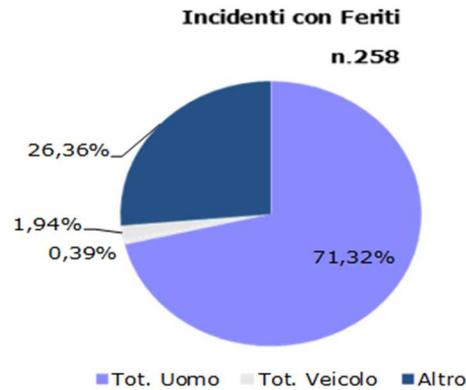
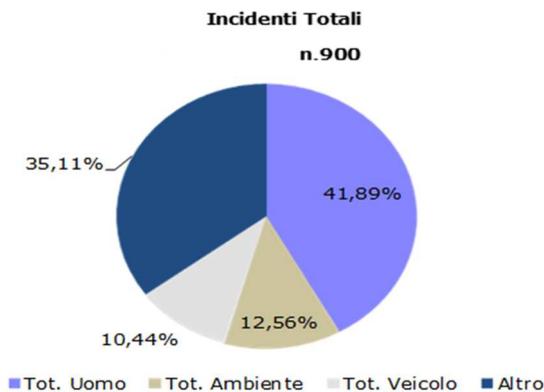
⁸ L'Indice esprime il Numero di Incidenti che si verificano ogni 100 Milioni di chilometri percorsi dai veicoli transitati in autostrada.

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

Nonostante l'incremento tariffario richiesto per l'anno 2022 sia risultato conforme all'art 15 della Convenzione Unica (ai sensi art. 2 commi 82 e seg. del D.L. 3.10.2006 n 262, convertito dalla Legge 24.11.2006 n. 286 e s.m.i.) sottoscritta il 09.07.2007, l'Ente Concedente non ha riconosciuto alla Società alcun incremento tariffario applicabile a partire dal 1° gennaio 2023 in attesa dell'approvazione dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario, in forza a quanto comunicato dal sito del Concedente il 31 dicembre 2022: il mancato riconoscimento di incrementi tariffari si protrae dall'esercizio 2019.

Anche nell'anno 2023 sono state confermate le tariffe vigenti sulle autostrade gestite dalle società per le quali è in corso l'aggiornamento/revisione del rapporto concessorio. Ogni variazione è stata applicata esclusivamente ai nuovi contratti che hanno recepito il regime tariffario previsto dall'ART, mentre vi non sono stati aumenti sulle tratte autostradali per le quali, essendo scadute le relative concessioni, si stanno perfezionando le procedure di gara per il nuovo affidamento.

Per l'anno 2024 invece, in applicazione delle pattuizioni convenzionali e delle disposizioni relative al D.L. milleproroghe 2024, approvato dal Consiglio dei ministri il 28.12.2024, è stato approvato un incremento tariffario del 2,30% sui tratti in concessione alla Società e sulla quasi totalità dei tratti in concessione alle autostrade italiane.

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 2023 Classe veicolare	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio in vigore al 01.01.2023	Tariffa Integrazione Canone annuo in vigore al 01.01.2023	Quota% Integrazione Canone annuo su Tariffa Totale	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio IVA esclusa
A	Euro 0,04953	Euro 0,00600	11%	Euro 0,05553
B	Euro 0,05076	Euro 0,00600	11%	Euro 0,05676
3	Euro 0,05838	Euro 0,01800	24%	Euro 0,07638
4	Euro 0,09648	Euro 0,01800	16%	Euro 0,11448
5	Euro 0,11677	Euro 0,01800	13%	Euro 0,13477

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

ANNO 2023 Classe veicolare	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio in vigore al 01.01.2023	Tariffa Integrazione Canone annuo in vigore al 01.01.2023	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio IVA esclusa
A	0,04953	0,00600	0,05553
B, 3, 4, 5	0,08821	0,01368	0,10189
Totali Classi	0,06062	0,00820	0,06883

I ricavi da pedaggio nel 2023, al netto di integrazione del canone annuo, sono ammontati ad Euro 351.312 mila con un incremento rispetto al 2022 del 2,75% (pari ad Euro 341.917 mila). Le integrazioni del canone annuo corrisposte all'ANAS S.p.A. sono ammontate ad Euro 47.126 mila con un aumento pari al +2,26% rispetto all'anno 2022, 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 2023 è risultata pari ad Euro 0,06062, di cui Euro 0,04953 per i veicoli leggeri ed Euro 0,08821 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 2023, secondo quanto

disposto ai fini informativi dall'art. 41 della legge n. 41 del 28.2.1986, ammontano ad Euro 333 mila (Euro 310 mila nel corso del 2022).

Con riferimento al Protocollo d'Intesa per la modulazione tariffaria MIT-AISCAT del 24 febbraio 2014, si evidenzia che nel 2023 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
2023	351.311.942	131	47.125.581	121
2022	341.916.589	128	46.084.379	119
2021	316.574.188	118	43.009.730	111
2020	260.285.090	97	35.645.955	92
2019	341.628.576	127	45.695.290	118
2018	338.983.465	126	45.445.472	117
2017	326.833.892	122	44.591.584	115
2016	310.348.298	116	43.038.596	111
2015	298.783.255	111	41.394.882	107
2014	279.801.570	104	39.479.388	102
2013	268.065.146	100	38.802.039	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 118 assunto per gli Introiti da pedaggio sui tratti in concessione nel 2022 corrisponde ad un incremento degli stessi del 18% rispetto all'anno 2012.

4.4 Ricavi da gestione aree di servizio

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

La Società ha affidato in concessione a terzi la gestione dei servizi oil e food e fa svolgere controlli periodici per verificare la funzionalità degli impianti e la qualità delle prestazioni offerte attraverso la società consorella A4 Trading Srl.

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*. Da segnalare che il 18 dicembre 2023 un nuovo operatore è subentrato nel servizio non oil dell'area di sosta Campagnola Est, a seguito del recesso formalizzato dall'operatore Sirio, in procedura concorsuale.

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 il contesto macroeconomico sia stato condizionato anche nel 2023 dagli effetti della crisi internazionale dovuta ai conflitti russo-ucraino ed israelo-palestinese, le performance degli operatori *food*, spinte anche dagli incrementi inflattivi sui prezzi, hanno espresso risultati al di sopra delle aspettative. Il fatturato totale (circa Euro 73.300 mila),

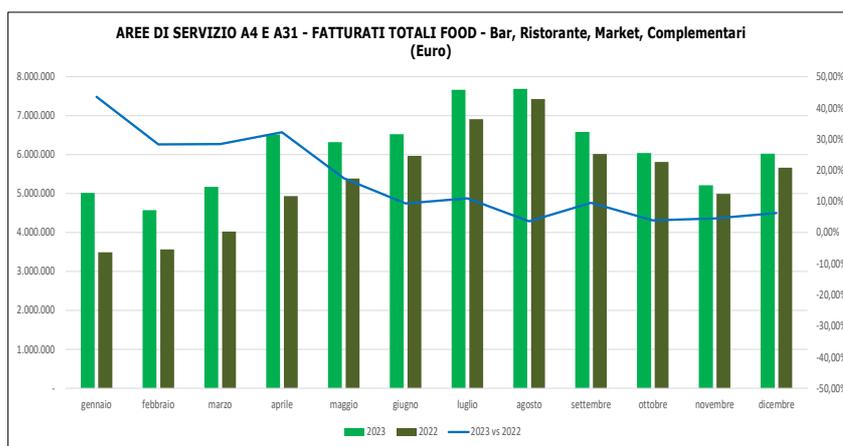
comprensivo di prodotti complementari, è risultato in incremento del 14,3% rispetto al 2022 e del 18,4% rispetto al 2019, anno pre-pandemia.

Le *performance* degli operatori *oil*, intese come erogato carburanti (circa 49.700 mila litri) hanno manifestato un modesto incremento rispetto al 2022 (+1,4%), ma continuano a scontare un *gap* significativo (-17,3%) rispetto al 2019, riconducibile al permanere di una alla forte volatilità del prezzo di vendita del bene ed alla pressione concorrenziale esercitata al di fuori dell'autostrada dagli impianti no logo (pompe bianche).

Nel 2023 l'importo delle *royalties* generate dai servizi *oil* e *non oil* nelle aree di servizio e di sosta ha raggiunto la cifra di Euro 17.988 mila in crescita di Euro 1.913 mila (+11,9%) rispetto al 2022.

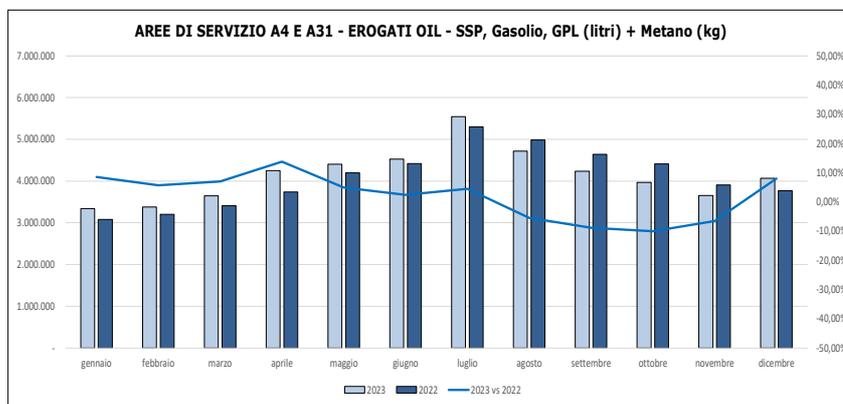
AREE DI SERVIZIO - FATTURATI TOTALI FOOD (Euro)

	2023	2022	2023 vs 2022
gennaio	5.013.854	3.493.514	43,52%
febbraio	4.574.679	3.567.651	28,23%
marzo	5.167.843	4.023.830	28,43%
aprile	6.514.524	4.931.539	32,10%
maggio	6.319.895	5.382.579	17,41%
giugno	6.523.646	5.966.059	9,35%
luglio	7.665.252	6.905.864	11,00%
agosto	7.685.385	7.423.836	3,52%
settembre	6.579.822	6.008.927	9,50%
ottobre	6.037.349	5.811.822	3,88%
novembre	5.213.696	4.988.771	4,51%
dicembre	6.020.885	5.667.131	6,24%
Tot. progr.	73.316.830	64.171.523	14,25%

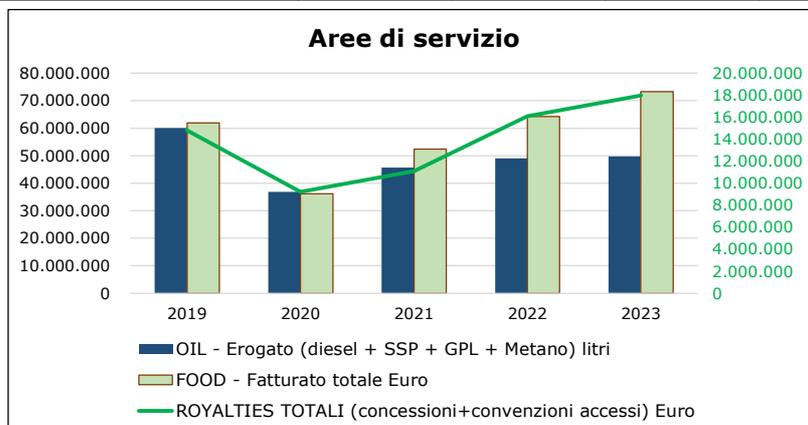


AREE DI SERVIZIO - EROGATI TOTALI OIL (litri)

	2023	2022	2023 vs 2022
gennaio	3.342.488	3.080.604	8,50%
febbraio	3.382.233	3.199.658	5,71%
marzo	3.648.350	3.408.255	7,04%
aprile	4.251.263	3.735.990	13,79%
maggio	4.406.192	4.198.712	4,94%
giugno	4.528.538	4.420.946	2,43%
luglio	5.539.722	5.301.497	4,49%
agosto	4.714.352	4.985.817	-5,44%
settembre	4.234.430	4.643.956	-8,82%
ottobre	3.969.783	4.414.039	-10,06%
novembre	3.653.518	3.908.810	-6,53%
dicembre	4.063.957	3.764.774	7,95%
Tot. progr.	49.734.826	49.063.058	1,37%



EROGATI - FATTURATI - ROYALTIES					
	2019	2020	2021	2022	2023
OIL - Erogato (diesel + SSP + GPL + Metano)	60.104.444	36.785.974	45.660.102	49.063.058	49.734.826
FOOD - Fatturato totale	61.904.152	36.178.840	52.338.097	64.171.522	73.317.570
ROYALTIES TOTALI (concessioni+convenzioni accessi)	14.799.429	9.214.118	11.091.650	16.075.577	17.988.197



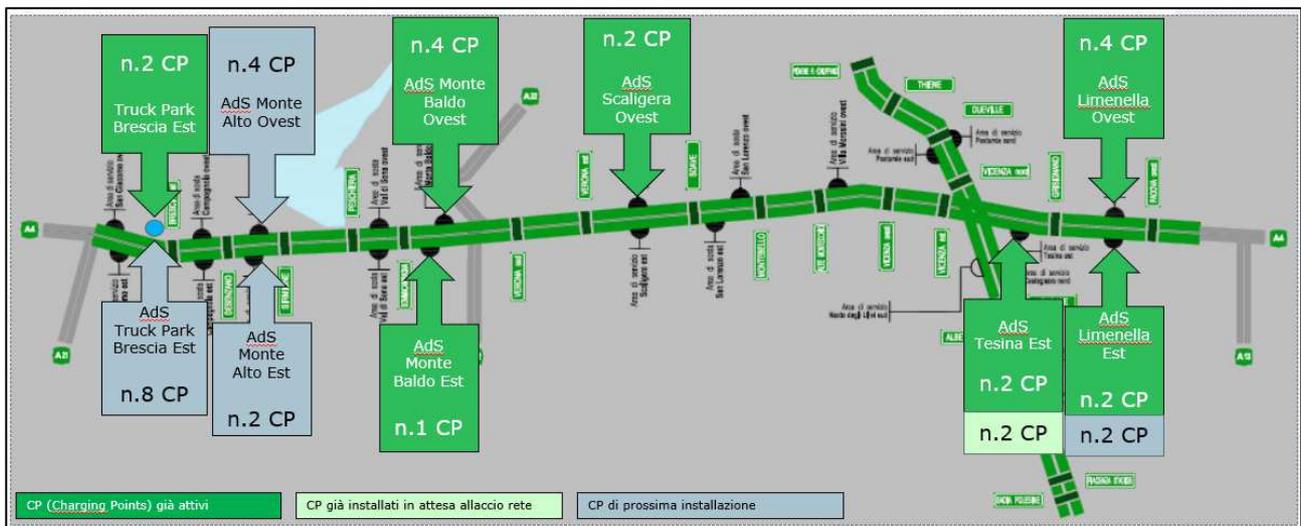
Nel corso del 2023 si è positivamente concluso il collaudo della Regione Veneto per il nuovo impianto di erogazione GPL nella rinnovata area di servizio Villa Morosini Ovest in provincia di Vicenza, con conseguente *start up* della vendita al pubblico (a partire da febbraio 2024). Per quanto riguarda la componente *food*, da segnalare l'intervento di riqualificazione operato da un operatore nelle aree di servizio Limenella Est e Ovest (in provincia di Padova), con l'introduzione di un nuovo *brand* di ristorazione servita e gli interventi di ristrutturazione e ampliamento dei fabbricati realizzati da altro operatore nelle aree di sosta Val di Sona Ovest e Campagnola Ovest (provincia di Verona). Per l'esecuzione di tali interventi i sub-concessionari hanno realizzato nel 2023 investimenti per complessivi Euro 4.773 mila. Gli investimenti progressivamente realizzati dai sub-Concessionari (39.600 mila Euro) hanno raggiunto circa il 75% del piano previsto.

Punti di ricarica auto elettriche

La Concessionaria, 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), già nel 2018 ha elaborato e presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un «Piano di diffusione» dei servizi di ricarica elettrica, 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.

Il suddetto Piano è stato progressivamente aggiornato, anche in ottemperanza al comma 697 dell'art. 1 della Legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Legge di Bilancio 2021).

Nel seguito sono riportate le ubicazioni dei punti di ricarica già installati alla fine del 2023 e quelli per i quali è prevista l'implementazione nel corso del 2024.



In particolare, dando continuità al suddetto programma di diffusione di sistemi di ricarica per auto elettriche, sono state realizzate nel corso del 2023 n.2 stazioni di ricarica *ultra-fast* presso le aree di servizio Limenella Est e Ovest per un totale di n.4 nuovi punti di ricarica.

Alla fine del 2023 si è pertanto raggiunto un totale di n.17 *charging point* installati ed attivati, fra cui n.5 *charging stations* di tipologia HPC.

4.5 Manutenzioni stradali Pavimentazioni

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

La Società si è dotata di una piattaforma software che permette, a seguito dell'acquisizione, l'inserimento e l'organizzazione dei dati di rilievo e di indagine, di elaborare la programmazione della manutenzione della pavimentazione in modo efficace, con il supporto delle risultanze di analisi effettuate con algoritmi e modelli di previsione ed evoluzione del degrado, che forniscono indicazioni oggettive sugli interventi da eseguire al fine 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, l'Unità Organizzativa Manutenzioni Straordinarie, nell'ambito della Funzione Costruzioni Autostradali, ha redatto le progettazioni degli interventi.

Nel corso del 2023 sono stati eseguiti 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, si è dato corso a lavorazioni differenziate, mentre il rifacimento del manto d'usura drenante - fonoassorbente ha interessato l'intera sezione della carreggiata;
- della Tangenziale Sud di Verona, nell'Area di Servizio Limenella Est sulla A4, dove si è provveduto al rifacimento CP di alcuni tratti significativi della pavimentazione.

La superficie complessivamente interessata dalle pavimentazioni è pari a mq 303.834,79 in A4; mq 91.986,25 in A31; mq 30.697,76 in Tangenziale Sud di Verona; mq 19.128,60 nell'Area di Servizio Limenella Est.

Il ripristino di avvallamenti e/o ammaloramenti, dovuti sia ad incidenti con spargimento di carburante, sia alle conseguenze derivanti dai trattamenti antighiaccio con fondenti del manto stradale effettuati durante la stagione invernale, ha comportato la necessità di eseguire ulteriori interventi sulle pavimentazioni, anche negli strati più profondi, che hanno interessato tratti sparsi delle Autostrade A4 ed A31, delle Tangenziali di Verona (Sud ed Est), della Tangenziale Sud di Vicenza, delle Tangenziali di Padova (Nord e Limena) e pertinenze. La superficie complessiva di tali interventi è pari a mq 65.268,50.

Lo 0,19% del totale dei materiali utilizzati dalla Società è rinnovabile, in quanto fanno riferimento a risorse naturali che, dopo lo sfruttamento, possono tornare ai loro precedenti livelli di scorte naturali attraverso processi naturali di crescita o ricostituzione. A livello generale, si segnala che il peso dei materiali utilizzati tra il 2023 e il 2022 è diminuito con una variazione pari al 8,5%. Con riferimento ai materiali utilizzati che provengono da riciclo, la Società nel 2023 ha utilizzato

- in aggregato 182.868 tonnellate di granulato di conglomerato bituminoso, in diminuzione del 32% circa rispetto al 2022, il quale viene usato come componente per l'asfalto a caldo che viene disposto su tutte le superfici stradali. Tale granulato di conglomerato bituminoso impiegato rispetta sia i criteri ambientali minimi che il regolamento realizzato e studiato dal Ministero dell'ambiente. L'utilizzo di questo materiale nella realizzazione di infrastrutture viabilistiche e di opere è un ulteriore passo avanti verso la sostenibilità ambientale.
- circa 22 tonnellate di grafene sostenibile, che è stato inserito come modificante nel bitume per il confezionamento del conglomerato del binder in carreggiata. Tale grafene sostenibile, chiamato super modificante polimerico di ultima generazione a base di grafene e plastiche "dure", è stato progettato per la costruzione e manutenzione di pavimentazioni stradali durature ed ecosostenibili. Attraverso un innovativo processo brevettato di selezione, le plastiche normalmente destinate agli impianti di termovalorizzazione possono essere riciclate e riutilizzate nei successivi cicli produttivi, creando valore nel lungo periodo. Tale materiale contribuisce ad incrementare la vita utile delle pavimentazioni stradali, ne migliora le proprietà meccaniche, le prestazioni strutturali, riduce i costi di manutenzione, mettendo in pratica un modello di economia circolare a basso impatto ambientale, che il Gruppo sposa. In particolare, nel corso del 2022 il grafene sostenibile è stato utilizzato nell'ambito dei Lavori aventi ad oggetto la "Manutenzione straordinaria mediante riqualificazione profonda della struttura portante della pavimentazione autostradale A4-carreggiata Est dal km 354+800 al 351+300", il pacchetto di pavimentazione è stato dimensionato per una vita utile di almeno 28 anni; questo si traduce in immediati vantaggi di natura ambientale, potendo eseguire gli interventi di manutenzione in archi temporali più lunghi, con conseguente riduzione degli impatti indotti dai cantieri (minori emissioni in atmosfera, minori utilizzo di aggregati naturali, minori trasporti di materiali, minori produzioni agli impianti, ecc.).

Opere d'arte

Per la gestione delle attività di manutenzione delle opere d'arte la Società si è dotata di una specifica piattaforma BMS (Bridge Management System), in compliance con le Linee Guida Ponti.

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

È stata svolta attività di sorveglianza del piano viabile ed attività ispettiva dei manufatti. Nel corso del 2023 sono stati eseguiti lavori di ripristino del degrado superficiale su manufatti delle autostrade A4, A31, tangenziali e pertinenze. Sono inoltre stati attuati interventi all'estradosso di manufatti con sostituzione dei giunti di dilatazione, rifacimento dell'impermeabilizzazione dell'intero impalcato e della pavimentazione, ripristino di scarichi delle acque meteoriche. Da ultimo sono stati avviati i lavori di realizzazione di un nuovo sistema di raccolta e smaltimento delle acque del ponte sul fiume Adige della A4.

Gallerie

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

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

Si è provveduto ad ultimare l'aggiornamento normativo e dei prezzi per il progetto di adeguamento degli impianti tecnologici della galleria di San Zeno sulla variante della S.S. 11 in corrispondenza dell'abitato di Lonato e a giugno 2023 è stato trasmesso al MIT per l'approvazione.

Corpo stradale

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

I manufatti irrigui e i tombini di scolo delle acque meteoriche autostradali sono stati oggetto di programmati interventi di pulizia e sistemazione, procedendo anche, laddove necessario, all'esecuzione di puntuali interventi di scavo, riprofilatura dei fossi di guardia e ripristino, compresa l'ultimazione del ripristino dell'alveo del torrente Rostone in A31. 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.

Segnaletica

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

Sostituzione e riqualificazione del sicurvia

Nel 2023, per la sostituzione del sicurvia incidentato, sono stati aperti numerosi cantieri all'interno dei quali sono stati rimossi e sostituiti gli elementi danneggiati, per un totale di n. 1.612 nastri, corrispondente ad un'estensione di circa 6,8 Km. Si è inoltre provveduto

alla riqualificazione del sicurvia in diversi tratti per un totale di n. 900 nastri, pari a circa 3,2 km. Si è provveduto altresì alla riqualificazione delle barriere di sicurezza sul fiume Guà al km 316+216 carreggiata Ovest, nonché alla fornitura e posa di barriere di sicurezza tripla onda e di terminale inizio tratta al km 274+400 circa in carreggiata Est in corrispondenza di una rotatoria che è in corso di realizzazione sulla attigua viabilità ordinaria.

In relazione alle progettazioni esecutive sono state inviate al MIT per l'emissione del Decreto approvativo, le seguenti progettazioni considerando anche l'aggiornamento per l'adeguamento prezzi:

- riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti e realizzazione di nuove barriere, compresa la risoluzione dei punti singolari – Stralcio 2019 n. 3 lotti; nelle more del Decreto è stata altresì svolta la gara e si è dato avvio alle lavorazioni;
- riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti di vecchio impianto e realizzazione di nuove barriere, compresa la risoluzione dei punti singolari – Stralcio 2020 n. 2 lotti; nelle more del Decreto è stata altresì svolta la gara e si è dato avvio alle lavorazioni;
- realizzazione di n. 3 pannelli a messaggio variabile in itinere lungo l'A31 sud e di n. 2 postazioni telecamere su torri e n. 2 Pannelli a Messaggio Variabile sulla viabilità esterna in A4.

Si è conclusa positivamente la prima fase dell'attività di crash test sperimentali presso il Centro Prove AISICO a Pereto (AQ) sulle barriere di sicurezza stradali esistenti in spartitraffico lungo l'A4 tratto Brescia – Padova, secondo normativa EN1317 per la riqualificazione con rinforzo delle barriere esistenti.

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 250 per impedire l'ingresso di animali. Lungo l'intera tratta è stata effettuata l'ispezione annuale finalizzata all'individuazione di tratti danneggiati per eventi fortuiti e di tratti deteriorati perché logorati nel tempo, provvedendo alla loro sostituzione per un totale di circa 13,3 Km.

Nel corso del 2023, il numero di animali investiti per tipo di specie è stato pari a 325, in riduzione rispetto al 2022 del 7% circa.

Operazioni verde

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

- *sfalci*: hanno interessato le banchine, le scarpate fino alla recinzione, comprendendo anche le zone di retro-barriera antirumore, le aree delle autostazioni e dei parcheggi e l'aiuola centrale spartitraffico;
- *cure colturali*: potature e disboscamenti che hanno interessato le piante poste a dimora lungo l'autostrada, nonché nelle aree di pertinenza. Ove necessario, si è proceduto anche alla potatura delle siepi in prossimità di parcheggi, delle aree di svincolo e delle barriere antirumore vegetali;
- *pulizie*: le operazioni di pulizia hanno interessato le banchine, le scarpate fino alla recinzione, le aree di svincolo delle autostazioni e dei parcheggi, l'aiuola centrale spartitraffico, le corsie di emergenza e le piazzole di sosta, mediante la raccolta dei rifiuti di vario genere. Tale attività è estesa anche alle n. 14 Aree di Servizio e alle n. 10 Aree di Sosta presenti nelle tratte in gestione

Impianti di esazione

Il sistema di esazione pedaggi, sia come apparati di pista che come software di gestione ed elaborazione transiti, è garantito attraverso numerose attività definite in un contratto di Global Services con la parte correlata, A4 Mobility S.r.l..

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

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

È stato sperimentato con esito positivo il nuovo sistema di pagamento con carte di credito in modalità *c-less*; l'operazione sarà pianificata per essere estesa a tutte le piste.

Sono state installate ed aggiornate ulteriori telecamere per il monitoraggio del traffico nei piazzali di ingresso/uscita delle autostazioni

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

Si è proceduto all'implementazione del nuovo sistema di gestione dei mancati pagamenti che ha consentito nel 2023 di ridurre i tempi di gestione delle pratiche per avvicinarsi agli obiettivi di minimizzazione dei relativi tempi di espletamento.

Inoltre, in relazione al progetto per la realizzazione di n.14 Pannelli a Messaggio Variabile in A31 Sud, sono in corso di attuazione alcune marginali modifiche emerse durante il processo di verifica, a seguito delle quali sarà inviato al MIT per l'approvazione ed emissione del relativo Decreto.

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

- acquisizione dei sistemi di esazione pedaggio previsti nel nuovo casello di Montecchio;
- implementazione della rete MPLS per il collegamento video e radio (trasferimento delle immagini video dei sistemi di monitoraggio del traffico e al collegamento dei sistemi radio iso-frequenziali) di tutte le società concessionarie del Triveneto convenzionate con il C.O.A. di Padova
- progettazione della nuova rete *backbone* per le telecomunicazioni autostradali
- sviluppo e completamento della progettazione dei sistemi per la produzione di energia con tecnologia fotovoltaica, con sistemi di accumulo nelle vicinanze dei centri maggiormente energivori; il progetto è stato inviato al MIT per l'approvazione.

Fabbricati e impianti di alimentazione elettrica e idrosanitari

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

Sono stati ultimati gli interventi per risolvere alcune situazioni di degrado sulle torri faro nei piazzali delle autostazioni. È stata completata l'attività per la sostituzione dell'illuminazione/segnalazione tradizionale con apparecchi a LED e per la remotizzazione del controllo degli impianti elettrici e meccanici.

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

Principali novità nel campo dei sistemi tecnologici

Nell'ambito del più generale Cyber Security Action Plan 2022-2024 (approntato nel 2021 per rafforzare la Security Posture Aziendale), nel 2023 è stato raggiunto un livello di maturità, così come definito nel framework CIS20, pari a 3,24 su 5 quindi superando di molto l'obiettivo prefissato di raggiungere una maturità di 3.0.

In ottica di gestione della Cybersecurity, anche sui sistemi di campo si è provveduto ad attivare e a mappare su CMMS la manutenzione preventiva sugli impianti, gli interventi di analisi delle vulnerabilità di sicurezza delle tecnologie, la pianificazione ed esecuzione degli interventi di mitigazione effettuati tramite *patching* e/o segregazione ed isolamento delle reti interessate dalle potenziali vulnerabilità rilevate.

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

- completamento del nuovo sistema di rilevazione dinamica del peso (WIM) dedicato all'identificazione dei mezzi in sovraccarico transitanti in autostrada e la successiva immediata segnalazione alle forze dell'ordine;
- completamento copertura aree scoperte da sistema di comunicazione radio iso frequenziale ad uso Tangenziale Est di Verona;
- rilevazione dei requisiti, studi di fattibilità e progettazione sistemi radio pappagallo CB 27 Mhz, carrello per videosorveglianza mobile, droni e *chat bot instagram* nell'ambito del GLASS (Gruppo di Lavoro sulla Sicurezza Stradale);
- nuovi *shelter* e nuovo sistema IRC (*Infra Remote Controller*) nell'ambito della gestione e supervisione locali tecnologici periferici;
- estensione del sistema di monitoraggio del traffico con tecnologia Radar su tutta la tratta autostradale di competenza e relativa integrazione con i sistemi preesistenti oltre che l'adozione di tecnologie di video analisi con l'impiego di intelligenza artificiale per il trattamento dei flussi video per enumerare e classificare i veicoli ed eseguire studi comportamentali degli utenti stradali.

Nel campo sicurezza i principali progetti 2023 hanno riguardato:

- completamento del progetto di rinnovo del sistema di rilevamento e classificazione del traffico veicolare lungo gli assi autostradali con l'impiego di varie tecnologie quali i radar trasversali ed i radar frontali e tecnologie innovative basate sull'analisi dei flussi video da telecamere termiche;
- estensione e rinnovamento del sistema di supervisione dei piazzali di casello con nuove telecamere anche di tipo dome utili per la supervisione delle cabine e delle casse automatiche soprattutto nel caso di effrazioni;
- completamento della sostituzione delle sbarre di pista in tutti i varchi dei caselli della concessionaria ottenendo benefici in termini di efficienza funzionale e manutentiva.

Nel campo dell'efficienza operativa, i principali progetti 2023 hanno riguardato:

- adeguamento MCR per panoramiche IP e telecamere fisse di nuova generazione;
- completamento sistema SART-Sistema Automatico di Rilevazione Targhe- per i sistemi di esazione pedaggio;
- estensione del nuovo modello di casse automatiche di casello;
- estensione della rete SCADA per la supervisione dei caselli ed integrazione con la supervisione delle gallerie e degli svincoli delle tangenziali;

- aggiornamento del sistema SCADA a servizio delle gallerie della Tangenziale di Vicenza;
- implementazioni aggiuntive per il perfezionamento della sala operativa autostradale di *backup* sita a Vicenza Ovest.

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 2023, ivi compresi gli eventuali servizi ad esse associati, hanno comportato ricavi per Euro 2.927 mila con un incremento di Euro 317 mila (pari al 12,14%) rispetto al dato 2022 (Euro 2.610 mila). Lungo le competenze della Società sono transitati n. 31.553 trasporti eccezionali con un incremento di 6,20% rispetto al 2022.

4.6 Servizi all'utenza stradale

Servizio Ausiliari della Viabilità

Con il servizio Ausiliari della Viabilità, la Società monitora quotidianamente la tratta autostradale di competenza, garantendo una sorveglianza costante e continua. In particolare, la qualità e la consistenza del servizio prestato è riassumibile in circa n. 60 interventi giornalieri suddivisi tra incidenti, recupero materiale, segnalazione mezzi in difficoltà e abbattimento sbarre, segnalazione code, controllo cantieri mobili e fissi, chiusure tratte autostradali e caselli, raccolta animali in carreggiata, eventi meteo (nebbia, neve ecc.). I tempi medi d'intervento in caso di chiamata per incidente o altre emergenze sono stati pari a 14'35". Tale valore, di 15" inferiore alle rilevazioni dell'anno precedente, risulta in linea con il calcolo dei tempi di intervento, modificato in conformità della nuova procedura operativa introdotta a giugno 2018 in accordo con la Polizia Stradale, che prevede da parte degli Ausiliari della Viabilità la prioritaria segnalazione delle code, in attesa che sopraggiunga un secondo equipaggio.

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

Il personale addetto alla manutenzione diretta dell'asse autostradale anche nel 2023, con cadenza settimanale e con l'ausilio di mezzi speciali, ha garantito la pulizia all'interno delle n. 10 aree di parcheggio presenti sulla tratta autostradale, svolgendo inoltre interventi di pulizia della carreggiata autostradale, delle piazzole di sosta, degli svincoli di entrata/uscita, di mantenimento del verde e di sfalcio delle aree di casello, oltre ad interventi di riparazione urgente delle cabine di esazione, nel completo rispetto delle normative in materia ambientale e di sicurezza del lavoro.

Servizi invernali

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

La Società è in grado di garantire un costante servizio previsionale-informativo sulle precipitazioni nevose nel tratto di competenza, nonché uno studio dedicato e mirato in caso di emergenza neve; tale servizio consente di alertare 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 2023 assistenza all'utenza con n.16.951 interventi di recupero di veicoli rimasti in panne o incidentati, registrando un aumento pari al 12.4% rispetto al 2022

I tempi medi d'intervento, previsti dal regolamento di soccorso meccanico in autostrada, per gli interventi di Servizio Pubblico Essenziale nel corso del 2023 sono diminuiti rispetto a quelli dell'anno precedente per il recupero dei mezzi leggeri, attestandosi a 18'25". Per il recupero dei mezzi pesanti i tempi dall'attivazione fino all'arrivo sul posto sono invece aumentati rispetto all'anno precedente, con un tempo medio di 27'52".

Centro Operativo

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

Gli operatori si servono di svariate postazioni di telecamere brandeggiabili a colori, dotate di sistema A.I.D. (*Automatic Incidents Detection* - Rilevazione Automatica Incidenti) dislocate nei punti più critici della tratta autostradale A4 e A31 incluse le gallerie dei Monti Berici e della Galleria San Zeno della variante alla S.R.11 di Lonato.

In linea con gli obiettivi di riduzione del numero di incidenti ed aumento dei livelli di sicurezza stradale, la Società ha avviato, già dal 2018, delle attività di rinnovamento tecnologico in coerenza con la normativa in vigore ed in particolare con il D.lgs. del 28 febbraio 2018 denominato decreto "*smart road*". Uno dei progetti inseriti nella *Roadmap* tecnologica è relativo al rifacimento degli impianti, con particolare evidenza del *software* del centro operativo sito presso il casello di Verona Sud. In quest'ambito nel 2022 si è provveduto all'approntamento del progetto per il rinnovo del Centro Operativo e tutte le attività di analisi, definizioni requisiti ed approntamento delle tecnologie per l'esecuzione delle installazioni e verifiche in esercizio eseguite nel 2023. In particolare, i macro-processi impattati dal progetto sono:

- 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.

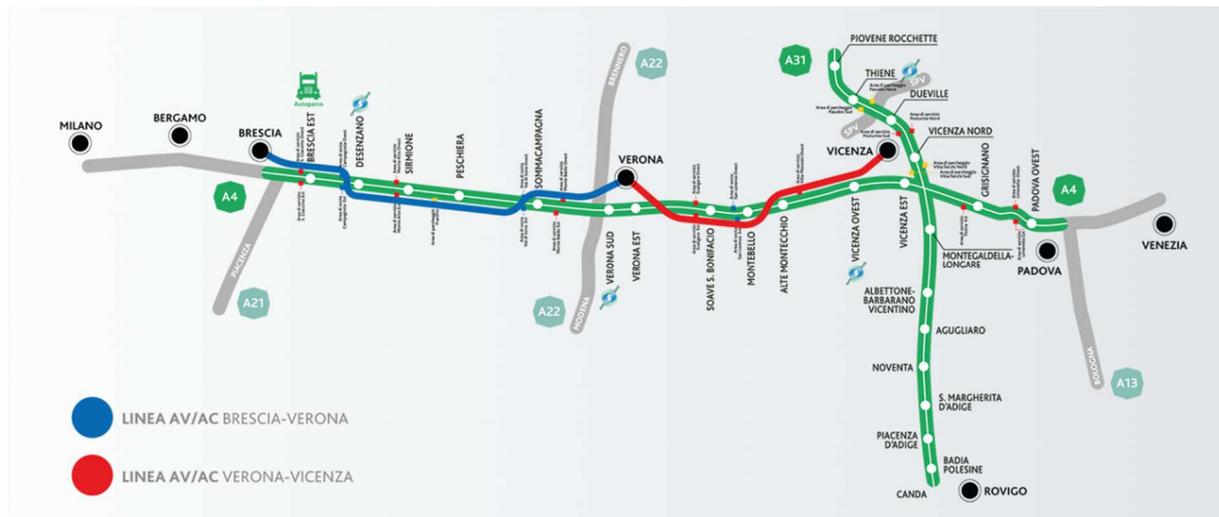
4.7 Gestione contenziosi per danni subiti dalla Società

Nell'anno 2023 sono state avviate n. 323 procedure risarcitorie nei confronti degli utenti resisi responsabili di sinistri (nel 2022 n.475) che hanno comportato danni alle infrastrutture autostradali. La richiesta risarcitoria complessiva è stata di Euro 1.096 mila (Euro 1.395 mila nel 2022).

4.8 Supporto alla costruzione della nuova linea Ferroviaria Alta Capacità

A partire dal 2020 il Consorzio Cepav due ha avviato i lavori di potenziamento del collegamento AV/AC Milano – Venezia, con la realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità Brescia Est – Verona. Nel 2021 sono seguite le lavorazioni avviate dal consorzio Iricav due per la realizzazione della linea AV/AC Verona – Padova, di cui ad oggi è in costruzione il 1° lotto funzionale, Verona - bivio Vicenza.

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



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

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

I lavori, la cui ultimazione è prevista per il 2026, verranno realizzati per conto di RFI dal Consorzio Cepav Due costituito da Saipem, Impresa Pizzarotti e Gruppo ICM. 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 dal suddetto Consorzio.

La Società si è opportunamente strutturata per sovrintendere e coordinare lo sviluppo di tutte le attività connesse alla realizzazione delle opere interferenti attraverso una compagine di risorse interne appartenenti a varie Funzioni aziendali (Progetto Valdastico e Nuovi Progetti, Legale, Acquisti, Esercizio Autostradale, Costruzioni Autostradali, Comunicazione e Relazioni istituzionali) e strutture esterne (gruppo di Project Management Office, tecnici per attività di ingegneria, esperti legali, ditte per il presidio h24 sui cantieri più critici). Considerata la strategicità di questo progetto sia a livello locale che nazionale, la struttura di PMO supporta la Società nel governare a tutto tondo 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. Questo modello integrato scelto da Autostrada Brescia Padova S.p.A. vuole rappresentare un vero e proprio "*case study*" con poche altre similitudini a livello internazionale, tale da divenire una "*best practice*" di riferimento per progetti analoghi futuri.

Tra marzo e novembre 2023 sono state effettuate due demolizioni di cavalcaferrovia esistenti e sono stati varati tre nuovi cavalcavia autostradali. Queste attività sono seguite a quelle avviate già nel 2022 dove a gennaio al fine di garantire la sicurezza per il traffico in esercizio nel corso delle attività di realizzazione della Galleria S. Giorgio che sottopassa l'autostrada in Comune di Sona, è stata attivata una deviata autostradale di circa 1 km che garantisce tre corsie per senso di marcia oltre alla disponibilità della corsia di emergenza. Attualmente risultano deviate entrambe le carreggiate, in direzione Venezia e in direzione Milano. Sempre a metà ottobre 2022, al fine di minimizzare la durata delle lavorazioni da parte di Cepav Due ed i relativi impatti sull'autostrada, sono state chiuse temporaneamente le rampe dello svincolo di Sirmione, mantenendo sempre attiva l'uscita in direzione Venezia grazie ad una rampa provvisoria. La riapertura completa dello svincolo è avvenuta a fine marzo 2023 nel rispetto del cronoprogramma concordato.

Durante i mesi di novembre e dicembre 2023 è stato realizzato un nuovo sottovia stradale nel comune di Calcinato tramite la spinta di un manufatto di dimensioni significative. L'opera, anche grazie ad una intensa attività di monitoraggio continuo da parte della Società, è stata regolarmente ultimata senza causare alcun impatto sull'esercizio autostradale, al netto delle chiusure alle corsie di emergenza in entrambe le carreggiate lungo il tratto interessato dalla spinta.

Prosegue la realizzazione delle nuove rampe dello svincolo di Peschiera, avviata nel marzo 2022. A novembre 2023 è stato effettuato un adeguamento plano-altimetrico al ramo di ingresso in direzione Milano, per consentire il proseguimento dei lavori di Cepav Due. Non si sono registrati impatti sull'esercizio autostradale.

Sul fronte comunicativo e relazionale, oltre alle costanti interlocuzioni con Italferr (Direzione dei Lavori per conto di RFI) e con Cepav Due, la Società prosegue nel piano di stakeholder engagement avviato già a partire dal 2021. In fase di avvio del progetto, sono stati organizzati due eventi che hanno permesso di informare oltre 40 stakeholder territoriali. Il piano di comunicazione è proseguito con uno specifico lavoro di ufficio stampa e un presidio quotidiano di tutti i canali informativi della viabilità online e offline. Anche la "Newsletter" trimestrale - che riporta le chiusure più impattanti sul territorio - è proseguita nel corso del 2023; la "Landing page" dedicata ha l'obiettivo di formare ed informare gli

stakeholder istituzionali coinvolti sulla natura del progetto. Da giugno 2023 la Newsletter è stata integrata con quella relativa alle lavorazioni del Consorzio Iricav Due che insistono sulla tratta adiacente Verona-Vicenza. Al fine di coinvolgere più attivamente il target viaggiatori, la Società ha inoltre implementato una *chatbot* "Telegram" che, a seguito di una fase pilota effettuata a inizio 2023, è divenuto operativo a giugno dello stesso anno e permette di fornire indicazioni sulla viabilità, servizi collegati e contatti utili. Il servizio registra costante aumento dell'utenza.

Lo stato di avanzamento fisico del progetto è attualmente al 70%.

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.

Il Lotto 1 verrà realizzato per conto di RFI dal Consorzio Iricav Due, costituito da Webuild e Hitachi Rail STS e si prevede che i lavori delle opere interferenti con le infrastrutture assegnate in concessione alla Società si concluderanno entro il 2025.

Nel 2022 è stata firmata una Convenzione che regola i rapporti tra RFI, MIT, Iricav Due e Autostrada Brescia Verona S.p.A. dalla 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 e in considerazione del grado di complessità del progetto, per la gestione delle interferenze autostradali, la Società ha scelto di adottare un'impostazione innovativa rispetto ai classici modelli di gestione, facendosi affiancare da un team di PMO - *Project Management Office* altamente specializzato.

A dicembre 2023 lo stato di avanzamento fisico dei lavori si attesta ad un 58% 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 di Piano Economico Finanziario. Gli investimenti in beni autostradali effettuati nel corso del periodo si riferiscono prevalentemente a investimenti 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 2023 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

In generale, anche per il 2023 vi è stata la necessità di applicare meccanismi di aggiornamento dei prezzi. Infatti, in materia di adeguamento dei prezzi e dei pagamenti relativi a lavori di costruzione e manutenzione, la Legge n.197 del 29/12/2022 (Bilancio di Previsione per l'anno 2023) ha esteso all'anno 2023, anche in deroga alle specifiche clausole contrattuali, l'applicazione dei meccanismi di aggiornamento dei prezzi già previsti dal c.d. "Decreto Aiuti" (D.L. 50/2022) per fronteggiare gli aumenti eccezionali dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici. Gli investimenti in corso di realizzazione nel corso del 2023 hanno riguardato, in particolare:

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

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

L'opera in costruzione prevede un investimento complessivo di Euro 87.783.826,98. Per effetto di variazioni al progetto originario nonché in applicazione delle disposizioni legislative intervenute (L 106/2021 e Legge n.91 del 15 luglio 2022) risultano richiesti al Ministero e in corso di approvazione ulteriori Euro 8.904.820,97.

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.

La conclusione delle opere di interconnessione con la Superstrada Pedemontana Veneta è prevista entro il 30 aprile 2024 mentre l'ultimazione dei lavori della nuova autostazione è prevista entro il 30 giugno 2024.

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

I lavori sono finalizzati al miglioramento della viabilità, mediante allargamento della piattaforma autostradale e realizzazione della corsia di emergenza mancante in

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

Per l'opera in argomento è previsto un investimento complessivo di Euro 23.501.715,48, di cui Euro 20.271.517,16 per lavori ed Euro 3.230.198,32 per somme a disposizione. Tali importi tengono conto delle perizie di variante n. 1 e n. 2 approvate dal Ministero concedente e delle disposizioni legislative intervenute in materia di compensazioni per l'incremento del costo dei materiali (D.L. 73/2021 e s.m. e i.) e di aggiornamento dei prezzi contrattuali (D.L. 50/2022 e s.m. e i.).

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

I lavori sono stati eseguiti per fasi. Il 23 gennaio 2023 sono stati ultimati i lavori sul tratto della Tangenziale Sud di Verona, che è stato aperto al traffico nella nuova configurazione con raddoppio delle corsie di transito delle carreggiate.

Il 29 settembre 2023 sono stati ultimati tutti i lavori di ampliamento della sede dell'autostrada A4 comprensiva delle corsie di emergenza anche in corrispondenza del sovrappasso alla linea ferroviaria Mi-Ve, oggetto di ricostruzione. È previsto il collaudo dell'opera entro il primo semestre 2024.

Nuova autostazione di Castelnuovo del Garda (Verona)

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

Il progetto esecutivo è stato approvato, anche ai sensi e per gli effetti del D.P.R. 327/01, dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili nel novembre 2021.

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

Sono state acquisite tutte le aree e si è dato corso alle attività di pulizia, verifica dell'eventuale presenza di ordigni bellici e di risoluzione di interferenze. Nel mese di giugno 2023 è stata avviata la procedura di gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione dell'opera pervenendo in data 18 dicembre 2023 all'individuazione provvisoria del miglior offerente.

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

Nel corso del 2023 sono stati eseguiti i lavori di riqualificazione della struttura di due tratti di pavimentazione sull'autostrada A4, con interventi differenziati in funzione delle corsie.

Gli interventi sono stati articolati in Lotti: il Lotto 2, che ha interessato la carreggiata ovest dell'autostrada A4 dal km 352 + 300 al km 346 + 800, ed il Lotto 3, eseguito sulla carreggiata ovest dell'autostrada A4 dal km 242+700 al km 236+600.

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.

Gli interventi di manutenzione profonda attuati aumentano la vita utile della pavimentazione e consentono di posticipare la necessità di successivi interventi ed i

conseguenti disagi. Permettono inoltre un'ottimizzazione dell'uso di materiali con benefici in termini di impatto sull'ambiente.

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

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

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

Piano di contenimento ed abbattimento del rumore

La Società, in ottemperanza alla Legge 447/95 e successivi decreti attuativi, ha elaborato il "piano di contenimento ed abbattimento del rumore" che interessa l'intero tracciato della rete autostradale in esercizio. Tale piano è stato inviato agli enti territoriali interessati, al Ministero dell'Ambiente, che ha approvato il primo stralcio con D.M. n.42 del 11.03.201, e all'Ente Concedente.

Il Piano prevede una serie di interventi di bonifica acustica per un importo stimato aggiornato di Euro 349,8 milioni.

Data la rilevanza dell'investimento, l'intera opera è stata inserita nell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario suddivisa in tre stralci attuativi, con la previsione di realizzare inizialmente gli interventi individuati come prioritari, per l'importo complessivo lordo di Euro 90,9 milioni. Nell'estate del 2023, dopo la conclusione della Conferenza di Servizi indetta sulla base del progetto definitivo delle opere del primo stralcio, è stato dato corso alla progettazione esecutiva di tali interventi. Nella parte finale dell'anno, inoltre, è stata avviata la progettazione degli interventi inclusi nel secondo stralcio, per l'importo complessivo lordo delle opere di Euro 144,3 milioni.

Nel 2023 i chilometri totali di autostrada con barriere antirumore installate sono pari a 76,3, mentre il totale dei chilometri di autostrada che sono oggetto di studio acustico sono 235,6.

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

Con decreto del Ministro 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 il finanziamento di Euro 7.111.584.

Con nota prot. n. 5645 del 13 giugno 2022 la Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessionari autostradali ha trasmesso alla Società la "Scheda tipo" per la compilazione dei programmi e sono state 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 la Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali ha approvato il piano trasmesso dalla Società.

Nel corso del 2023:

- sono stati installati e controllati, mediante un test di connettività dei sensori al sistema di acquisizione, tutti i sistemi di monitoraggio previsti nei contratti inserendo i dati necessari per l'alimentazione del sistema di monitoraggio delle opere pubbliche BDAP;
- è stata avviata 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.

Le attività descritte sono state completate nel rispetto della scadenza del 31/12/2023, prevista all'Art. 2 c. 5 del Protocollo d'Intesa sottoscritto con MIT-DGSA, come da nota prot.n.1750 inviata il 09 gennaio 2024.

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. Nel corso del 2023 la Società ha erogato un contributo pari ad Euro 5.028.025,80.

Raccordo autostradale tra l'Autostrada Brescia-Padova e Valtrompia

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

Collegamento viario a nordovest 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 nordovest 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 annesso opere di miglioramento. La convenzione risulta sottoscritta dalla Società con il Comune di Verona e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali.

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

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

5.3 Investimenti da realizzare

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

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

Il progetto prevede l'allargamento della piattaforma autostradale e la realizzazione della corsia di emergenza attualmente mancante in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario. Il progetto esecutivo è stato inviato al Concedente Ministero Infrastrutture e Trasporti (Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali) nel mese di marzo 2018. In adempimento a norme legislative sopravvenute ("Decreto aiuti", D.L. n.50 del 17.05.2022, art.27, e NTC2018) la Società ha provveduto a adeguare il progetto esecutivo. L'adeguamento progettuale è stato inviato al MIT nel mese di giugno 2023.

Nell'agosto 2023 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto n. 201 ha rideterminato, incrementando al 17%, rispetto al tetto del 10% precedentemente stabilito con Decreto n. 1334 del 22 maggio 1992, il limite di ammissibilità delle Spese Generali contemplate nei quadri economici dei progetti predisposti dai concessionari autostradali.

In relazione a quanto sopra il MIT/DGSA con nota prot. 7536 del 25.10.2023 ha precisato le attività da far rientrare nella voce «Spese Generali» e ha invitato le Concessionarie a ritirare i progetti per i quali provvedere alla revisione delle Spese Generali, ripresentandoli una volta aggiornati.

La Società ha quindi provveduto a rimodulare il quadro economico del progetto in coerenza con le direttive del Concedente e con il D.lgs. 36/2023 e in data 29 novembre 2023 ha trasmesso al Concedente il progetto aggiornato.

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

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

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

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

5.4 Altre opere in fase di progettazione e di prossima realizzazione

Autostrada Valdastico A31 Nord

Premesso che le attività progettuali relative all'opera sono attualmente sospese e la Società è pronta a sviluppare ulteriori iniziative in base alle istruzioni che il Concedente vorrà

impartire in tal senso, si riporta che tale opera è risultata il principale investimento assegnato in concessione alla Società prevedendo il completamento tra Piovene Rocchette (VI) e la Provincia autonoma di Trento (PaT) dell'Autostrada Valdastico A31, quest'ultima già in esercizio per circa 90 km tra Rovigo e Vicenza.

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

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

È stato quindi redatto il progetto definitivo del lotto 1 e, a partire dall'11 luglio 2017, è stata attivata l'acquisizione delle approvazioni di rito conclusasi positivamente. 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.

L'ex 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. In data 19 giugno 2020 la PaT ha emanato la DGP n° 837 con cui ha deliberato di "avviare il procedimento di variante al Piano urbanistico provinciale" necessaria per il recepimento dell'A31nord nella pianificazione provinciale e con DGP n° 1058 del 25 giugno 2021 ha approvato il documento preliminare ai fini dell'adozione della variante stessa. Con delibera n° 1923 del 28 ottobre 2022 la Giunta Provinciale trentina ha adottato il progetto di variante al Piano urbanistico provinciale relativo all'ambito di connessione "Corridoio Est", consolidando così le premesse affinché l'A31 nord possa essere realizzata secondo il tracciato Pedemonte – Rovereto sud. Inoltre, la Giunta provinciale, con delibera n° 1223 del 14 luglio 2023, ha dato luogo alla seconda adozione del progetto di variante al Piano urbanistico provinciale relativa all'ambito di connessione Corridoio Est, modificato e integrato sulla base dei pareri e delle osservazioni ricevute.

Evoluzione Sostenibile Autostrada A4 (ESA4)

A seguito di diversi confronti, nel novembre 2021 il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha confermato alla Società la necessità di predisporre un'analisi di fattibilità per valutare possibili interventi tesi a mitigare gli effetti dell'aumento del traffico sulla tratta dell'A4 di propria competenza. Il dialogo continuo e fruttuoso 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, e che 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 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 3 corsie per senso di marcia, se si prendono in considerazione i diversi tratti in variante dell'autostrada A4 tra Milano e Venezia (come la Bre.Be. Mi e il Passante di Mestre). L'autostrada A4 in questo tratto ha raggiunto i livelli di traffico pre-pandemia, totalizzando poco meno di 90.000 veicoli teorici giornalieri medi (dato riferito all'anno 2022), di cui il 30% veicoli pesanti, e presenta ormai fenomeni di congestionamento per lunghi tratti della giornata, con conseguente decadimento dei livelli di servizio trasportistici (LOS).

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

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

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

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

Riqualficazione della viabilità esterna al casello della A31 di Thiene

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

Nel settembre 2020 la Società ha acquisito il nulla osta da parte del MIT-DGSA per l'attivazione presso il Provveditorato alle OO.PP. per il Veneto delle procedure di acquisizione della conformità urbanistica dell'opera, dei pareri e atti di assenso delle

amministrazioni e dei gestori di servizi pubblici interessati, di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio mediante indizione della Conferenza di Servizi. Nel dicembre 2021 si è svolta la Conferenza di Servizi e successivamente si è dato corso alla fase pubblicitica e partecipativa prevista dall'art. 16 del D.P.R. 327/01. È stato quindi redatto il Progetto Esecutivo, approvato dal C.d.A. e trasmesso al Concedente ai fini dell'acquisizione del decreto approvativo e della dichiarazione della pubblica utilità dell'opera.

Nell'agosto 2023 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto n. 201 ha rideterminato, incrementando al 17%, rispetto al tetto del 10% precedentemente stabilito con Decreto n. 1334 del 22 maggio 1992, il limite di ammissibilità delle Spese Generali contemplate nei quadri economici dei progetti predisposti dai concessionari autostradali.

In relazione a quanto sopra il MIT/DGSA con nota prot. 7536 del 25.10.2023 ha precisato le attività da far rientrare nella voce «Spese Generali» e ha invitato le Concessionarie a ritirare i progetti per i quali provvedere alla revisione delle Spese Generali, ripresentandoli una volta aggiornati.

La Società ha quindi provveduto a rimodulare il quadro economico del progetto in coerenza con le direttive del Concedente e con il D.lgs. 36/2023 e in data 29 novembre 2023 ha trasmesso al Concedente il progetto aggiornato.

Riqualficazione della viabilità di Verona Sud

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

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

Il primo progetto denominato "Revisione della viabilità ordinaria del nodo di Verona Sud e collegamento con la Tangenziale Sud di Verona" il quale prevede la riqualficazione 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 riqualficazione dell'esistente svincolo sulla tangenziale sud di Verona in località Vigasio

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

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

La Società ha avviato la progettazione definitiva del primo intervento.

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

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

In data 2 novembre 2023 la Società ha avviato la progettazione definitiva relativa all'intervento denominato "Revisione della situazione viaria del casello di Verona Sud" che prevede la riconfigurazione dell'omonimo Casello.

Allargamento del cavalcavia Calcinese a Colognola ai Colli (Verona)

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

Nel giugno 2019 il progetto definitivo è stato inviato al Ministero Infrastrutture e Trasporti. Nel luglio 2020 il Ministero ha rilasciato il nulla osta per l'avvio delle procedure approvative, inoltrando il parere tecnico della C.T.A. del Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche, in base al quale sono state formulate alcune prescrizioni, recepite nel Progetto Definitivo. Nel 2022 si è svolta la Conferenza dei Servizi ed è stato sviluppato il progetto esecutivo. Nel corso dell'anno 2023 si è svolta l'attività di verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'articolo 26 del D. Lgs 50/2016. 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.

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

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

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

La Società, ottenuto il nulla osta del Concedente, in data 16 settembre 2022 ha attivato presso la Provincia di Vicenza la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale dell'opera.

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

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

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

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

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

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

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

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

A seguito della Conferenza di Servizi avviata nella primavera 2023, finalizzata all'acquisizione delle approvazioni degli Enti territoriali competenti sulla scorta del progetto definitivo, conclusasi in autunno, è stato dato corso allo sviluppo della progettazione esecutiva delle opere.

6 Risorse umane

6.1 Informazioni su ambiente e personale

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

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

Con riferimento agli aspetti gestionali, invece, l'attenzione all'ambiente opera su un duplice piano a seconda che vi sia un controllo delle variabili gestionali o meno. Infatti, nell'ambito delle attività di manutenzione dell'infrastruttura e di gestione del traffico, la Società opera nel pieno rispetto sia delle normative ambientali sia degli obiettivi di miglioramento definiti nell'ambito della certificazione ambientale in essere. La salvaguardia dell'ambiente è prioritaria anche nel gestire le variabili non controllabili che, in taluni casi (es. incidenti autostradali), possono avere riflessi notevoli. In questi casi l'intervento gestionale agisce per limitare i danni generati all'ambiente, predisponendo delle misure di pronto intervento mirate alla variabilità e imprevedibilità degli effetti connessi all'evento dannoso. Si rimanda all'apposita sezione della presente Relazione sulla Gestione per una maggiore e più dettagliata definizione degli aspetti ambientali connessi ai rifiuti e alle pulizie (paragrafo 6.2 della presente Relazione sulla Gestione). Si rimanda all'apposita sezione della presente Relazione sulla Gestione per una maggiore e più dettagliata definizione degli aspetti ambientali connessi ai rifiuti e alle pulizie (paragrafo 7.3 della presente Relazione sulla Gestione).

Si evidenzia, inoltre, che le attività aziendali sono svolte dal personale all'interno di un contesto di certificazione volontaria sulla qualità (UNI EN ISO 9001:2015), sull'ambiente (UNI EN ISO 14001:2015) e sulla salute e sicurezza sul luogo di lavoro (UNI ISO 45001:2018). Si rinvia a quanto più diffusamente descritto in un paragrafo successivo relativo alle Certificazioni aziendali (paragrafo 7.6).

Relativamente alle indicazioni sul personale vengono di seguito riportate le informazioni legate a composizione, *turnover*, formazione, salute, sicurezza e assenze. Tali dati fanno riferimento alla data di chiusura dell'esercizio 2023 e in alcuni casi sono raffrontati con gli esercizi precedenti o esprimono le variazioni generatesi all'interno della Società nel corso dell'esercizio stesso.

Segue il dettaglio della composizione del personale a tempo indeterminato al 31 dicembre 2023, dell'età media e dell'anzianità lavorativa:

Composizione del personale a tempo indeterminato	n. Dirigenti	n. Impiegati	n. Operai	n. Totale	di cui a tempo parziale
Dipendenti al 31 dicembre 2023	4	309	75	388	40
Età media (anni)	58,10	54,00	49,61	53,23	-
Anzianità lavorativa media (anni)	22,08	26,26	20,63	25,18	-

Segue il dettaglio del turnover del personale dipendente (avvicendamento) occorso nell'anno 2023, si segnala la presenza di n.12 stagionali e di n.9 interinali:

Turnover del personale	n. dipendenti al 31.12.2022	n. assunzioni reintegrazioni	n. dimissioni pensionamenti cessazioni licenziamenti	n. dipendenti al 31.12.2023
Contratto a tempo indeterminato:	387	39	(38)	388
Dirigenti	4	-	-	4
Impiegati	308	36	(35)	309
Operai	75	3	(3)	75

Segue il dettaglio del numero dei dipendenti per categoria degli ultimi 4 anni:

Numero dei dipendenti	n. dipendenti al 31.12.2020	n. dipendenti al 31.12.2021	n. dipendenti al 31.12.2022	n. dipendenti al 31.12.2023
Contratto a tempo indeterminato. e determinato.	429	406	387	388
Dirigenti	4	4	4	4
Impiegati full-time	307	286	267	269
Impiegati part-time	48	43	41	40
Operai	70	732	753	754

Segue il dettaglio per gli ultimi 4 anni del numero delle ore per formazione del personale a tempo indeterminato, esponendo anche l'anno 2019 quale anno pre-COVID 19:

Ore di formazione	n. ore di formazione	Spese di formazione Euro
Anno 2022	4.957	58.993
Anno 2021	4.816	37.533
Anno 2020	2.306	30.991
Anno 2019	5.464	74.654

Segue il dettaglio per gli ultimi 4 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	n ore Altro ¹
Anno 2023	103.270	28.476	1.689	1345	15.189
Anno 2022	105.135	41.593	2.400	2.099	15.553
Anno 2021	99.997	35.856	1.855	1.876	17.117
Anno 2020	108.192	38.844	1.942	249	49.969

¹ include aspettativa contrattuale, permessi non retribuiti, permessi sindacali

6.2 Organizzazione delle risorse umane

L'esercizio 2023 è stato caratterizzato da un sostanziale ritorno alla normale attività aziendale, dopo quasi tre anni di emergenza epidemiologica legata alla diffusione del COVID-19. Lo *smart working* ha trovato applicazione in conformità al dettato normativo ed a quanto previsto dagli Accordi sottoscritti con le OO.SS. aziendali, che hanno previsto di accogliere le domande di adesione fino ad un massimo del 20% del numero dei dipendenti in forza, escludendo dal computo i reparti non compatibili con lo *smart working* e tenendo sempre conto degli aspetti tecnico organizzativi delle specifiche strutture organizzative aziendali.

Le iniziative di formazione previste per il 2023 hanno coinvolto tutto il personale in ambito sicurezza, *compliance*, sostenibilità e *cybersecurity*.

Le relazioni industriali sono state improntate al reciproco riconoscimento, al dialogo ed alla fattiva collaborazione con le OO.SS. in relazione alle numerose tematiche affrontate in ambito contrattuale, organizzativo e operativo.

In data 29 marzo 2023 è stato sottoscritto con le OO.SS. un "Verbale di accordo" che, in linea con i contenuti dell' "Accordo Integrativo Aziendale 2022-2024", ha definito specifici KPI per l'esercizio 2023 legati all'incremento dell'EBITDA, al consumo Ferie, all'incremento della produttività individuale del dipendente, ad obiettivi di qualità e sostenibilità ambientale.

In data 18 luglio 2023 a livello nazionale tra le Associazioni datoriali Federreti/Fise-Acap e le OO.SS. Nazionali di categoria è stato sottoscritto il rinnovo del CCNL Autostrade e Trafori sia per la parte normativa che economica, scaduto il 30 giugno 2022, che avrà validità fino al 30 giugno 2025. Diversi sono stati i punti oggetto di accordo in particolare sul "lavoro agile" i cui contenuti principali sono stati recepiti, in data 17 ottobre 2023, con la sottoscrizione del "Verbale di accordo aziendale" che ha rivisto alcune parti del precedente accordo aziendale sullo "Smart Working" sottoscritto con le OO.SS. aziendali in data 6 ottobre 2021.

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 nell'anno 2023, le migliori pratiche disponibili. Particolare attenzione è stata posta al coinvolgimento dei dipendenti, per tramite dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza ed il Comitato Salute e Sicurezza, su tutti gli aspetti legati alla salute e sicurezza.

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

Gli infortuni accaduti nell'anno 2023 in ambiente di lavoro sono stati complessivamente 7, mentre nel 2022 ne sono stati rilevati 6.

Le giornate perse sono state numero 216 rispetto alle 234 del 2022.

L'Indice di Frequenza è passato da 10,17 del 2022 a 11,65 del 2023, mentre l'Indice di Gravità da 0,40 è diminuito a 0,36.

È stato segnalato un solo infortunio in itinere per un totale di numero 15 giornate perse. Nel 2022 invece sono stati registrati 2 infortuni in itinere.

È proseguito anche nel corso dell'anno 2023, 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 per mantenere ai livelli più alti possibili le misure di prevenzione e protezione.

Il Medico Competente ha condotto complessivamente numero 224 accertamenti sanitari periodici obbligatori e numero 109 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 esami di laboratorio di routine e 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 2023, sono state erogate complessivamente numero 6188 ore di formazione, relative sia ad aggiornamenti previsti dalla vigente normativa per il personale in servizio, sia per la formazione di personale nuovo assunto o in cambio mansione.

7 Governance, organizzazione e gestione delle attività

7.1 Informazioni sul governo societario e gli assetti proprietari

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

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

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

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

L'Assemblea ha nominato i Consiglieri per un periodo di tre esercizi.

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

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

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

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

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

rilevanti sono definite le opportune attività di controllo. La struttura del sistema di controllo prevede controlli a livello di settori che operano in maniera trasversale rispetto all'entità e controlli a livello di processo.

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

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

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

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

7.2 Sostenibilità: ESG action plan e bilancio sociale

La Società e il Gruppo di riferimento, alla luce del ruolo che rivestono sul territorio in cui operano, hanno deciso di intraprendere un percorso che ha portato alla definizione di una vera e propria strategia di sostenibilità finalizzata alla mitigazione degli impatti negativi e alla massimizzazione degli impatti positivi che l'Organizzazione genera per mezzo delle proprie attività e relazioni di business. I capisaldi della strategia di sostenibilità sono riconducibili ai seguenti documenti: il Bilancio di Sostenibilità e il Piano di Sostenibilità 22-24.

In coerenza con il piano e gli obiettivi indicati da Abertis e in continuità con la propria strategia e valori aziendali è stato redatto il piano 2022-2024. Il piano include una strategia integrata per la crescita del business e la sostenibilità sociale, ambientale e di governance. Le direttrici strategiche si concentrano su temi prioritari come la decarbonizzazione, l'economia circolare, la preservazione della biodiversità, la governance sostenibile, la sicurezza stradale, la salute e la sicurezza sul lavoro, l'uguaglianza di genere e la cybersecurity.

A queste direttrici strategiche sono stati correlati dei target da raggiungere nell'orizzonte temporale considerato e sono state definite delle specifiche iniziative (ESG Action Plan) per il raggiungimento dei target, entrambi rientranti nel nuovo Piano di Sostenibilità 2022-2024, approvato dal Consiglio di Amministrazione del Gruppo in data 27 maggio 2022.

Con riferimento all'approvazione, nel corso del 2022 è stato dato avvio all'implementazione iniziale di molteplici iniziative, le quali saranno valorizzate nel 2023 con il fine di tracciare il raggiungimento dei target di sostenibilità entro gli orizzonti temporali definiti. La baseline di riferimento è l'anno di reporting di Abertis 2019 e gli obiettivi del piano verranno periodicamente aggiornati.

Al fine di guidare al meglio la strategia di sostenibilità e considerando le molteplici aree aziendali coinvolte internamente, è stato istituito un sistema di governance specifico che ha permesso all'Organizzazione di identificare gli obiettivi da raggiungere e le aree in cui è necessario lavorare ulteriormente.

In ultimo, accanto alla gestione aziendale dal punto di vista del rispetto delle normative vigenti e dei sistemi di gestione certificati, nonché dei programmi relativi alla sostenibilità sociale e ambientale, l'impegno della Società e del Gruppo si inserisce nella sfera della responsabilità sociale d'impresa perseguendo una crescita virtuosa ed equilibrata, associata ad un percorso di sostenibilità, affiancato dalla rendicontazione puntuale delle attività svolte e delle linee programmatiche per il futuro. Sulla scia di ciò, il percorso di sostenibilità della Società (e del Gruppo a cui appartiene) ha visto per il 2022 la pubblicazione del secondo Bilancio di Sostenibilità redatto secondo i GRI Standards nell'edizione 2021.

7.3 Mobilità sostenibile

La Società sta investendo risorse sulla propria visione di lungo periodo riguardo all'evoluzione della mobilità valutando le trasformazioni in atto dovute agli impatti dei *trend* globali e allo sviluppo tecnologico. Secondo la visione societaria la mobilità sostenibile deve essere sicura, rispettosa dell'ambiente e del territorio in cui si sviluppa, connessa e intelligente. Per realizzare questa missione, l'azienda lavora per raggiungere la nuova mobilità con il supporto di tecnologia, innovazione e la sua esperienza di oltre 70 anni nella gestione delle infrastrutture di mobilità.

Le sfide della Società per contribuire a una mobilità più fluida e sostenibile oltre che sicura sono significative considerato il contesto di riferimento. Il trasporto di passeggeri e merci genera infatti uno dei maggiori volumi di gas a effetto serra. A tale proposito si evidenzia che 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. Il piano vede la fattibilità tecnico-economica di un potenziamento dei servizi di mobilità sostenibile realizzabili grazie a nuove soluzioni infrastrutturali capaci di garantire a veicoli a basso impatto ambientale la percorrenza dell'intero nastro autostradale, così da rendere il tracciato attrezzato per la mobilità del futuro. 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, 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. Una successiva fase del progetto vede l'implementazione di postazioni di ricarica *Ultra-Charger* da 150 KW, sia ad integrazione di aree già attrezzate, sia da installarsi presso punti di ricarica di nuova realizzazione.

Infine, sempre in ottica sostenibile, presso le sedi lungo le tratte autostradali è stato potenziato un sistema di ricarica interno dedicato alla flotta aziendale e al personale

dipendente, operativo dal Gennaio 2023 così da perseguire l'obiettivo di decarbonizzazione inserito nel piano d'azione ESG 2022-2024.

Dal punto di vista della sicurezza, la Società investe costantemente in innovazione e tecnologie al servizio della mobilità e della gestione dell'infrastruttura, oltre ad essere attivamente impegnata nella promozione della cultura della sicurezza stradale realizzando campagne di sensibilizzazione e informazione pensate per le diverse esigenze e fasce di età della popolazione di riferimento.

Nel corso del 2023 sono state sviluppate diverse iniziative in tale ambito in quanto la prevenzione del rischio stradale passa anche dalla consapevolezza che il rispetto delle norme per la circolazione stradale:

- 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 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 il "Forum sulla Sicurezza Stradale", ormai alla sua quarta edizione, e 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, e riorganizzato nel 2021, è stato costituito il gruppo interdisciplinare per l'analisi dell'incidentalità e delle problematiche relative alla sicurezza stradale; l'attuale "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. Il *team* GLaSS, presieduto e coordinato dal Presidente della Società, si incontra con cadenza trimestrale e all'occorrenza può vedere coinvolti ospiti interni e/o esterni all'organizzazione qualora sia ritenuto utile ed opportuno.

7.4 Carta dei servizi

La Società, in ottemperanza alla Convenzione in essere e come avviene da oltre un decennio, ha predisposto per il 2023 la Carta dei Servizi Autostradali, importante strumento di dialogo e di regolazione del rapporto utente-Società concessionaria, che descrive i servizi erogati con i relativi standard e come si esplica la tutela dell'utente.

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

7.5 Sistemi tecnologici e sicurezza informatica.

Nell'ambito dell'innovazione tecnologica si elencano i progetti in corso di sviluppo:

- esecuzione della prima fase del rinnovamento del Centro Operativo di Viabilità, che ha visto l'aggiornamento dei sistemi tecnologici interni alla sala, al fine di predisporre le macchine alla messa in servizio del nuovo *software* di gestione;
- installazione ed interconnessione, lungo la competenza di A4 ed A31, di oltre settanta nuove unità *Road Side Unit*, al fine di predisporre la tecnologia disponibile lungo la strada all'erogazione dei servizi di Smart Road, che saranno disponibili in futuro grazie al nuovo Centro operativo di Viabilità;
- prosecuzione delle attività legate al progetto europeo C-Roads, che vede un impegno da parte di Autostrada BS-VR-VI-PD come *implementing body* con funzione di *test site*

nelle tematiche C-ITS. Il progetto si è chiuso in dicembre 2023: per questo motivo in novembre 2023 Autostrada BS-VR-VI-PD ha ospitato un evento pubblico internazionale di *dissemination* circa le tematiche affrontate da tutti i partecipanti nel corso del progetto;

- all'interno del sistema di conteggio e classificazione del traffico, integrazione del nuovo impianto di rilevazione dinamica del peso (WIM), dedicato all'identificazione dei mezzi in sovraccarico transitanti in autostrada, tra Peschiera e Sirmione, per la successiva segnalazione in tempo reale alle forze dell'ordine;
- apporto di ulteriori miglioramenti alla copertura del sistema di comunicazione radio iso-frequenziale, con l'interconnessione della componente di impianto in uso alla Polizia Stradale alla rete radio di competenza SPV, al fine di permettere alla Polizia stradale l'intercomunicazione a canali unificati lungo A4(BS-PD), A31, SPV e COA di Padova;
- nell'ambito del GLASS (Gruppo di Lavoro sulla Sicurezza Stradale), sperimentazione in strada ed affinamento del sistema radio CB Advisor (27 Mhz). Finalizzazione del progetto del carrello per videosorveglianza mobile, attivazione del *Chat bot Instagram* e sperimentazione di segnali con lampeggiatori di "coda" ad accensione telecontrollata;
- estensione dell'utilizzo dei nuovi *shelter*, pensati per migliorare la protezione degli apparati di telecomunicazione lungo la tratta. Aggiornamento di ulteriori siti con funzione di prototipo avanzato;
- prosecuzione delle attività di digitalizzazione degli *assets* e, più in generale, dell'ambiente di itinere, con rilievi specialistici di verde e segnaletica finalizzati alla restituzione sul Sistema Informativo Territoriale della Società;
- estensione del nuovo sistema di Controllo Remoto nell'ambito della gestione e supervisione dei locali tecnologici periferici, al fine di potenziare le capacità di monitoraggio degli impianti strategici e degli *assets* dislocati in periferia, lungo la tratta di competenza;
- potenziamento ed estensione del sistema SCADA di telecontrollo degli impianti includendo anche informazioni sui consumi energetici, al fine di monitorare sempre meglio l'utilizzo di energia da parte dei sistemi in funzione lungo la tratta;
- messa a punto del sistema di monitoraggio del traffico con tecnologia Radar su tutta la tratta autostradale di competenza, introducendo alcuni nuovi punti di misura strategici. Prosecuzione dello studio di tecnologie video per l'analisi avanzata del traffico con l'impiego di intelligenza artificiale applicata al trattamento dei flussi di traffico per conteggio e classificazione. Rilascio della nuova piattaforma di presentazione dei dati di traffico;
- ulteriore estensione e rinnovamento del sistema di supervisione dei piazzali di casello con nuove telecamere, utili per la supervisione delle cabine e delle casse automatiche soprattutto nel caso di effrazioni. Implementazione di nuovi punti di videosorveglianza delle isole ecologiche aziendali, al fine di potenziare la supervisione dei rifiuti.

Nel campo dell'efficienza operativa, i principali progetti 2023 hanno riguardato:

- adeguamento dell'ambiente MCR ai fini del supporto di telecamere panoramiche IP e telecamere fisse di nuova generazione;
- completamento dell'aggiornamento del sistema SART (sistema automatico di rilevazione targhe) per le piste di esazione pedaggio con la sostituzione di ulteriori 82 telecamere specializzate;
- estensione della rete SCADA per funzioni di supervisione dei caselli ed integrazione con la supervisione delle gallerie e degli svincoli delle tangenziali, compreso

l'aggiornamento del sistema SCADA a servizio delle gallerie della Tangenziale di Vicenza;

- miglioramento dell'integrazione tra sala operativa autostradale di *backup* sita a Vicenza Ovest e Centro Operativo di Verona Sud.

Nel contesto del Piano d'Azione per la Sicurezza Informatica 2022-2024, redatto nel 2021 per potenziare la Postura di Sicurezza Aziendale, nel 2023 è stato raggiunto un livello di maturità pari a 3,57 su una scala di 5 definita nel *framework* CIS20. Pertanto, è stato superato in modo significativo l'obiettivo di una maturità di 3,5 auspicata per il 2023.

Le principali azioni perseguite nel corso del 2023:

- potenziamento del processo di valutazione delle vulnerabilità, evolvendo oltre il classico *Vulnerability Assessment* per arrivare alla valutazione dell'intero sistema di difesa, compresa la capacità di *Detection e Reaction* dei servizi SOC (*Security Operation Center*). Il piano operativo è stato ampliato seguendo un approccio più evoluto, orientato al *Red Team* anziché al tradizionale *Penetration Test*, includendo attività di *Purple Team*, focalizzate sulla collaborazione tra la squadra di *Ethical Hacker* la difesa aziendale. Tale approccio vuole rispondere al punto 18 del framework CISv8, che definisce specifici punti cruciali per un corretto processo di ricerca, valutazione e gestione delle vulnerabilità tecniche ed organizzative. Questa evoluzione del processo di valutazione delle vulnerabilità è diventata effettiva all'inizio dell'anno 2023 e si svilupperà negli anni successivi;
- prosecuzione del Programma di Formazione Interna sui concetti di Sicurezza Informatica (Cybersecurity), con l'obiettivo di creare un solido protocollo di consapevolezza. Tale approccio consentirà di aumentare gradualmente la conoscenza dei rischi da parte di tutto il personale, concentrandosi sulla valutazione e mitigazione del rischio cibernetico, sulla reattività e sulla responsabilizzazione delle diverse classi di utenti. Sono adottate metodologie e strumenti per misurare l'evoluzione del grado di maturità dell'utenza in materia di Sicurezza Informatica nel tempo. Parallelamente, sono state avviate simulazioni periodiche di phishing per testare la preparazione del personale. Grazie a questo programma, il punteggio di rischio aziendale è sceso da un valore di 35 a 16.
- potenziamento del servizio di Security Operation Center (SOC), con l'attivazione di funzionalità mirate al miglioramento dell'utilizzo delle informazioni disponibili sullo stato di sicurezza dei servizi informatici del gruppo. L'obiettivo principale è monitorare e analizzare gli eventi raccolti per agire tempestivamente in caso di anomalie o comportamenti sospetti. Il monitoraggio proattivo è svolto utilizzando diversi strumenti, tra cui i principali sono *Intrusion Detection System (IDS)*, *Intrusion Prevention System (IPS)*, *Security Information and Event Management (SIEM)* ed *Endpoint Detection and Response (EDR)*;
- revisione e predisposizione del nuovo *Information Security Framework*: nel corso del 2023, è stata condotta un'approfondita revisione dell'*ISF* per garantire il mantenimento della piena conformità ai principali standard del settore, inclusi CIS e ISO 27001. Questo processo ha coinvolto la revisione e l'aggiornamento di tutte le policy aziendali pertinenti, assicurando un completo allineamento alle *best practices* e alle normative di sicurezza informatica riconosciute a livello internazionale. Il nuovo framework rappresenta un solido fondamento per la gestione e il controllo dei rischi di sicurezza, garantendo che l'azienda si mantenga al passo con gli sviluppi del panorama della cybersecurity.

7.6 Certificazioni aziendali

Il Sistema di Gestione Integrato (SGI) della Società nell'anno 2023 è stato in carico alla Funzione "Risorse Umane ed Organizzazione" con la responsabilità e la gestione delle seguenti attività principali:

- aggiornare la documentazione collegata alle periodiche variazioni organizzative e le conseguenti implicazioni nell'identificazione e mappatura dei processi aziendali di riferimento;
- tenere sotto controllo e valutare periodicamente la conformità normativa nell'ambito del SGI ai requisiti legali ed obblighi di conformità applicabili alla Società;
- svolgere attività di Auditing interno, focalizzando l'attenzione alle Funzioni/Servizi/U.O. aziendali più critiche e tenendo in stretta considerazione l'importanza e la significatività dei relativi processi ivi associati;
- svolgere, laddove necessario, attività di Auditing di seconda parte presso alcuni fornitori strategici con contratti significativi;
- monitorare sistematicamente ed analizzare periodicamente le prestazioni del SGI, attraverso strumenti quali la gestione delle Non Conformità/Azioni Correttive e l'identificazione e consuntivazione di appositi Obiettivi misurabili e Programmi per il miglioramento continuo in piena applicazione del 'Ciclo di *Deming*' (PDCA);
- supportare i processi decisionali della Direzione per quanto di competenza, fornendo anche le indicazioni necessarie alla corretta identificazione di rischi ed opportunità, al fine di assicurare l'idoneità, l'adeguatezza e l'efficacia/efficienza nel tempo del SGI;
- programmare, organizzare ed eseguire direttamente specifiche attività di informazione e formazione sul SGI;
- intrattenere tutti i rapporti con gli Enti di certificazione competenti, la Capogruppo A4 Holding, Abertis ed i consulenti terzi che collaborano con l'azienda per lo sviluppo e la verifica del SGI.

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

- UNI EN ISO 9001:2015, 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 in oggetto è stata sviluppata in particolare per prevenire lesioni e malattie dei lavoratori correlate al lavoro e predisporre luoghi di lavoro sicuri e salubri al fine anche di ridurre i fattori che possono causare danni irreparabili ai lavoratori stessi ed alle aziende;
- ISO 14001: 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;

- ISO 37001 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);
- ISO 27001 specifico per l'Applicativo Proprietario di gestione dei transiti *TTR*: nel corso dell'anno, l'applicativo è stato sottoposto con successo a un rigoroso Audit di Certificazione ISO 27001. Questo processo ha dimostrato l'impegno costante dell'azienda nel garantire la sicurezza delle informazioni e la conformità ai più elevati standard internazionali, in continua evoluzione nel campo della sicurezza informatica. Il risultato positivo dell'audit sottolinea la robustezza delle misure di sicurezza implementate nei sistemi informativi di produzione.

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

La Società partecipa, inoltre, attivamente, a partire dall'anno 2017, alle periodiche campagne di Responsabilità Sociale d'Impresa (RSC) indette dal Gruppo Abertis, che coinvolgono la capogruppo diretta A4 Holding S.p.A. e le principali società del gruppo, al fine di realizzare uno strumento di consultazione in grado di rendicontare ai vari *stakeholder* (portatori d'interesse) la sua *performance* economico-socio-ambientale in un'ottica di trasparenza.

Si evidenzia infine che nell'anno 2023 la Società, nell'ambito di specifiche azioni di miglioramento volte ad assicurare la tutela ambientale nel rispetto della vigente normativa in materia, ha proseguito:

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

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 un Codice Etico di Gruppo.

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

L'individuazione delle attività esposte al rischio connesso alla commissione di un reato e la loro conseguente proceduralizzazione hanno come obiettivo quello di consentire alla Società, grazie ad un monitoraggio dell'attività, di prevenire e di intervenire per contrastare la commissione dei reati, nonché di determinare una consapevolezza, in tutti coloro che

operano all'interno della Società, di quali attività porre concretamente in essere per prevenire la commissione dei medesimi reati.

Il Modello è stato aggiornato ed approvato dal Consiglio di Amministrazione, nella versione attualmente adottata, nell'adunanza del 28 settembre 2023.

Rispetto all'ultimo aggiornamento del Modello, risalente al 1° dicembre 2022, tale revisione si è resa necessaria a seguito dell'entrata in vigore del D.lgs. 10 marzo 2023 n. 24 («Decreto Whistleblowing»), che ha attuato la Direttiva (UE) 2019/1937.

La Società ha dato attuazione al suddetto Decreto implementando un sistema di gestione delle segnalazioni tramite un proprio canale di segnalazione "*Integrity Line*". Questo strumento di segnalazione, sicuro e bidirezionale, permette a chiunque abbia relazioni con Autostrada Bs Pd 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.

8 Altre informazioni

9.1 Principali rischi e incertezze

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

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

Rischio di liquidità

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

Rischio tasso di interesse

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

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

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

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

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

9.2 Rapporti con parti correlate

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

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

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

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

Si rimanda alle Note Esplicative per maggiori dettagli sui dati patrimoniali ed economici dei rapporti intrattenuti con parti correlate nel corso del 2023 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 nonché al Gruppo Edizione azionista di riferimento di Mundys.

Per maggiore trasparenza si allegano le seguenti tabelle:

STATO PATRIMONIALE	31.12.2022	31.12.2023
	Euro	Euro
Attività non correnti		
Crediti vari e attività non correnti	500.102	463.952
Globalcar Service S.r.l.	430.102	433.952
A4 Holding S.p.A.	70.000	30.000
Attività correnti		
Crediti commerciali verso controllanti	373.599	476.392
A4 Holding S.p.A.	373.599	476.392
Crediti commerciali verso consociate	88.285	381.750
A4 Mobility S.r.l.	56.597	286.848
A4 Trading S.r.l.	31.688	94.902
Crediti commerciali verso parti correlate	49.985.945	29.303
Telepass S.p.A.	-	24.449
Autogrill Italia S.p.A.	5.526	4.854
Autostrade per l'Italia S.p.A. (*)	49.980.419	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	199.999.610	249.998.774
A4 Holding S.p.A.	199.999.610	249.998.774

(*) dall'esercizio 2023 società non più rientrante fra le parti correlate.

STATO PATRIMONIALE	31.12.2022	31.12.2023
	Euro	Euro
Passività commerciali		
Debiti commerciali verso controllanti	1.096.082	5.031.256
A4 Holding S.p.A.	1.096.082	5.031.256
Debiti commerciali verso consociate	2.323.620	13.266.357
A4 Mobility S.r.l.	1.788.428	11.819.850
A4 Trading S.r.l.	369.300	1.311.560
Globalcar Service S.r.l.	165.892	134.947
Debiti commerciali verso parti correlate	161.596	48.278
Telepass S.p.A.	110.071	48.278
Autogrill Italia S.p.A.	51.236	-
Rav Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	289	-
Passività per imposte correnti	257.272	-
Abertis Italia S.r.l. - consolidato fiscale	257.272	-
Altre passività correnti	520.892	-
Astri - fondo pensione	520.892	-

CONTO ECONOMICO	2022	2023
	Euro	Euro
Ricavi	10.172.088	19.324.539
Ricavi verso controllante	4.077.548	4.661.657
A4 Holding S.p.A.	4.077.548	4.661.657
Ricavi verso consociate e collegate	464.832	514.941
A4 Mobility S.r.l.	216.103	249.261
A4 Trading S.r.l.	213.729	228.163
Globalcar Service S.r.l.	35.000	37.517
Ricavi verso altre parti correlate	5.629.708	14.147.941
Autogrill Italia S.p.A.	5.406.350	14.127.901
Telepass S.p.A.	2.292	20.040
Autostrade per l'Italia S.p.A. (*)	221.056	-
Rav Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	10	-
Costi operativi	42.111.581	52.253.967
Costi verso controllante	11.705.931	12.598.426
A4 Holding S.p.A.	11.705.931	12.597.426
Abertis Italia S.r.l.	-	1.000
Costi verso consociate e collegate	30.405.650	30.565.329
A4 Mobility S.r.l.	21.387.868	21.415.582
A4 Trading S.r.l.	5.475.411	5.174.758
Globalcar Service S.r.l.	3.542.371	3.974.989
Costi verso altre parti correlate	1.190.838	9.090.212
Autogrill S.p.A.	-	8.757.261
Telepass S.p.A.	-	332.951
Autostrade per l'Italia S.p.A. (*)	1.190.838	-

(*) dall'esercizio 2023 società non più rientrante fra le parti correlate.

9.3 Studi, ricerche ed innovazioni

La Società ha svolto attività di ricerca e sviluppo nei seguenti progetti europei:

Progetto C-Roads Italy 2

La Commissione Europea, coadiuvata dai rappresentanti di 12 Stati membri e da rappresentanti dell'industria di settore, ha lanciato nel 2016 la piattaforma CROADS, consistente in una serie di progetti riguardanti la guida connessa, cooperativa e automatizzata dei veicoli. La piattaforma raccoglie attività di implementazione svolte in Austria, Belgio, Repubblica Ceca, Finlandia, Francia, Germania, Ungheria, Italia, Paesi Bassi, Slovenia, Svezia e Regno Unito.

Per molti aspetti i veicoli di oggi sono già dispositivi connessi. In un prossimo futuro, essi interagiranno direttamente con l'infrastruttura stradale e tra loro: tale interazione è l'oggetto dei sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS), che consentiranno agli utenti della strada e ai responsabili del traffico di condividere e utilizzare informazioni precedentemente non disponibili e di coordinare le proprie azioni. Tale elemento cooperativo dovrebbe migliorare notevolmente la sicurezza stradale, l'efficienza del traffico e il comfort di guida, facilitando il conducente nell'adozione di opportune decisioni di viaggio a seconda della situazione del traffico.

Gli Stati membri hanno predisposto opportuni siti pilota C-ITS necessari per la sperimentazione e il successivo funzionamento di *use case* "Day-1", raccomandati dalla Commissione C-ITS della Commissione Europea, investendo nell'infrastruttura di competenza. Il settore *automotive* e l'industria utilizzeranno tali infrastrutture pilota per testare componenti e servizi.

Compito di numerosi gruppi di lavoro C-Roads è stato quello di elaborare specifiche tecniche e accordi per l'implementazione di infrastrutture armonizzate e interoperabili. Sulla base di tali specifiche e degli accordi presi, gli aspetti tecnici e organizzativi sono stati testati presso i siti pilota distribuiti in tutta Europa, ove molteplici quadri organizzativi, approcci tecnici, ambienti operativi e flotte di veicoli hanno testato e valutato le prestazioni e la fattibilità dei sistemi e dei servizi C-ITS armonizzati.

Il progetto C-Roads Italy 2 prevede interventi nell'ambito dello sviluppo e implementazione di sistemi C-ITS (*Cooperative Intelligent Transport Systems*) per testare soluzioni ICT nella viabilità, come l'avviso sulla velocità ottimale per semaforo verde, assicurazione della priorità ai veicoli del trasporto di emergenza presso le intersezioni semaforizzate, il rilevamento automatico del passaggio con il rosso ai fini della sicurezza e la gestione ed informazione dei parcheggi su strada.

L'implementazione dei servizi C-ITS nelle aree urbane di tutta Europa ha richiesto il coinvolgimento e il supporto di un'ampia gamma di attori pubblici e privati, ognuno dei quali ha ruoli e responsabilità specifici.

Il progetto C-Roads Italy 2 è il seguito di azioni già introdotte con C-Roads Italy (2016-IT-TM-0052-S), a cui la Società non ha partecipato. L'obiettivo principale dell'azione C-Roads Italy 2 è studiare e pilotare, principalmente in condizioni reali di traffico (sono coinvolti i Comuni di Torino, Verona e Trento, oltre ad Autostrada BS-VR-VI-PD SpA), un insieme di servizi C-ITS "Day1" e "Day1,5" come raccomandato dalla piattaforma EC C-ITS, ad esempio:

- Green Light Optimal Speed Advisory (GLOSA) [servizio C-ITS Day 1]
- Richiesta di priorità del semaforo da parte dei veicoli designati [servizio C-ITS Day 1]
- Violazione del segnale/Sicurezza degli incroci [servizio C-ITS Day 1]
- Gestione e informazioni sui parcheggi in strada - [servizio C-ITS Day 1.5]

– Informazioni sul traffico e Smart Routing - [servizio C-ITS Day 1.5]

Ciò implica l'aggiornamento dell'infrastruttura e l'integrazione del servizio C-ITS V2I e delle informazioni V2V anche con le strategie di comunicazione da e verso i veicoli. La connettività del veicolo può estendere la consapevolezza del veicolo sullo scenario del traffico per una maggiore sicurezza ed efficienza del traffico. Il *design* e l'architettura della comunicazione per connettere V2I saranno basati su una soluzione ibrida (ITS-G5 e comunicazione cellulare a lungo raggio).

I servizi C-ITS sono previsti nei tre siti pilota urbani di Trento, Verona e Torino oltre che lungo l'Autostrada Brescia - Padova. Obiettivo dell'implementazione è ottenere un'architettura finale conforme a una visione complessiva di C-Roads, adattandosi allo stesso tempo agli studi pilota locali e consentendo un facile ridimensionamento (intersezione, veicolo, altri utenti, ecc.) crescere con i servizi

Uno studio approfondito si è concentrato sul collegamento tra il Centro Traffico di Verona città ed il Centro operativo di Viabilità di Autostrada BS-PD, al fine di attivare e testare i servizi C-ITS. È stato attivato, collaudato e presentato a Cineca il canale Datex 2 di scambio di dati tra Autostrada BS-VR-VI-PD SpA e la Municipalità del Comune di Verona.

L'azione ha coinvolto il Comune di Torino situato lungo il Corridoio CEF Mediterraneo, Verona, Trento, situato lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo CEF e un tratto dell'Autostrada A4 Brescia-Verona-Vicenza-Padova, attraversando due importanti corridoi: Mediterraneo e Scandinavo-Mediterraneo.

La Società ha contribuito al progetto con l'allestimento di alcune sezioni pilota di infrastruttura tecnologica a servizio della strada in grado di comunicare con i veicoli di prossima generazione (implementazione degli "use case" previsti a progetto nell'ambito delle Smart Road, con esecuzione in campo dei test end to end in coordinamento e partecipazione dei *car maker* coinvolti nel progetto), in particolare nelle zone di interscambio con il Comune di Verona e il Consorzio ZAI, nella tratta Soave-Montebello e nella zona di interscambio con il Comune di Padova. Autostrada BS-VR-VI-PD SpA ha condotto anche la realizzazione di tutta l'infrastruttura *software* necessaria alla gestione dei messaggi scambiati con i veicoli. Nel corso del 2022 e del 2023 la Società ha messo a disposizione il proprio *living lab* ai partecipanti C-Roads, con i quali sono state condotte numerose sessioni di test nazionali. La società ha organizzato l'evento finale di chiusura del progetto, che si è tenuto presso la sede di Autostrada BS-VR-VI-P SpA, coinvolgendo oltre ai partecipanti al progetto numerosi ospiti nazionali, internazionali, gli organi di stampa ed il Ministero.

Progetto Ursa Major Neo

Il progetto Ursa Major Neo (UMneo) porta avanti lo sviluppo di servizi ITS per migliorare il traffico merci sulla rete stradale TEN-T lungo i corridoi core CEF RHINE-ALPS e SCANMED, collegando i porti del Mare del Nord, la regione del Reno e della Ruhr, le aree metropolitane della Germania meridionale e del nord Italia con i porti mediterranei fino in Sicilia.

A livello europeo, i partner di progetto sono di stanza in Germania, Italia e nei Paesi Bassi. Il miglioramento dei servizi offerti al traffico merci internazionale lungo i suddetti corridoi è il principale valore aggiunto europeo di UMneo. UMneo si basa su risultati di precedenti progetti cofinanziati UE: Ursa Major e Ursa Major 2.

Più in particolare UMneo estende la portata iniziale di progetto, geograficamente espandendo la rete, così da arrivare ad interessare anche la parte meridionale del corridoio SCANMED esplicitamente affrontando l'aspetto intermodale del trasporto. Negli anni, il gruppo di partner UMneo è stato ampliato, così da includervi i nodi urbani e, in particolare, operatori portuali e operatori di hub ferroviari.

La durata del progetto Ursa Major neo è stata estesa sino a fine 2022. La fase realizzativa è terminata e la Società sta continuando ad assicurare il supporto necessario al gruppo di progetto tramite la fornitura di dati ed informazioni

Il contributo della Società al progetto comprende il rinnovamento del sistema antinebbia tra Soave e Montebello, utile al miglioramento della sicurezza in caso di nebbia, e la realizzazione di un sistema di pesatura dinamica dei mezzi in transito nella zona di Peschiera, al fine di identificare i mezzi sovraccarichi.

Progetto MERIDIAN

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

Il progetto comprende 24 ministeri, autorità stradali, operatori stradali, autorità urbane e portuali, operatori di ricerca sulle autostrade e gli hub di Belgio, Germania, Irlanda, Italia, Lettonia e Paesi Bassi. Gli enti coinvolti collaborano per attuare 36 sotto progetti lungo le dorsali TEN-T e sulla rete globale interessando oltre 250 milioni di Cittadini europei. Attraverso MERIDIAN saranno fornite informazioni molto rilevanti ai punti di accesso nazionali. MERIDIAN contribuirà in modo significativo per lo sviluppo del know-how e impegnarsi attivamente nel lavoro volto all'armonizzazione europea e alla creazione di conoscenze.

Il contributo della Società al progetto prevede l'installazione di tecnologie evolute lungo la propria competenza, utili ad una migliore misurazione del traffico che percorre le tratte. Ai fini del conteggio e della classificazione dei veicoli, si introducono sensori completamente nuovi lungo la strada. I dati raccolti sono acquisiti ed elaborati da una infrastruttura evoluta sviluppata ad hoc. Il traffico entro ciascun arco di autostrada compreso tra una coppia di caselli viene misurato, in entrambe le carreggiate, con almeno un sensore radar, in grado di conteggiare e classificare i veicoli con grande accuratezza. Inoltre, è previsto l'inserimento puntuale in posizioni sensibili di telecamere per Video-Analisi. Verranno integrati anche i dati provenienti dalla pesa dinamica dei mezzi realizzata in zona Peschiera all'interno del progetto UM neo.

Progetto MATIS

MATIS è un progetto che mira ad accelerare l'implementazione di soluzioni ITS per reti e servizi di trasporto stradale più sostenibili, più sicuri e resilienti che attraversano un'ampia regione europea dal Mar Mediterraneo all'Oceano Atlantico. Il progetto prevede la realizzazione di n. 89 progetti individuali che coprono 3 corridoi TEN-T (Mediterraneo, Atlantico, Mediterraneo del Mare del Nord) in 4 paesi: Francia, Italia, Spagna e Portogallo. Singoli progetti sono realizzati da 39 enti pubblici, operatori stradali pubblici e privati. Matis interessa una rete che copre circa 8.000 km della rete TEN-T e attraversa 4 posizioni di frontiera. Digitalizzando la raccolta, lo scambio, l'elaborazione dei dati e utilizzando soluzioni di intelligenza artificiale, il progetto implementa una vasta gamma di soluzioni ITS avanzate e interoperabili come attrezzature, software e applicazioni per la gestione del traffico, informazioni sul traffico, comunicazione agli utenti ed efficienza operativa.

Matis contribuirà agli obiettivi del Green Deal e della strategia per la mobilità sostenibile e intelligente, nonché ad affrontare i settori prioritari della direttiva 2010/40/UE e le priorità del regolamento TEN-T.

La Società partecipa a Matis portando un sotto-progetto di monitoraggio avanzato SCADA degli impianti periferici e dei siti tecnologici remoti. Le capacità di monitoraggio dell'energia e dei parametri ambientali saranno potenziate e rese capillari, al fine di permettere una migliore continuità di servizio dei siti e dei sistemi strategici per il controllo e per la sicurezza della viabilità lungo la tratta di competenza. Le attività di implementazione sono iniziate nel 2023 con l'installazione di periferiche di acquisizione di dati tecnici ed ambientali all'interno di un primo lotto di caselli e dei box tecnologici lungo la tratta di competenza.

Le attività proseguiranno con il potenziamento delle capacità di monitoraggio ambientale e di funzionamento degli impianti in servizio nei tunnel di Vicenza.

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

Progetto SCALE

SCALE è un progetto candidato a diventare a rilevanza europea che mira a potenziare l'implementazione di servizi C-ITS maturi e a sostenere lo sviluppo e le valutazioni d'impatto su larga scala di nuovi casi d'uso C-ITS in dieci diversi siti operativi. Per affrontare i problemi e le sfide persistenti che ostacolano l'industrializzazione dell'ecosistema di trasporto intelligente cooperativo in Europa, il progetto vuole guidare la transizione verso questa 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 concentreranno 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 futura piattaforma estesa C-ROADS, SCALE garantirà il contributo principale delle parti interessate europee. Affrontando le sfide di cui sopra, SCALE contribuirà pienamente alla 'Strategia per la mobilità sostenibile e intelligente' e contribuirà a contribuire anche indirettamente alla strategia europea *Green Deal* e *Vision Zero* e allo SDG delle Nazioni Unite.

Nel corso del 2023, la Società ha lavorato per costruire la propria proposta di partecipazione a SCALE, portando un sotto progetto di ampliamento geografico e funzionale di quanto è stato realizzato nell'ambito C-ITS nel progetto C-Roads Italy 2. Se SCALE verrà eletto e cofinanziato dalla Commissione Europea, saranno estesi i casi d'uso gestiti nelle tratte autostradali gestite e, soprattutto grazie alla nuova infrastruttura tecnologica messa a disposizione dal nuovo Centro Operativo, sarà fortemente estesa la copertura di comunicazione diretta V2I su sedime di competenza, assicurando comunicazione *short range* sulla quasi totalità della tratta A4 e su una buona parte della tratta A31. I nuovi *use cases* verranno veicolati anche tramite comunicazione *long range*, come i precedenti sviluppati in C-Roads Italy 2.

9.4 Azioni proprie

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

9 Evoluzione prevedibile della gestione

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

Alla luce del quadro di riferimento, che prospetta un contesto macroeconomico ancora incerto in considerazione del protrarsi delle crisi geopolitiche in corso, si stima che il traffico sulle tratte di Autostrada BS PD possa registrare un incremento, ancorché contenuto, rispetto al 2023, confermando livelli superiori a quelli pre-pandemia del 2019.

Sul versante dell'adeguamento annuo delle tariffe da pedaggio, a decorrere dal primo gennaio 2024, l'art. 8 comma 9 D.L. 3012/2023 n. 215 stabilisce per le società concessionarie attualmente interessate dalla procedura di aggiornamento dei piani economico finanziari, un incremento del 2,3%, ovvero pari al tasso di inflazione programmata ex NADEF.

Alla luce di quanto precede, gli Amministratori confidano in un positivo andamento della gestione e correlata continuità della remunerazione dell'attività.

10 Riconciliazione prospetti contabili IFRS e ITA GAAP

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

Nel seguito si riportano i prospetti di riconciliazione dei dati IFRS al 31 dicembre 2023 e 2022 con i dati predisposti secondo i principi contabili italiani.

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

Valori espressi in tabella in Euro migliaia

	2021					2022					2023
	Patrimonio netto	Dividendi	Effetto P.netto	Arrotondamento	Conto economico	Patrimonio netto	Dividendi	Effetto P.netto	Arrotondamento	Conto economico	Patrimonio netto
	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale	Totale
ITA GAAP	675.263	(51.292)			44.677	668.648	(57.852)	-	(1)	3.316	614.111
TFR_IAS 19	(1.582)		1.485	-	-	(97)		498			401
Arrotondamento	-	-	-	-	-	-					-
Valutazione partecipazione_IFRS9	-	-	-	-	-	-		-		-	-
Attualizzazione crediti_IFRS 9	(35)	-	-	-	(3)	(38)	-			4	(34)
Avviamento_IAS38	(20.028)	-	-	-	3.999	(16.029)	-			3.999	(12.030)
Immobilizzazioni Devolvibili_IFRIC 12	(47.421)	-	-	-	9.225	(38.196)	-			9.611	(28.585)
Immobilizzazioni materiali/Auto – IFRS 16	(250)	-	-	-	(47)	(297)	-			(26)	(323)
IFRS	605.947	(51.292)	1.485	-	57.852	613.992	(57.852)	498	(1)	16.904	573.541

11 Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali prot. n. SVCA-MIT-0003639 del 06.02.2024

Come richiesto da ANAS prot. n. SVCA-MIT-0003639 del 06 febbraio 2024 è riportata la Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali.

Riferimento convenzione di cui art. 2	Spesa per investimenti	Dati progettuali convenzionali		Spesa progressiva al 31/12/2022				Spesa dell'anno 2023				Spesa progressiva al 31/12/2023			
		Importo complessivo lordo approvato	Importo complessivo netto da Convenzione	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale
		Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro
Art. 2.1	A4 Brescia-Padova		-	771.640.994	0	0	771.640.994	5.684	0	0	5.684	771.646.678	0	0	771.646.678
	Totale art. 2.1			771.640.994	0	0	771.640.994	5.684	0	0	5.684	771.646.678	0	0	771.646.678
Art. 2.2 a)	Realizzazione della Tangenziale Sud di Vicenza sull'autostrada A4 Bs-Pd		-	70.892.495	24.961.756	0	95.854.251	0	0	0	0	70.892.495	24.961.756	0	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	0	17.067.362	0	0	0	0	15.408.229	1.659.133	0	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	0	14.127.665	0	0	0	0	12.029.708	2.097.957	0	14.127.665
Art. 2.2 d)	Realizzazione della nuova autostazione di Verona Est sull'A4 BS-PD		-	5.974.685	4.019.018	0	9.993.703	0	0	0	0	5.974.685	4.019.018	0	9.993.703
Art. 2.2 e)	Armonizzazione collegamenti tra l'autostazione di Verona est, la viabilità ordinaria, la Tangenziale sud di Verona e la bretella di collegamento alla S.S. 11 lungo l'autostrada A4 Brescia-Padova		-	9.520.190	3.081.560	0	12.601.750	0	0	0	0	9.520.190	3.081.560	0	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	0	27.715.196	0	0	0	0	15.592.932	12.122.264	0	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		-	62.118.549	28.041.509	0	90.160.058	20.000.678	4.301.517	0	24.302.195	82.119.227	32.343.025	0	114.462.253
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	0	11.819.828	0	0	0	0	9.437.298	2.382.530	0	11.819.828
Art. 2.2 i)	Casello di Grisignano di Zocco (VI) sull'autostrada A4 Brescia-Padova. Realizzazione di opere di armonizzazione con la viabilità ordinaria e la S.S. n. 11 (Padana Superiore) nei comuni di Grisignano di Zocco e Mestrino		-	2.268.853	1.109.210	0	3.378.063	0	0	0	0	2.268.853	1.109.210	0	3.378.063
Art. 2.2 j)	Autostrada Valdastico A/31 Sud		-	880.162.588	309.631.232	0	1.189.793.821	0	1.950.865	0	1.950.865	880.162.588	311.582.097	0	1.191.744.686
Art. 2.2 j)	Autostrada Valdastico A/31 Nord		-	0	28.308.815		28.308.815	0	0		0	0	28.308.815	0	28.308.815
Art. 2.2 k)	Tangenziale Nord di Padova - realizzazione del 3° lotto		-	24.576.244	14.012.385	0	38.588.629	0	0	0	0	24.576.244	14.012.385	0	38.588.629
Art. 2.2 l)	Realizzazione della nuova autostazione di Castelnuovo del Garda sull'autostrada A4 Brescia-Padova		-	0	6.999.498	0	6.999.498	0	2.981.165	0	2.981.165	0	9.980.663	0	9.980.663
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	0	17.321.449	0	0	0	0	15.573.203	1.748.246	0	17.321.449
Art. 2.2 n)	Revisione della situazione viaria del nodo di Verona Sud e collegamento con la Tangenziale sud di Verona		-	0	1.502.629	0	1.502.629	0	216.383	0	216.383	0	1.719.012	0	1.719.012
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	0	42.275.457	0	0	0	0	27.540.496	14.734.961	0	42.275.457

Riferimento convenzione di cui art. 2	Spesa per investimenti	Dati progettuali convenzionali		Spesa progressiva al 31/12/2022				Spesa dell'anno 2023				Spesa progressiva al 31/12/2023			
		Importo complessivo lordo approvato	Importo complessivo netto da Convenzione	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale
Art. 2.2 p)	Realizzazione del collegamento viario a nord della città di Verona dal termine della Tangenziale est all'asse di penetrazione ovest, compreso il raccordo alla tangenziale sud in corrispondenza dello svincolo con la SS. 434	-	-	0	741.183	0	741.183	0	12.268.451	0	12.268.451	0	13.009.634	0	13.009.634
Art. 2.2 q)	Installazione di barriere antirumore - 1° tronco Brescia-Sommacampagna lungo l'autostrada A4 Brescia-Padova	-	-	13.841.718	935.080	0	14.776.798	0	0	0	0	13.841.718	935.080	0	14.776.798
Art. 2.2 r)	Installazione di barriere antirumore sulla A31 Valdadige	-	-	11.531.428	712.913	0	12.244.342	0	14.320	0	14.320	11.531.428	727.233	0	12.258.662
Art. 2.2 s)	Nuovo collegamento stradale della tangenziale sud di Vicenza con Arcugnano e Altavilla	-	-	0	708.781	0	708.781	0	143.349	0	143.349	0	852.130	0	852.130
Art. 2.2 t)	Variante alla Sp. 46 in Provincia di Vicenza	-	-	13.295.966	0	0	13.295.966	5.028.026	0	0	5.028.026	18.323.992	0	0	18.323.992
Art. 2.2 u)	Riqualificazione della viabilità esterna al casello della A31 di Thiene	-	-	1.035.573	902.416	0	1.937.989	0	137.904	0	137.904	1.035.573	1.040.320	0	2.075.893
Art. 2.2 v)	Potenziamento della viabilità di adduzione del casello della A31 di Vicenza nord (Via A. Moro)	-	-	0	378.400	0	378.400	0	308.581	0	308.581	0	686.981	0	686.981
Art. 2.2 w)	Nuovi interventi ad elevare gli standard di sicurezza e a carattere ambientale	-	-	95.872.691	16.725.114	0	112.597.805	21.527.543	6.941.090	0	28.468.633	117.400.234	23.666.204	0	141.066.437
Art.34bis	Contributi concessori - Valtrompia	-	-	95.930.898	0	0	95.930.898	0	0	0	0	95.930.898	0	0	95.930.898
	Totale art. 2.2 e contributi			1.382.603.743	477.516.591	0	1.860.120.334	46.556.247	29.263.624	0	75.819.871	1.429.159.990	506.780.215	0	1.935.940.205
	Totale art. 2.1 + art. 2.2 e contributi			2.154.244.739	477.516.591	0	2.631.761.329	46.561.931	29.263.624	0	75.825.556	2.200.806.670	506.780.215	0	2.707.586.885

PROSPETTI CONTABILI

AL 31 DICEMBRE 2023

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

ATTIVITÀ (in unità di Euro)

	Note	ESERCIZIO 31.12.2022	ESERCIZIO 31.12.2023
Materiali	1	7.869.496	7.330.355
Immobili, impianti e macchinari		7.869.496	7.330.355
Investimenti immobiliari		-	-
Immateriali	2	520.985.757	448.156.622
Diritti concessori immateriali		520.936.954	448.106.550
Attività immateriali a vita utile indefinita		-	-
Altre attività immateriali		48.803	50.072
Partecipazioni	3	3.200	3.200
Partecipazioni controllate		-	-
Partecipazioni collegate		-	-
Altre partecipazioni		3.200	3.200
Attività finanziarie non correnti	4	-	-
Crediti finanziari		-	-
Altre attività finanziarie		-	-
Crediti vari e altre attività non correnti	5	1.575.829	4.423.681
Attività per imposte anticipate	6	67.565.248	61.100.273
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		597.999.530	521.014.131
ATTIVITÀ CORRENTI			
Attività commerciali	7	118.503.294	113.258.843
Rimanenze		349.282	294.934
Attività per lavori in corso su ordinazione		-	-
Crediti commerciali		105.487.606	101.917.144
Altre attività commerciali		12.666.406	11.046.765
Attività finanziarie correnti	8	-	-
Attività per imposte correnti	9	1.517.122	3.115.138
Altre attività correnti	10	485.628	1.081.407
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11	262.180.494	333.015.999
Attività detenute per la vendita	12	-	-
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		382.686.538	450.471.387
TOTALE ATTIVITÀ		980.686.068	971.485.518

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ
(in unità di Euro)

	<i>Note</i>	ESERCIZIO 31.12.2022	ESERCIZIO 31.12.2023
PATRIMONIO NETTO	13		
Patrimonio netto		613.991.967	573.541.278
Capitale emesso		125.000.000	125.000.000
Riserve e utili portati a nuovo		431.139.598	431.637.258
Utile (Perdita) dell'esercizio		57.852.369	16.904.020
TOTALE PATRIMONIO NETTO		613.991.967	573.541.278
PASSIVITÀ NON CORRENTI			
Benefici ai dipendenti	14	10.163.801	8.959.527
Fondi rischi e oneri	15	81.940.549	108.432.982
Passività finanziarie non correnti	16	124.602.966	99.747.306
Finanziamenti		124.602.966	99.747.306
Altre passività finanziarie		-	-
Passività per imposte differite	17	-	-
Altre passività non correnti	18	8.034.673	7.131.662
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		224.741.989	224.271.477
PASSIVITÀ CORRENTI			
Benefici ai dipendenti	19	494.251	636.460
Fondi rischi e oneri	20	32.946.135	31.747.142
Passività finanziarie correnti	21	26.210.567	26.736.500
Debiti verso banche		25.000.000	25.000.000
Altri		1.210.567	1.736.500
Passività commerciali	22	65.098.385	99.700.052
Debiti commerciali		65.098.385	99.700.052
Passività per lavori in corso su ordinazione		-	-
Passività per imposte correnti	23	257.272	-
Altre passività correnti	24	16.945.502	14.852.609
Passività detenute per la vendita	25	-	-
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		141.952.112	173.672.763
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		980.686.068	971.485.518

CONTO ECONOMICO (in unità di Euro)

	Note	ESERCIZIO 2022	ESERCIZIO 2023
RICAVI	26		
Ricavi da pedaggio		405.655.509	418.127.076
Ricavi per servizi di costruzione		96.964.718	75.973.069
Altri ricavi		19.175.367	22.601.493
Totale Ricavi		521.795.594	516.701.638
COSTI			
Costi Operativi	27		
Costi materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		(1.342.410)	(930.414)
Costi per servizi		(205.277.021)	(189.988.849)
Costi per godimento beni di terzi		(1.361.469)	(1.827.650)
Costi per il personale		(35.799.527)	(34.404.496)
Altri costi operativi		(59.676.361)	(61.093.406)
Plusvalenze/(Minusvalenze) per dismissioni di attività materiali		-	-
Totale costi operativi		(303.456.788)	(288.244.815)
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	28		
Ammortamento attività materiali		(212.374)	(192.040)
Ammortamento diritti concessori immateriali		(130.233.593)	(148.655.960)
Ammortamento altre attività immateriali		(89.182)	(34.098)
Ammortamento beni in locazione finanziaria		(1.442.899)	(1.081.324)
Accantonamento/utilizzi fondi rischi e oneri (Svalutazioni)/Ripristini di valore		-	-
Totale ammortamenti e svalutazioni		(128.088.008)	(176.186.285)
Totale costi		(431.544.796)	(464.431.100)
RISULTATO OPERATIVO NETTO		90.250.798	52.270.538
PROVENTI E ONERI DA ATTIVITÀ FINANZIARIA	29		
Proventi finanziari		35.157	1.000.950
Altri proventi da attività finanziarie		-	-
Oneri finanziari		(6.410.951)	(14.134.696)
Altri oneri da attività finanziarie		-	-
Oneri finanziari capitalizzati		-	-
Totale proventi/(oneri) da attività finanziaria		(6.375.794)	(13.133.746)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		83.875.004	39.136.792
ONERI E PROVENTI FISCALI	30		
Imposte correnti		(19.061.270)	(15.960.374)
Imposte anticipate/differite		(6.961.365)	(6.272.398)
Totale (oneri)/proventi fiscali		(26.022.635)	(22.232.772)
RISULTATO DA ATTIVITÀ OPERATIVE DESTINATE A CONTINUARE		57.852.369	16.904.020

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

(in unità di Euro)

	Note	ESERCIZIO 2022	ESERCIZIO 2023
Utile (Perdita) dell'esercizio	A	57.852.398	16.904.020
<i>Utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati nell'utile/(perdita) d'esercizio:</i>			
<i>Utili (Perdite) attuariali valutazione benefici ai dipendenti</i>	13	1.485.317	497.660
<i>Adeguamento crediti finanziari verso partecipazioni destinate alla vendita</i>	12	-	-
	B	1.485.317	497.660
Totale utile (perdita) complessivo	A + B	59.337.686	17.401.680

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO

(in unità di Euro)

	Altre riserve										Altre riserve	Riserva attuariale	Riserva attuariale Tax	Riserva di First Time Adoption	Riserva valutazione e a fair value	Utili (perdite portate a nuovo)	Utile (perdita) d'esercizio	Totale
	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								
31.12.2021	125.000.000	315.898.864	29.099.229	32.400.000	70.000	90.766.860	57.230.450	(40.000.000)	-	(79.179.000)	61.288.310	(6.370.914)	411.240	(74.012.232)	(15.080)	103.354.864	51.292.334	605.946.615
Riclassifica utile anno precedente																		-
Riclassifica riserve							(15.080)				(15.080)	(472.270)	472.270		15.080		(51.292.334)	(51.292.334)
Dividendi																		
Risultato economico complessivo dell'esercizio												2.060.079	(574.762)					1.485.317
Risultato d'esercizio																		57.852.369
Arrotondamento																		-
31.12.2022	125.000.000	315.898.864	29.099.229	32.400.000	70.000	90.766.860	57.215.370	(40.000.000)	-	(79.179.000)	61.273.230	(4.783.105)	308.748	(74.012.232)	-	103.354.864	57.852.369	613.991.967
Riclassifica utile anno precedente																		-
Riclassifica riserve																		-
Dividendi																		(57.852.369)
Risultato economico complessivo dell'esercizio												690.236	(192.577)					497.659
Risultato d'esercizio																		16.904.020
Arrotondamento							1				1							1
31.12.2023	125.000.000	315.898.864	29.099.229	32.400.000	70.000	90.766.860	57.215.371	(40.000.000)	-	(79.179.000)	61.273.231	(4.092.869)	116.171	(74.012.232)	-	103.354.864	16.904.020	573.541.278

RENDICONTO FINANZIARIO

(in unità di Euro)

	NOTE	2022	2023
RISULTATO DELL'ESERCIZIO		57.852.369	16.904.020
<i>rettificato da operazioni senza effetti sulla liquidità:</i>		-	
Ammortamenti	28	131.978.048	149.963.422
Fondo rischi Immobilizzazioni/ripristini	15	-	32.000.000
Accantonamento/utilizzi Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	15	16.750.845	12.520.216
Utilizzi/Accantonamento altri fondi	15	(810.735)	349.000
Attività destinate alla vendita	31	-	-
Autofinanziamento delle attività operative (1)		205.770.527	211.736.658
Variazione del capitale circolante		3.639.913	43.011.324
Variazione degli altri crediti/debiti operativi		1.631.246	(2.688.672)
Imposte pagate		(31.594.045)	(17.679.541)
Variazione delle attività/passività per imposte		(6.698.863)	4.609.687
Altre variazioni da/(per) attività operative (2)		(33.021.749)	27.252.798
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)		172.748.778	238.989.456
Attività materiali	1	(7.094)	(734.223)
Attività immateriali	2	(96.862.415)	(75.860.923)
Attività concessorie - IFRIC 12	15	-	-
Attività finanziarie non correnti/correnti	5	27.902.149	(2.847.852)
B) Flusso da/(per) attività di investimento		(68.967.360)	(79.442.998)
C) Flusso generato/(assorbito) dall'attività tipica (A+B)		103.781.418	159.546.458
Prestito obbligazionario		-	-
Altre passività finanziarie non correnti/correnti	16-21	(23.992.585)	(24.329.727)
Debiti verso altri correnti e non correnti	18	95.962	(903.011)
Canoni leasing pagati		(817.955)	(1.185.494)
Interessi passivi pagati		(1.870.275)	(5.436.137)
Interessi attivi incassati		35.157	995.785
Apporti degli azionisti/(Dividendi)	13	(51.292.334)	(57.852.369)
Variazioni riserve	13	-	-
D) Flusso da/(per) attività finanziarie		(77.842.030)	(88.710.953)
E) Flusso generato/(assorbito) nel periodo (C+D)		25.939.388	70.835.505
Disponibilità/(indebitamento) iniziale corrente		236.241.106	262.180.494
Flusso generato/(assorbito) nel periodo		25.939.388	70.835.505
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE		262.180.494	333.015.999
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11	262.180.494	333.015.999
Passività correnti verso istituti di credito (scoperti bancari)	21	-	-
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE		262.180.494	333.015.999

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 2023". I rischi e le incertezze relative al business sono descritti nelle sezioni dedicate della Relazione sulla Gestione e delle Note Esplicative

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

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

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

– Criteri di valutazione

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

– Moneta funzionale e di presentazione

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

– Stime e valutazioni

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

PRINCIPI CONTABILI
SIGNIFICATIVI

PRINCIPI CONTABILI SIGNIFICATIVI

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

Attività materiali

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

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

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

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

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

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

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

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

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

Le attività materiali non sono più espresse 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 verifichino eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.

Qualora non sia possibile stimare il valore recuperabile di una attività individualmente, la stima del valore recuperabile è compresa nell'ambito 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 2023.

I seguenti nuovi principi ed emendamenti in vigore dal 1° gennaio 2023 sono stati adottati dal Gruppo per la redazione del presente Bilancio consolidato.

Nel maggio 2017 lo IASB ha emesso **l'IFRS 17 - Contratti assicurativi**, che stabilisce i principi per la rilevazione, la valutazione, la presentazione e l'informativa dei contratti assicurativi emessi, nonché le linee guida relative ai contratti di riassicurazione detenuti e ai contratti di investimento con caratteristiche di partecipazione discrezionale emessi. Nel giugno 2020 lo IASB ha emesso delle modifiche all'IFRS 17 con l'obiettivo di aiutare le imprese a implementare l'IFRS 17 e a rendere più semplice per le imprese la spiegazione dei propri risultati finanziari. Il nuovo principio e le modifiche entrano in vigore a partire dal 1° gennaio 2023. L'adozione di queste modifiche non ha prodotto alcun effetto.

Nel febbraio 2021, lo IASB ha emesso delle modifiche allo **IAS 1 - Presentazione del bilancio** e all'IFRS Practice Statement 2: Informativa sui principi contabili, che richiedono alle società di indicare le informazioni rilevanti sui principi contabili piuttosto che i principi contabili significativi e forniscono indicazioni su come applicare il concetto di rilevanza alle informazioni sui principi contabili. Queste modifiche entrano in vigore a partire dal 1° gennaio 2023. Alcune informazioni sui principi contabili sono state aggiornate in seguito all'adozione di queste modifiche.

Nel febbraio 2021, lo IASB ha emesso delle modifiche allo **IAS 8 - Principi contabili**, cambiamenti nelle stime contabili ed errori: Definizione di stime contabili, che chiariscono come le imprese debbano distinguere i cambiamenti di principi contabili dai cambiamenti di stime contabili. Queste modifiche entrano in vigore a partire dal 1° gennaio 2023. L'adozione di queste modifiche non ha prodotto alcun effetto.

Nel maggio 2021, lo IASB ha emesso delle modifiche allo **IAS 12 - Imposte sul reddito**: imposte differite relative ad attività e passività derivanti da un'unica transazione, che chiariscono come le società contabilizzano le imposte differite su transazioni quali *leasing* e obblighi di smantellamento. Queste modifiche entrano in vigore a partire dal 1° gennaio 2023. L'adozione di queste modifiche non ha prodotto alcun effetto.

Nel dicembre 2021 lo IASB ha emesso delle modifiche all'**IFRS 17 - Contratti assicurativi**: Applicazione iniziale dell'IFRS 17 e dell'IFRS 9 - Informazioni comparative, che prevede un'opzione di transizione relativa alle informazioni comparative sulle attività finanziarie presentate all'atto dell'applicazione iniziale dell'IFRS 17. La modifica ha lo scopo di aiutare le entità a evitare temporanei disallineamenti contabili tra le attività finanziarie e le passività dei contratti assicurativi, migliorando così l'utilità delle informazioni comparative per gli utilizzatori del bilancio. La modifica entra in vigore a partire dal 1° gennaio 2023. L'adozione di queste modifiche non ha prodotto alcun effetto.

Nel giugno 2020 lo IASB ha emesso delle modifiche all'**IFRS 4 - Contratti assicurativi** che rinviavano la data di scadenza dell'esenzione temporanea dall'applicazione dell'IFRS 9 agli esercizi che iniziano il 1° gennaio 2023 o successivamente. L'adozione di tali modifiche non ha prodotto alcun effetto.

Nel maggio 2023, lo IASB ha emesso delle modifiche allo **IAS 12 - Imposte sul reddito: Riforma fiscale internazionale- Regole del modello del secondo pilastro**, per chiarire l'applicazione dello IAS 12 - *Imposte sul reddito* alle imposte sul reddito derivanti da leggi fiscali emanate o sostanzialmente emanate per implementare le regole del modello

dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE)/G20 *Inclusive Framework on Base Erosion and Profit Shifting* (BEPS) (imposte sul reddito del secondo pilastro). Le modifiche introducono:

- un'eccezione temporanea obbligatoria alla contabilizzazione delle imposte differite derivanti dall'implementazione a livello giurisdizionale delle regole del modello del Secondo Pilastro, che è entrata in vigore immediatamente dopo l'emissione dell'emendamento,
- requisiti di informativa per le entità interessate, per aiutare gli utilizzatori del bilancio a comprendere meglio l'esposizione di un'entità alle imposte sul reddito del Secondo Pilastro derivanti da tale legislazione, in particolare prima della data di entrata in vigore delle regole del modello del Secondo Pilastro, che si applicano per gli esercizi annuali che iniziano il 1° gennaio 2023 o successivamente, ma non per i periodi intermedi che terminano il 31 dicembre 2023 o precedentemente. Le regole del modello del Secondo Pilastro introducono una tassazione effettiva minima del 15% su base giurisdizionale per i gruppi di imprese multinazionali e per i gruppi nazionali di grandi dimensioni con ricavi annui di almeno 750 milioni di euro nei loro bilanci consolidati in almeno due dei quattro esercizi precedenti. L'adozione di queste modifiche non ha prodotto alcun effetto.

IAS/IFRS e relative interpretazioni IFRIC applicabili ai bilanci degli esercizi che iniziano dopo il 1° gennaio 2023
Documenti omologati dall'UE al 31 dicembre 2023.

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

Nel gennaio 2020 lo IASB ha emesso delle modifiche allo **IAS 1 - Presentazione del bilancio**: Classificazione delle passività come correnti o non correnti per chiarire come classificare i debiti e le altre passività come correnti o non correnti e in particolare come classificare le passività con data di regolamento incerta e le passività che possono essere regolate mediante conversione in capitale. Queste modifiche sono efficaci a partire dal 1° gennaio 2024. Il Gruppo non si aspetta alcun impatto significativo dall'adozione di queste modifiche.

Nel settembre 2022 lo IASB ha emesso delle modifiche all'**IFRS 16 - Leasing: Liability in Sale and Leaseback** per migliorare i requisiti per le operazioni di vendita e retro-locazione, che specificano la valutazione della passività derivante da un'operazione di vendita e retro locazione, per garantire che il venditore-locatario non riconosca alcun importo dell'utile o della perdita che si riferisce al diritto d'uso che mantiene. Queste modifiche sono efficaci a partire dal 1° gennaio 2024. Il Gruppo non prevede impatti significativi dall'adozione di queste modifiche.

Nell'ottobre 2022 lo IASB ha emesso delle modifiche allo **IAS 1 - Presentazione del bilancio**: passività non correnti con covenant, che chiariscono come le condizioni che un'entità deve rispettare entro dodici mesi dall'esercizio di riferimento influiscano sulla classificazione di una passività. Queste modifiche entreranno in vigore a partire dal 1° gennaio 2024. Il Gruppo non prevede impatti significativi dall'adozione di queste modifiche.

Nel maggio 2023 lo IASB ha emesso delle modifiche allo **IAS 7 - Rendiconto finanziario** e all'**IFRS 7 - Strumenti finanziari**: Informazioni integrative: Accordi di finanziamento con i fornitori, che introducono nuovi requisiti di informativa per migliorare la trasparenza e l'utilità delle informazioni fornite dalle entità sugli accordi di finanziamento con i fornitori

e hanno lo scopo di aiutare gli utilizzatori del bilancio a comprendere gli effetti degli accordi di finanziamento con i fornitori sulle passività, sui flussi finanziari e sull'esposizione al rischio di liquidità di un'entità. Le modifiche entrano in vigore a partire dal 1° gennaio 2024. Il Gruppo sta valutando il potenziale impatto derivante dall'adozione di queste modifiche.

Nell'agosto 2023 lo IASB ha emesso delle modifiche allo **IAS 21 - Effetti delle variazioni dei tassi di cambio**: Mancanza di scambiabilità, per chiarire come un'entità deve applicare un approccio coerente per valutare se una valuta è cambiabile in un'altra valuta e, quando non lo è, per determinare il tasso di cambio da utilizzare e le informazioni da fornire. Queste modifiche entrano in vigore a partire dal 1° gennaio 2025. Il Gruppo non si aspetta alcun impatto significativo dall'adozione di queste modifiche.

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 31.12.2022	Incrementi	Decrementi	Importo 31.12.2023
Terreni	3.283.252	734.224	-	4.017.476
Terreni IFRS16	82.085	-	-	82.085
Fabbricati	857.401	-	-	857.401
Fabbricati IFRS16	8.568.507	-	-	8.568.507
Impianti e macchinari	20.107	-	-	20.107
Attrezzature	2.616.843	-	-	2.616.843
Altri beni	5.328.873	-	-	5.328.873
Altri beni IFRS 16	1.706.922	-	-	1.706.922
Totale	22.463.990	734.224	-	23.198.214

Fondo ammortamento	Importo 31.12.2022	Incrementi	Decrementi/Arrotondamenti	Importo 31.12.2023
Terreni	-	-	-	-
Terreni IFRS16	(41.044)	(10.261)	-	(51.305)
Fabbricati	(694.633)	(140.450)	-	(835.083)
Fabbricati IFRS16	(4.284.252)	(1.071.063)	-	(5.355.315)
Impianti e macchinari	(20.107)	-	-	(20.107)
Attrezzature	(2.558.466)	(28.197)	(1)	(2.586.664)
Altri beni	(5.289.070)	(23.393)	-	(5.312.463)
Altri beni IFRS 16	(1.706.922)	-	-	(1.706.922)
Totale	(14.594.494)	(1.273.364)	(1)	(15.867.859)

Valore netto	Importo 31.12.2022	Incrementi	Decrementi	Ammortamento	Importo 31.12.2023
Terreni	3.283.252	734.224	-	-	4.017.476
Terreni IFRS16	41.041	-	-	(10.261)	30.780
Fabbricati	162.768	-	-	(140.450)	22.318
Fabbricati IFRS16	4.284.255	-	-	(1.071.063)	3.213.192
Impianti e macchinari	-	-	-	-	-
Attrezzature	58.377	-	(1)	(28.197)	30.179
Altri beni	39.803	-	-	(23.393)	16.410
Altri beni IFRS 16	-	-	-	-	-
Totale	7.869.496	734.224	(1)	(1.273.364)	7.330.355

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 31.12.2022	Incrementi	Altri movimenti	Ammortamento	Decrementi	Importo 31.12.2023
Diritti concessori immateriali	2.631.761.329	75.973.069	(100.364)	-	(47.149)	2.707.586.885

Fondo ammortamento	Importo 31.12.2022	Incrementi	Altri movimenti	Ammortamento	Decrementi	Importo 31.12.2023
Diritti concessori immateriali	(2.110.824.375)	-	-	(148.655.960)	-	(2.259.480.335)

Valore netto	Importo 31.12.2022	Incrementi	Altri movimenti	Ammortamento	Decrementi	Importo 31.12.2023
Diritti concessori immateriali	520.936.954	75.973.069	(100.364)	(148.655.960)	(47.149)	448.106.550

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 2023 riguardano (si dettagliano gli incrementi superiori ad Euro 200 mila):

- Euro 24.347 mila (nel 2022 Euro 16.181 mila) per la realizzazione della nuova stazione autostradale e centro di manutenzione di Alte Montecchio sull'autostrada A4 Brescia-Padova e collegamenti con la S.S. 500 "di Lonigo", la S.S. 11 "Padana Superiore", la nuova S.S. 246" di Recoaro" e la viabilità locale delle opere di completamento della Nuova Autostazione di Montecchio Maggiore;
- Euro 12.268 mila per il contributo previsto dal PEF all'opera "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";
- Euro 10.190 mila (nel 2022 Euro 5.270 mila) per la manutenzione straordinaria mediante la riqualificazione profonda della struttura portante della pavimentazione autostradale del tratto A4;
- Euro 7.814 mila (nel 2022 Euro 7.788 mila) per la riqualificazione delle barriere di sicurezza di un vecchio impianto e con risoluzione di punti singolari in A4 e A31, tangenziali e pertinenze;
- Euro 5.028 mila per il contributo alla variante alla S.p.46 in provincia di Vicenza;
- Euro 4.470 mila (nel 2022 Euro 327 mila) per studi di sostenibilità ambientale, per approfondimenti relativi alla pianificazione territoriale, urbanista e ambientale e studi di progettazione per la realizzazione della 4 corsia nella tratta A4 "Progetto ESA4";

- Euro 3.756 mila (nel 2022 Euro 10.072 mila) per lavori di costruzione della corsia d'emergenza in corrispondenza del cavalcaferrovia MI-VE e manutenzioni straordinarie dei sottovia ferroviari;
- Euro 2.981 mila (nel 2021 Euro 3.391 mila) per gli espropri necessari alla realizzazione della nuova autostazione di Castelnuovo del Garda.
- Euro 1.959 mila dovuti ad un accorto transattivo relativo al contenzioso in essere per le riserve dei lavori;
- Euro 1.186 mila (nel 2022 Euro 2.476) per la realizzazione del nuovo Centro Operativo Viabilità di Verona Sud con implementazioni tecnologiche ed integrazione con nuovi sistemi di comunicazione all'utenza;
- Euro 420 mila (nel 2022 Euro 142) per interventi finalizzati alla progettazione della migrazione acustica previsti nel Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore;
- Euro 329 mila per la riqualificazione energetica;
- Euro 309 mila (nel 2022 Euro 317 mila) per il potenziamento della viabilità di adduzione del casello della A31 di Vicenza nord (Via A. Moro);
- Euro 216 mila (nel 2022 Euro 149 mila) per la revisione della situazione viaria del nodo di Verona Sud e il collegamento con la tangenziale sud di Verona.

Gli altri movimenti includono rettifiche di valore per il contributo ricevuto da Ente Pubblico per i lavori di realizzazione di una nuova rotatoria presso l'innesto delle piste di svincolo della carreggiata Ovest su Via Mantovana, tangenziale Sud di Verona, svincolo n. 7 Santa Lucia, come definito in specifici accordi.

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

Alla data del 31 dicembre 2023 risultano emessi ordini riferiti alla costruzione dell'infrastruttura autostradale per un valore residuo di circa Euro 257,9 milioni (al 31 dicembre 2022 Euro 225,7milioni).

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 2023 ammonta ad Euro 422 milioni (Euro 505 milioni al 31 dicembre 2022). 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 31.12.2022	Costo storico	Importo 31.12.2023
Valori ITA GAAP		Valori ITA GAAP	
Immob.ni materiali devolvibili	2.507.590.698	Immob.ni materiali devolvibili	2.566.119.777
Fondo ammortamento	(2.002.894.747)	Fondo ammortamento	(2.143.701.007)
Immob.ni materiali devolvibili nette	504.695.951	Immob.ni materiali devolvibili nette	422.418.770
Rettifiche da applicazione IFRS		Rettifiche da applicazione IFRS	
IFRIC 12 – fondo ammortamento	(51.181.370)	IFRIC 12 – fondo ammortamento	(37.851.360)
Riclassifica immateriali – Incrementi beni di terzi	67.422.373	Riclassifica immateriali – Incrementi beni di terzi	63.539.140
Diritti concessori immateriali	520.936.954	Diritti concessori immateriali	448.106.550

Altre attività immateriali

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

	Brev. industr. e dir. util. op. ing.	Conc.ni, licenze, marchi e softwares	Altre attività immateriali	Totale
Costo 31.12.2022	700.000	876.656	267.376	1.844.032
Incrementi	-	-	35.367	35.367
Decrementi/riclassifiche	-	-	-	-
Costo 31.12.2023	700.000	876.656	302.743	1.879.399
Fondo Amm.to 31.12.2022	(700.000)	(828.216)	(267.013)	(1.795.229)
Ammortamenti	-	(31.977)	(2.121)	(34.098)
Utilizzi	-	-	-	-
Fondo Amm.to 31.12.2023	(700.000)	(860.193)	(269.134)	(1.829.327)
Netto 31.12.2022	-	48.440	363	48.803
Netto 31.12.2023	-	16.463	33.609	50.072

L'incremento della voce "Altre attività immateriali" include la consulenza a supporto della formazione *project management* e l'allestimento multimediale della sala riunioni del casello di Verona Est.

Nota 3 – PARTECIPAZIONI

Partecipazioni in imprese controllate

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2023 e del 31 dicembre 2022.

Partecipazioni in imprese collegate

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2023 e del 31 dicembre 2022.

Altre partecipazioni

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

Altre imprese	% partecipazione	Importo 31.12.2022	Incrementi	Decrementi	Svalutazioni	Importo 31.12.2023
Consorzio Autostrade Italiane Energia	3,20%	3.200	-	-	-	3.200
Totale altre imprese		3.200	-	-	-	3.200

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

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

(*) ultimi dati contabili disponibili al 31 dicembre 2022

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 Consorziati.

Nota 4 – ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI

Crediti finanziari

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2023 e del 31 dicembre 2022.

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 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
Interventi al Fondo Complementare al PNRR - DL 12/04/2022 - Missione 3		-	3.185.540	3.185.540
Depositi cauzionali - autovetture	Globalcar Service S.r.l.	430.102	3.850	433.952
Depositi cauzionali - altro		349.404	(16.673)	332.731
Risconti attivi - fidejussione 2023-2026 per Concessione autostradale - quota LT		497.327	(167.078)	330.249
Anticipazioni al personale		272.195	(126.824)	145.371
Costi finanziari	A4 Holding S.p.A.	70.000	(40.000)	30.000
Fidejussioni contratti di affitto		-	10.167	10.167
Totale		1.619.028	2.848.982	4.468.010
Svalutazione crediti finanziari - IFRS 9		(43.199)	(1.130)	(44.329)
Totale		1.575.829	2.847.852	4.423.681

La voce "Interventi PNRR" accoglie i valori sostenuti per il monitoraggio dei ponti e dei viadotti come previsto dal Decreto-legge del 12 aprile 2022 "Approvazione del piano di riparto delle risorse per l'implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel della rete viaria principale. Fondo complementare al PNRR - Missione 3", registrato alla Corte dei conti il 13 maggio 2022 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 123 del 31 maggio 2022." che risultano destinati a copertura dell'investimento per un valore complessivo di Euro 7.111.584. Il valore dei costi sostenuti è esposto al netto dalle quote 2021 e 2022 previste dal Decreto-legge e già incassate (Euro 1.185 mila).

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

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

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

Nota 6 – ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE

Descrizione	Importo 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
Attività per imposte anticipate	67.565.248	(6.464.975)	61.100.273
Attività per imposte anticipate	67.565.248	(6.464.975)	61.100.273

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

I valori 2023 e 2022 sono stati determinati considerando l'aliquota IRES al 24,0% come commentato alla Nota 30 - Oneri e proventi fiscali, e quella IRAP al 3,9%. Per i dettagli della voce e la movimentazione dell'anno 2023 si rimanda alla Nota 30 - Oneri e proventi fiscali.

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

ATTIVITÀ CORRENTI

Nota 7 – ATTIVITÀ COMMERCIALI

Rimanenze

Rimanenze	Importo 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
Merci, materie prime, sussidiarie e di consumo	349.282	(54.348)	294.934
Rimanenze	349.282	(54.348)	294.934

La voce è rappresentata da scorte e ricambi per la gestione. Il decremento 2023 è imputabile alla routinaria attività di gestione dei costi per beni di sostituzione.

Crediti commerciali

La voce è composta come indicato nella tabella sottostante.

Crediti commerciali	Importo 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
Crediti verso clienti	55.039.777	45.989.923	101.029.700
Crediti commerciali v/altre parti correlate (*)	49.985.945	(49.956.642)	29.303
Crediti commerciali verso controllanti	373.599	102.793	476.392
Crediti commerciali verso consociate	88.285	293.464	381.749
Crediti commerciali verso collegate	-	-	-
Totale	105.487.606	(3.570.462)	101.917.144

(*) dall'esercizio 2023 i crediti verso Autostrade per l'Italia S.p.A. sono classificati nella voce "crediti verso clienti" in quanto non più rientrante fra le parti correlate.

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 31.12.2022	Acc.to oneri finanziari	Accantonamento	Utilizzi	Importo 31.12.2023
Fondo rischi su crediti	(955.536)	-	-	-	(955.536)
Totale	(955.536)	-	-	-	(955.536)

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

Crediti commerciali verso altre parti correlate	Dettaglio	Importo 31.12.2022	Importo 31.12.2023
Telepass S.p.A.	Crediti per canone pedaggio su altre tratte autostradali	-	24.449
Autogrill Italia S.p.A.	Crediti per royalties derivanti da contratti di sub-concessione	5.526	4.854
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Crediti per interconnessione autostradale	49.980.419	-
Totale		49.985.945	29.303

Dall'esercizio 2023 i crediti verso la società Autostrade per l'Italia S.p.A. sono classificati nella voce "crediti verso clienti" in quanto non più rientrante fra le parti correlate.

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

Crediti verso imprese controllanti	Dettaglio	Importo 31.12.2022	Importo 31.12.2023
A4 Holding S.p.A.	Personale in distacco	373.599	476.392
Totale		373.599	476.392

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2023 e del 31 dicembre 2022 per la voce "crediti commerciali verso collegate".

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

Crediti verso imprese consociate	Dettaglio	Importo 31.12.2022	Importo 31.12.2023
A4 Mobility S.r.l.	Crediti per prelievo magazzini e affitto uffici	56.597	286.848
A4 Trading S.p.A.	Crediti per diritti d'accesso, personale in distacco	31.688	94.901
Totale		88.285	381.749

Altre attività commerciali

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

Altre attività commerciali	Importo 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
Anticipi a fornitori	12.375.650	(1.951.940)	10.423.710
Assicurazioni	23.934	334.465	358.399
Altri crediti	266.822	(2.166)	264.656
Altre attività commerciali	12.666.406	(1.619.641)	11.046.765

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

Nota 8 – ATTIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2023 e del 31 dicembre 2022.

Nota 9 – ATTIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI

Attività per imposte correnti	Importo 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
Crediti per imposte	1.517.122	1.598.016	3.115.138
Crediti per imposte	1.517.122	1.598.016	3.115.138

La voce "Crediti per imposte" del 2023 include esclusivamente posizioni a credito nei confronti dell'Amministrazione Finanziaria italiana per imposte sul reddito (IRAP).

Nota 10 – ALTRE ATTIVITÀ CORRENTI

La variazione della voce risulta di seguito dettagliata:

Altre attività correnti	Importo 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
Rateo interessi attivi bancari	-	450.000	450.000
Crediti per imposta di rivalutazione TFR	304.834	119.353	424.187
Risconti polizze fidejussorie	170.674	6.565	177.239
Crediti per penali	18.013	(18.013)	-
Altro	307.107	37.874	344.981
- Fondo svalutazione crediti	(315.000)	-	(315.000)
Altre attività correnti	485.628	595.779	1.081.407

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

Nota 11 – DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	Importo 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
Depositi bancari e postali e assimilati	260.692.432	70.835.507	331.527.939
Cassa	1.488.062	(2)	1.488.060
Totale	262.180.494	70.835.505	333.015.999

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 2021 - 2023.

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 2023 e del 31 dicembre 2022.

PATRIMONIO NETTO

Nota 13 – PATRIMONIO NETTO

Nei prospetti iniziali è riportato il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto per gli esercizi 2022 e 2023.

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 2023 presenta una variazione netta negativa di Euro 40.451 mila rispetto al 31 dicembre 2022 per effetto principalmente:

- dell’utile dell’esercizio pari a Euro 16.904 mila;
- dei decrementi derivanti dalla distribuzione di dividendi per Euro 57.852 mila,
- della riserva da valutazione attuariale che nell’anno 2023 ha determinato una variazione positiva pari Euro 498 mila al netto dell’effetto fiscale differito (nel 2022 un effetto positivo per Euro 1.485 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 e alla Riserva da valutazione al *fair value* (rispettivamente Nota 14 e Nota 12).

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

Riserve di patrimonio netto	31.12.2023	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	57.215.371	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	61.273.231		-	-
Riserva attuariale	(3.976.698)		-	-
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	16.904.020	A, B, C	-	129.254.640
Totale	573.541.278			

(*) 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 31.12.2022	10.658.052	494.251	10.163.801
Oneri finanziari	364.382		
Perdite (Utili) attuariali	(247.322)		
Utilizzi	(1.179.125)		
Importo 31.12.2023	9.595.987	636.460	8.959.527

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 1.563 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 2023:

Riepilogo delle basi tecniche-economiche	Anno 2023	Anno 2022
Tasso annuo di attualizzazione	4,00%	3,50%
Tasso annuo di inflazione	2,40%	2,50%
Tasso annuo incremento TFR	3,30%	3,375%

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 ad un attuario indipendente i dati di base per ciascun dipendente (retribuzione, TFR al netto di eventuali anticipazioni, età, sesso, qualifica, etc.). Le specifiche ipotesi sui dipendenti in servizio relative sia alle loro evoluzioni demografiche sia alle loro caratteristiche economiche future sono state ricavate sulla base di alcune serie storiche rilevate dalla Società, da esperienze analoghe e da dati di mercato, nonché sulla base di alcune indicazioni fornite dalla Società stessa in funzione dell'esperienza e della sensibilità sui fenomeni aziendali. Nella determinazione del valore

attuale delle prestazioni future previste come necessarie per estinguere l'obbligazione derivante dall'attività lavorativa svolta nell'esercizio corrente ed in quelli precedenti, sono stati determinati:

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

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

- Tassi di attualizzazione: i tassi d'interesse utilizzati per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione sono derivanti dall'indice IBOXX Corporate AA, *duration* 10+ anni. I rendimenti hanno durata compatibile alla *duration* riferita ai lavoratori oggetto della valutazione.
- Inflazione: in forza della attuale situazione economica che presenta una particolare volatilità della maggioranza degli indicatori economici, nella scelta del tasso di inflazione si è adottato un tasso prospettico dell'2,40%.
- 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%	9.639.964
	-1,00%	9.549.009
Tasso di inflazione	+0,50%	9.804.744
	-0,50%	9.392.728
Tasso di attualizzazione	+0,50%	9.278.956
	-0,50%	9.930.002

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 31.12.2022	Accant.ti operativi	Accant.ti finanziari	Utilizzi	Riclassifiche	Importo 31.12.2023
Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	77.659.429	18.279.769	6.922.178	(26.874.164)	(6.970.352)	69.016.860
Fondo per ritardate manutenzioni	26.252.919	-	393.794	(5.777.137)	6.970.352	27.839.928
Fondo rischi "beni gratuitamente devolvibili"	-	32.000.000	-	-	-	32.000.000
Fondo rischi e oneri futuri	8.784.336	600.000	-	(251.000)	-	9.133.336
Fondo oneri futuri per riserve lavori	2.190.000	-	-	-	-	2.190.000
Totale complessivo	114.886.684	50.879.769	7.315.972	(32.902.301)	-	140.180.124
<i>di cui</i>						
quota non corrente	81.940.549					108.432.982
quota corrente	32.946.135					31.747.142

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 8.643 mila per effetto: degli accantonamenti operativi per Euro 18.280 mila, degli accantonamenti finanziari per Euro 6.922 mila, degli utilizzi per Euro 26.874 mila oltre a riclassifiche al "Fondo per ritardate manutenzioni non corrente" per Euro 6.970 mila.

Il "Fondo per ritardate manutenzioni non corrente" include i costi di manutenzione relativi ai passati esercizi previsti nel PEF e non ancora sostenuti, considerati quale obbligazione nei confronti del Concedente.

A seguito della predisposizione del PEF per i periodi regolatori riferiti al quinquennio 2018-2022 e al quinquennio 2023-2026, trasmesso al Ministero in data 29 dicembre 2023, è stata svolta un'analisi dei benefici attesi e dei costi che la società si è impegnata a sostenere fino al 2026, data di termine della Convenzione. Da tale analisi è emerso che la Concessionaria dovrà sostenere oneri per l'adempimento delle obbligazioni indicate nel PEF, ed in particolare investimenti futuri in infrastrutture autostradali, superiori ai benefici attesi nell'arco temporale di riferimento: la differenza negativa emersa per euro 32.000 mila è stata prudentemente iscritta in un fondo rischi "beni gratuitamente devolvibili".

Il "Fondo rischi e oneri futuri" si riferisce prevalentemente agli esborsi che avranno manifestazione monetaria in esercizi futuri in relazione ad impegni già assunti dalla Società. In particolare, tale voce include per Euro 5.610 mila (pari importo nel 2022) le obbligazioni assunte dalla Società con delibere assembleari in esercizi precedenti in relazione a richieste avanzate da soggetti terzi per il restauro di opere d'arte ai sensi della Legge 182/1982 ("Erogazioni liberali"). Come indicato successivamente alla Nota 18 parte di tali obbligazioni, in base allo stato della pratica e alla documentazione esistente, risulta iscritta come erogazioni liberali nelle voci "Altre passività non correnti". Tale fondo accoglie, inoltre, lo stanziamento effettuato per la valutazione di rischi a fronte di cause con fornitori e dipendenti. In particolare, le cause con i fornitori fanno riferimento a contenzioso in essere non ancora definito alla data di redazione del presente bilancio con imprese appaltatrici.

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

Per chiarire i movimenti dei fondi -ripristini e sostituzione infrastrutture autostradali e ritardate manutenzioni, e le implicazioni sul rendiconto finanziario si dettagliano nel seguito i movimenti dell'esercizio 2023 e di quello precedente (2022):

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

Descrizione	Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	Fondo ritardate manutenzioni	Totale
31 dicembre 2021	83.300.061	26.906.980	110.207.041
Accantonamenti IFRIC 12	20.640.885	-	20.640.885
Utilizzi fondo ritardate manutenzioni	-	(3.890.040)	(3.890.040)
Spese per manutenzioni IFRIC 12	(26.062.888)	-	(26.062.888)
Riclassifica	(2.832.374)	2.832.374	-
Oneri finanziari	2.613.745	403.605	3.017.350
31 dicembre 2022	77.659.429	26.252.919	103.912.348

Nota 16 – PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI

Passività finanziarie non correnti	Importo 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
Finanziamenti	124.602.966	(24.855.660)	99.747.306
Passività finanziarie non correnti	124.602.966	(24.855.660)	99.747.306

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

Nota 17 – PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2023, analogamente al 31 dicembre 2022.

Nota 18 – ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Altre passività non correnti	Importo 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
Debiti <i>lease</i>	3.585.885	(1.091.987)	2.493.898
Risconti passivi	1.994.184	189.668	2.183.852
Debiti per erogazioni liberali	1.540.937	-	1.540.937
Debiti commerciali non correnti	556.705	(692)	556.013
Depositi cauzionali	356.962	-	356.962
Altre passività non correnti	8.034.673	(903.011)	7.131.662

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

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

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

PASSIVITÀ CORRENTI

Nota 19 – BENEFICI AI DIPENDENTI

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

Nota 20 – FONDI RISCHI E ONERI

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

Nota 21 – PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

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

Descrizione	Importo 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
Debiti verso banche	25.000.000	-	25.000.000
Altri	1.210.567	525.933	1.736.500
Passività finanziarie correnti	26.210.567	525.933	26.736.500

La voce "Debiti verso banche" accoglie la rata in scadenza il 31 marzo 2024 del finanziamento bancario originario di 200 milioni di cui alla Nota 16.

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

Nota 22 – PASSIVITÀ COMMERCIALI

Debiti commerciali

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

Passività commerciali correnti	Importo 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
Debiti verso fornitori	51.621.613	19.670.189	71.291.802
Debiti commerciali verso controllanti	1.096.082	3.935.204	5.031.286
Debiti commerciali verso consociate	2.323.620	10.942.737	13.266.357
Debiti commerciali verso parti correlate	161.596	(113.318)	48.278
Debiti per canoni di concessione ⁽¹⁾	9.425.360	(184.166)	9.241.194
Debiti per Integrazione canone annuo ⁽²⁾	470.114	351.021	821.135
Debiti commerciali	65.098.385	34.601.667	99.700.052

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

⁽²⁾ art.1 comma 2020 L.296/2006

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

I "debiti verso controllanti" sono riferiti al debito per l'attività svolta dalla controllante A4 Holding S.p.A. relativamente ai contratti di *service*.

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

Debiti verso imprese consociate	Dettaglio	Importo 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
A4 Mobility S.r.l.	Realizzazione di impianti tecnologici e di esazione, sostituzione delle telecamere e realizzazione <i>Smart Road</i>	1.788.428	10.031.422	11.819.850
A4 Trading S.r.l.	Servizi gestionali, manutenzione impianti e pulizia sedi sociali, servizio di vigilanza immobili	369.300	942.260	1.311.560
Globalcar Service S.r.l.	Manutenzione dei mezzi invernali, servizi di noleggio automezzi	165.892	(30.945)	134.947
Totale		2.323.620	10.942.737	13.266.357

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

Debiti commerciali verso altre parti correlate	Dettaglio	Importo 31.12.2022	Importo 31.12.2023
Telepass S.p.A.	Commissioni per gestione Telepasspay e Fastpay	110.071	48.278
Autogrill Italia S.p.A.	Debiti per servizi	51.236	-
RAV Raccordo Autostradale valle d'Aosta	Debiti per oneri di esazione	289	-
Totale		161.596	48.278

Nota 23 – PASSIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI

Le “Passività per imposte correnti” esprimono la posizione debitoria e la dinamica intervenuta nel corso dell’esercizio per imposte IRES dovute alla società controllante in regime di Consolidato Fiscale Nazionale. Nel 2023 la Società risulta a credito di imposte correnti.

Descrizione	Importo 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
Abertis Italia S.r.l.	257.272	(257.272)	-
Passività per imposte correnti	257.272	(257.272)	-

Nota 24 – ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

Nel seguito si forniscono i dettagli della voce in oggetto:

Altre passività correnti	Importo 31.12.2022	Variazioni	Importo 31.12.2023
Debito v/erario per IVA	7.356.767	(513.028)	6.843.739
Debiti verso il personale per ferie, 14°, premi	3.404.067	(347.645)	3.056.422
Debiti lease IFRIC 16	1.150.057	47.188	1.197.245
Debiti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale	1.206.513	54.523	1.261.036
Debiti per ritenute personale dipendente - IRPEF	1.011.074	40.303	1.051.377
Debiti verso il Ist Prev su ratei 14^, ferie, premi	1.888.439	(999.050)	889.389
Debito Fondi al personale	520.892	30.192	551.084
Altro	4.732	(2.415)	2.317
Debiti vs Posta	402.961	(402.961)	-
Totale	16.945.502	(2.092.893)	14.852.609

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 2023 e del 31 dicembre 2022.

RICAVI

Nota 26 – RICAVI

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

Ricavi	Importo 2022	Variazioni	Importo 2023
Ricavi autostradali	405.655.509	12.471.567	418.127.076
Ricavi per servizi da costruzione	96.964.718	(20.991.649)	75.973.069
Altri ricavi	19.175.367	3.426.126	22.601.493
Totale Ricavi	521.795.594	(5.093.956)	516.701.638

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 2022	Variazioni	Importo 2023
Introiti da pedaggio	388.000.967	10.436.556	398.437.523
Royalties da gestione sub concessioni	16.075.577	1.912.620	17.988.197
Recupero spese per esazione	1.578.965	122.391	1.701.356
Totale	405.655.509	12.471.567	418.127.076

L'aumento degli "introiti da pedaggio" risulta imputabile esclusivamente all'incremento del traffico complessivo sulle tratte A4 e A31 pari al 3,23% con un forte incremento registrato da gennaio a aprile 2023; per quanto riguarda le singole componenti, il traffico leggero è quello che nel 2023 ha meglio performato rispetto al 2022, mentre il traffico pesante mostra una leggera contrazione (si rimanda alla ampia trattazione effettuata sull'andamento del traffico nella Relazione sulla Gestione al paragrafo 4.1).

Si ricorda che i ricavi da pedaggio includono l'integrazione del canone annuo definito in base all'art.1 comma 200 L.296/2006 (si veda Nota 27 "Altri costi operativi") pari a Euro 47.126 mila (nel 2022 pari a Euro 46.084 mila).

A seguito dell'incremento tariffario richiesto per l'anno 2024, conformemente all'art. 15 della Convenzione Unica (ai sensi art. 2 commi 82 e seg. del D.L. 3.10.2006 n 262, convertito dalla Legge 24.11.2006 n. 286 e s.m.i.) sottoscritta il 09.07.2007, l'Ente Concedente, con Decreto Legge n. 215 del 28.12.2023 pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 30 dicembre 2023, ha riconosciuto alla società un incremento tariffario applicabile dal 1 gennaio 2024 pari al 2,30% sulle tariffe unitarie chilometriche di pedaggio in vigore al 31.12.2023.

I *proventi per royalties* sulle vendite dei carburanti, dei ristoranti e bar nelle aree di sosta hanno evidenziato un incremento dell'1,4% rispetto al 2022 passando da Euro 16.076 mila nel 2022 ad Euro 17.988 mila (per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 4.4 della presente Relazione sulla Gestione).

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

Ricavi per servizi da costruzione

Le attività di sviluppo del settore costruzioni per altri progetti ed il relativo fatturato risultano pari ad Euro 75.973 mila (nel 2022 Euro 96.965 mila). Si rinvia alla Nota n. 2 per un dettaglio completo degli investimenti in attività autostradali. Si ricorda che i "Ricavi per servizi da costruzione", coerentemente con il modello contabile adottato per effetto del documento interpretativo IFRIC 12, rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata; sono valutati al *fair value* determinato sulla base del totale dei costi sostenuti ed iscritti tra i costi operativi.

Altri ricavi

La voce *Altri ricavi*, non direttamente correlati all'andamento del traffico, passa da Euro 19.175 mila nel 2022 ad Euro 22.601 mila.

Altri ricavi	Importo 2022	Variazioni	Importo 2023
Recupero costi "opere ferroviarie" / Lavorazioni per conto terzi	10.505.018	1.715.042	12.220.060
Riaddebito costi relativi al personale in distacco	4.156.143	580.281	4.736.424
Risarcimento danni subiti su strutture autostradali	1.483.179	(314.873)	1.168.306
Contributi progetti europei	326.100	687.536	1.013.636
Ricavi da gestione impianti pubblicitari e aree servizio	666.454	289.215	955.669
Ricavi da attraversamenti	280.494	482.881	763.375
Servizi autostradali	745.946	(79.670)	666.276
Affitti attivi	363.201	51.041	414.242
Ricavo per rimborsi spese	100.076	176.769	276.845
Contributi Fondimpresa - formazione del personale	51.380	70.026	121.406
Vendita materiale ferroso	58.213	2.830	61.043
Accordi con Fornitori/clienti/penali	212.350	(182.347)	30.003
Attività di servizi v/terzi	25.825	(25.825)	-
Altro	200.988	(26.780)	174.208
Totale	19.175.367	3.426.126	22.601.493

Tale voce include fra i valori maggiormente significativi:

- il recupero degli oneri correlati (i) sia al contratto sottoscritto con RFI e MIMS regolante i rapporti transitori e permanenti per la realizzazione e gestione delle opere ferroviarie e stradali interferenti con la sede autostradale e sue pertinenze in dipendenza della costruenda linea ferroviaria A.V./A.C. Torino-Venezia, tratta Milano-Verona, lotto funzionale Brescia Est - Verona in affiancamento all'autostrada A4 Torino -Trieste tra il km 233+300 e il km 271+000, (ii) sia al contratto con RFI e MIMS regolante i rapporti transitori e permanenti per la realizzazione e gestione delle opere ferroviarie e stradali interferenti con la il Nuova Casello di Montecchio in dipendenza della costruenda linea ferroviaria A.V./A.C. come descritto nella "Relazione sulla Gestione" al paragrafo 4.8;
- il recupero dei costi relativi a personale in distacco presso altre società del gruppo A4 Holding;
- risarcimenti su danni subiti dalle infrastrutture autostradale da parte di clienti;
- incassi di contributi su progetti europei (progetto 2018-IT-TM-0013-S C-Roads Italy 2 e progetto Meridian citati al paragrafo 8.3 della Relazione sulla Gestione) nell'ambito di un'ampia collaborazione internazionale volta alla promozione della digitalizzazione del sistema di mobilità attraverso l'implementazione di sistemi e servizi digitali lungo i Corridoi europei per il trasporto merci più trafficati).

Ricavi nei confronti di parti correlate

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

Controllante	Descrizione attività	Importo 2022	Variazioni	Importo 2023
A4 Holding S.p.A.	Riaddebito costi del personale in distacco	4.077.548	584.109	4.661.657
Consociate e collegate	Descrizione attività	Importo 2022	Variazioni	Importo 2023
A4 Mobility S.r.l.	Riaddebito costi del personale in distacco, riaddebiti vari	216.103	33.158	249.261
A4 Trading S.r.l.	Riaddebito costi del personale in distacco, diritti d'accesso canone di sub locazione	213.729	14.434	228.163
Globalcar Service S.r.l.	Locazioni	35.000	2.517	37.517
Totale consociate e collegate		464.832	50.109	514.941

Altre parti correlate	Descrizione attività	Importo 2022	Variazioni	Importo 2023
Autogrill Italia S.p.A.	Royalties	5.406.350	8.721.551	14.127.901
Telepass S.p.A.	Test VCCF per pedaggi SET	2.292	17.748	20.040
Autostrade per l'Italia S.p.A. (*)	Proventi di esazione	221.056	(221.056)	-
Rav Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	Proventi di esazione	10	(10)	-
Totale parti correlate		5.629.708	8.518.233	14.147.941

(*) dall'esercizio 2023 i ricavi verso Autostrade per l'Italia S.p.A. non rientrano fra le parti correlate.

COSTI

Nota 27 – COSTI OPERATIVI

I costi operativi sono costituiti come di seguito indicato.

Costi operativi	Importo 2022	Variazioni	Importo 2023
Costi materie prime, sussidiarie, di cons. e merci	1.342.410	(411.996)	930.414
Costi per servizi	205.277.021	(15.288.172)	189.988.849
Costi per godimento beni di terzi	1.361.469	466.181	1.827.650
Costi per il personale	35.799.527	(1.395.031)	34.404.496
Altri costi operativi	59.676.361	1.417.045	61.093.406
Totale costi operativi	303.456.788	(15.211.973)	288.244.815

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 2022	Variazioni	Importo 2023
Carburanti e lubrificanti	838.514	(95.374)	743.140
Sale e sabbia	304.586	(304.586)	-
Abbigliamento e dispositivi di sicurezza	172.763	(5.670)	167.093
Altri costi	26.547	(6.366)	20.181
Totale	1.342.410	(411.996)	930.414

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 2022	Variazioni	Importo 2023
Costi per manutenzioni	81.082.610	5.998.361	87.080.971
Costi per costruzioni autostradali	96.964.718	(20.991.649)	75.973.069
Costi di esazione e di gestione impianti autostazione	11.514.542	1.198.748	12.713.290
Prestazioni informatiche e servizi Tlc	5.043.859	119.590	5.163.449
Utenze	5.515.003	(1.230.025)	4.284.978
Assicurazioni	2.893.723	(298.416)	2.595.307
Consulenze tecniche, amministrative, legali e fiscali	1.286.906	(252.329)	1.034.577
Altro	975.660	167.548	1.143.208
Totale	205.277.021	(15.288.172)	189.988.849

La diminuzione dei costi per servizi del 7,45% è imputabile prevalentemente alla rilevazione dei costi e ricavi da costruzione (IFRIC 12) relativi all'incremento dei beni devolvibili.

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 2022	Compensi 2023
Revisione legale	Revisore della capogruppo	44.597	36.665
Altri servizi	Revisore della capogruppo	40.000	75.000
Totale		84.597	111.665

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 2022	Variazioni	Importo 2023
Noleggi operativi	1.316.912	461.814	1.778.726
Diritto di superficie	44.557	4.367	48.924
Totale	1.361.469	466.181	1.827.650

Costi per il personale

I costi del personale sono costituiti come di seguito indicato.

Costi del personale	Importo 2022	Variazioni	Importo 2023
Totale costi del personale	35.799.527	(1.395.031)	34.404.496
Totale	35.799.527	(1.395.031)	34.404.496

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 medio dei dipendenti risulta così suddiviso per categoria:

Numero medio dipendenti	numero 2022	Variazioni	numero 2023
Dirigenti	4	-	4
Quadri	15	3	18
Impiegati	285	(10)	275
Operai	76	3	79
Totale	380	(4)	376

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 2022	Variazioni	Importo 2023
Integrazione del canone annuo ⁽¹⁾	46.084.379	1.041.202	47.125.581
Canone di sub-concessione e concessione autostradale ⁽²⁾	11.508.794	704.916	12.213.710
Imposte e tasse (IMU, TARI, TASI, etc.)	1.381.206	(188.490)	1.192.716
Contributi associativi	500.256	19.254	519.510
Altro	201.726	(159.837)	41.889
Totale	59.676.361	1.417.045	61.093.406

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 2023 e del 31 dicembre 2022.

Nota 28 – AMMORTAMENTI, ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI

La voce è composta come di seguito indicato.

Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	Importo 2022	Variazioni	Importo 2023
Ammortamento attività materiali	212.374	(20.334)	192.040
Ammortamento diritti concessori immateriali	130.233.593	18.422.367	148.655.960
Ammortamento altre attività immateriali	89.182	(55.084)	34.098
Ammortamento beni in locazione	1.442.899	(361.575)	1.081.324
Accantonamento per rischi e oneri	-	32.000.000	32.000.000
(Utilizzo)/accantonamento fondi per impegni da convenzione	(3.890.040)	(1.887.097)	(5.777.137)
(Svalutazioni)/Ripristini di valore	-	-	-
Totale ammort., accant. e svalutaz.	128.088.008	48.098.277	176.186.285

Ammortamenti

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

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

Accantonamento per rischi e oneri

La voce in oggetto riflette gli effetti degli oneri che la Concessionaria dovrà sostenere per l'adempimento delle obbligazioni indicate nel PEF superiori ai benefici attesi nell'arco temporale di riferimento: la differenza negativa emersa per euro 32.000 mila è stata iscritta in un fondo rischi "beni gratuitamente devolvibili", (si rimanda per i dettagli di spiegazione alla Nota 15 Fondi rischi e oneri).

(Utilizzo)/accantonamento fondi per impegni da convenzione

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

PROVENTI E ONERI DA ATTIVITÀ FINANZIARIA

Nota 29 – PROVENTI E ONERI DA ATTIVITÀ FINANZIARIA

Proventi finanziari

Risultano così dettagliati:

Proventi finanziari	Importo 2022	Variazioni	Importo 2023
Interessi attivi da conto corrente bancario	-	980.191	980.191
Proventi finanziari da crediti	35.157	(19.527)	15.630
Altri proventi finanziari	-	5.129	5.129
Totale proventi finanziari	35.157	965.793	1.000.950

Oneri finanziari

La voce accoglie gli oneri derivanti dalla gestione finanziaria.

Oneri finanziari	Importo 2022	Variazioni	Importo 2023
Effetto finanziario accantonamento IFRIC 12	3.017.350	4.298.622	7.315.972
Interessi passivi su finanziamenti	2.395.582	3.570.133	5.965.715
Oneri finanziari diversi	743.640	(395.708)	347.932
Interessi passivi su debiti diversi	181.108	(40.413)	140.695
Interessi IAS 19-IFRS9	73.271	291.111	364.382
Totale oneri finanziari	6.410.951	7.723.745	14.134.696

L'Effetto finanziario accantonamento IFRIC 12" corrisponde all'onere finanziario di competenza dell'esercizio 2023 a fronte della determinazione del fondo "manutenzioni cicliche" in base al suddetto IFRIC 12 (si veda Nota 15).

Gli "interessi passivi su finanziamenti" includono la quota di competenza del finanziamento di originari Euro 200 milioni sottoscritto dalla Società in data 29 settembre pari ad

Euro 5.822 mila oltre all'effetto dell'applicazione del Costo Ammortizzato pari ad Euro 144 mila.

La voce "Oneri finanziari diversi" accoglie le commissioni di mancato utilizzo di una linea di credito di Euro 50.000 mila sottoscritta in data 26 settembre 2019 e ad oggi mai utilizzata pari ad Euro 150 mila.

Altri oneri da attività finanziarie

Negli esercizi 2022 e 2023 nessun valore risultante con riferimento alla voce in oggetto.

Oneri finanziari capitalizzati

Negli esercizi 2022 e 2023 non risultano capitalizzati oneri finanziari.

Costi nei confronti di parti correlate

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

	Costi materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	Costi per servizi	Costo per godiment o beni di terzi	Costo per il personale	Altri costi operativi	TOTALE
A4 Mobility S.r.l.	-	21.387.833	-	9.526	18.223	21.415.582
A4 Holding S.p.A.	-	12.597.422	-	-	4	12.597.426
Autogrill S.p.A.	-	8.708.697	-	-	48.564	8.757.261
A4 Trading S.r.l.	121.221	4.968.991	48.924	35.620	2	5.174.758
Globalcar Service S.r.l.	-	2.206.503	1.768.330	-	156	3.974.989
Telepass S.p.A.	-	332.951	-	-	-	332.951
Abertis Italia S.r.l.	-	-	1.000	-	-	1.000
Autostrade per l'Italia S.p.A. (*)	-	-	-	-	-	-
Totale 2023	121.221	50.202.397	1.818.254	45.146	66.949	52.253.967

(*) dall'esercizio 2023 la società non più rientrante fra le parti correlate.

ONERI E PROVENTI FISCALI

Nota 30 – ONERI E PROVENTI FISCALI

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

Oneri e proventi fiscali	Importo 2022	Variazioni	Importo 2023
Imposte correnti	(19.061.270)	3.100.896	(15.960.374)
Imposte anticipate/differite	(6.961.365)	688.967	(6.272.398)
Totale (oneri) e proventi fiscali	(26.022.635)	3.789.863	(22.232.772)

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

Imposte correnti	Importo 2022	Variazioni	Importo 2023
IRES	(15.862.542)	2.496.031	(13.366.511)
IRAP	(3.198.728)	604.865	(2.593.863)

Totale	(19.061.270)	3.100.896	(15.960.374)
---------------	---------------------	------------------	---------------------

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 2022	Effetto fiscale Imposta %	Imponibile 2023	Effetto fiscale Imposta %
Risultato prima delle imposte	83.875.004	-	39.136.792	
Onere fiscale teorico	- (20.130.001)	24,00%	(9.392.830)	24,00%
Differenze permanenti svalut immob immateriali	-	- 24,00%	32.000.000	(7.680.000) 24,00%
Altre differenze permanenti - cambio aliquota IRES	- (2.437.774)		---	24,00%
Riprese costi manutenzioni limite 1% senza eff. anticipate	1.416.148	(339.876) 24,00%	13.978.093	(2.763.306) 24,00%
ACE	(3.829.100)	918.984 24,00%	(3.650.561)	876.135 24,00%
Altre differenze permanenti	-	12.542 -	(295.371)	70.889
Imposte correnti di competenza dell'esercizio	(21.976.125)	26,20%	(18.889.113)	48,26%

Riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e onere fiscale effettivo IRAP	Imponibile 2022	Effetto fiscale Imposta %	Imponibile 2023	Effetto fiscale Imposta %
Risultato prima delle imposte	83.875.004		39.136.792	
Onere fiscale teorico	(3.271.125)	3,90%	(1.526.335)	3,90%
Differenze permanenti svalutazioni partecipazioni	-	- 3,90%	32.000.000	(1.248.000) 3,90%
Altre differenze permanenti	21.002.897	(819.113) 3,90%	14.598.051	(569.324) 3,90%
Effetti anni precedenti (IRAP)	-	43.728 3,90%	-	- 0,00%
Imposte correnti di competenza dell'esercizio	(4.046.510)	4,82%	(3.343.659)	8,54%

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 2023.

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

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

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

Descrizione	Imposte Anticipate 31.12.2022			Imposte Anticipate 31.12.2023		
	Imponibile	Aliquota	Imposta	Imponibile	Aliquota	Imposta
Fondi rischi	106.502.345	27,88%	29.714.154	99.446.786	27,90%	27.745.653
Differenze temporanee fiscalmente rilevanti	51.181.370	27,90%	14.279.602	38.385.980	27,90%	10.709.688
Ammortamento diritti concessori - IFRIC 12	83.071.522	24,19%	20.132.150	80.147.185	24,10%	19.315.436
Fondo liberalità deducibile Legge 182/82	7.504.224	27,90%	2.093.678	7.504.224	27,90%	2.093.678
Premi al personale e altri costi	1.510.630	27,90%	421.466	820.393	27,90%	228.889
Benefici ai dipendenti - IAS 19	55.388	27,90%	15.453	50.259	27,90%	14.022
Effetti applicazione IFRS16	2.684.035	25,58%	748.846	3.033.035	27,13%	822.817
Svalutazione crediti	410.646	27,90%	114.570	447.171	27,90%	124.761
Svalutazione crediti finanziari IFRS 9	162.468	27,90%	45.329	162.468	27,90%	45.329
Totale imposte anticipate			67.565.248			61.100.273

INFORMAZIONI FINANZIARIE

INFORMAZIONI FINANZIARIE

Nota 32 – RENDICONTO FINANZIARIO

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

	Importo 2022	Importo 2023
Disponibilità/(indebitamento) iniziale corrente	236.241.106	262.180.494
Flusso generato/(assorbito) nel periodo	25.939.388	70.835.505
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE	262.180.494	333.015.999
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)	172.748.778	238.989.456
B) Flusso da/(per) attività di investimento	(68.967.360)	(79.442.998)
D) Flusso da/(per) attività finanziarie	(77.842.030)	(88.710.953)

Si commentano di seguito le movimentazioni che hanno generato nell'anno liquidità pari ad Euro 70.836 mila; nel 2022 Euro 25.939 mila.

La dinamica finanziaria del 2023 evidenzia flussi generati dall'attività operativa pari a Euro 238.989 mila (nel 2022 pari a Euro 172.749 mila) derivanti da autofinanziamento per Euro 211.737 mila (nel 2022 Euro 205.771 mila) in parte generato dalla gestione operativa corrente per Euro 27.523 mila (nel 2022 l'assorbimento della gestione operativa corrente è risultato pari ad Euro 33.022 mila) considerato il pagamento di imposte per Euro 17.680 mila (nel 2022 Euro 31.594 mila).

L'attività di investimento, sviluppatasi principalmente nell'ambito della realizzazione delle infrastrutture viabilistiche, ha assorbito nel corso dell'anno liquidità per Euro 79.443 mila (nel 2022 Euro 68.967 mila). La voce include le spese per manutenzioni cicliche sull'infrastruttura autostradale (IFRIC12).

La variazione netta dei flussi da attività finanziarie risulta negativa per un importo pari ad Euro 88.711 mila (nel 2022 Euro 77.842 mila). Tale assorbimento di liquidità risulta imputabile principalmente al pagamento della rata capitale per Euro 25,0 milioni del finanziamento di originari Euro 200 milioni e al pagamento di dividendi per Euro 57,8 milioni e al pagamento di dividendi per Euro 57,9 milioni.

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine esercizio sono pari a Euro 333.016 mila raffrontabili con quelle dello scorso anno pari ad Euro 262.180 mila.

Informazioni sulla posizione finanziaria netta

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

Come riportato a commento della Nota 11, nel corso del 2023 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: questa la motivazione della composizione variata delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti sotto riportata.

	31.12.2022	31.12.2023
Depositi bancari	(260.692.432)	(331.527.939)
Cassa	(1.488.062)	(1.488.060)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(262.180.494)	(333.015.999)
Crediti finanziari a breve termine	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Altre attività finanziarie correnti	-	-
Finanziamenti a breve termine	25.000.000	25.000.000
Scoperti di conto corrente	-	-
Altre passività finanziarie a breve termine	1.210.567	1.736.500
Totale passività finanziarie correnti	26.210.567	26.736.500
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto corrente	(235.969.927)	(306.279.499)
Finanziamenti a medio-lungo termine	124.602.966	99.747.306
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine	-	-
Indebitamento finanziario non corrente	124.602.966	99.747.306
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto	(111.366.961)	(206.532.193)

ALTRE
INFORMAZIONI

ALTRE INFORMAZIONI

Gestione dei rischi finanziari

In conformità a quanto richiesto dall'IFRS 7, si precisa che la Società, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative, risulta potenzialmente esposta ai seguenti rischi finanziari:

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

La Società gestisce e controlla i rischi sopra riportati in coerenza con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione nell'ambito del piano strategico di volta in volta approvato.

Rischio di liquidità

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

I principali principi a cui si ispira la gestione di liquidità della Società sono:

- esistenza di una struttura operativa che opera all'interno di limiti assegnati e di una struttura di controllo autonoma dalla prima;
- approccio prudenziale nella stima delle proiezioni dei flussi in entrata ed uscita, specialmente in riferimento ai flussi volti a garantire le risorse finanziarie necessarie al rispetto del programma degli investimenti previsti nell'attuale Piano Finanziario 2007-2046 approvato dall'Ente Concedente;
- valutazione dell'impatto di diversi scenari, inclusi quelli di stress, sui flussi temporali in entrata e uscita.

Nel corso del 2019 la società ha sottoscritto con primari istituti di credito i seguenti contratti con successiva erogazione/utilizzo nel 2020:

- un finanziamento chirografario di Euro 200 milioni;
- una linea di credito *revolving* di Euro 50 milioni con scadenza 30.09.2024 volta a garantire alla Società una riserva di liquidità per eventuali necessità di cassa che potrebbero prospettarsi in relazione agli investimenti programmati.

Si riporta nella seguente tabella la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2023. Gli importi sottoindicati comprendono anche il pagamento degli interessi (si precisa che i flussi relativi agli interessi nei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso disponibile alla fine di ogni anno mantenuto costante fino alla scadenza).

Tipologia di passività finanziaria	Valore Contabile	Flussi di cassa contrattuali			
	31.12.2023	Totali	entro 12 mesi	da 1 a 5 anni	oltre i 5 anni
Finanziamenti Bancari	126.483.806	126.483.806	26.736.500	99.747.306	-

Per completezza di informativa, nella seguente tabella si riporta la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2022.

Tipologia di passività finanziaria	Valore Contabile 31.12.2022	Flussi di cassa contrattuali			
		Totali	entro 12 mesi	da 1 a 5 anni	oltre i 5 anni
Finanziamenti Bancari	150.813.533	150.813.533	26.210.567	124.602.966	-

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	31.12.2022	31.12.2023
Cassa e disponibilità liquide	262.180.494	333.015.999
Totale	262.180.494	333.015.999

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 2007-2046 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 2023 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 2023 e al 31 dicembre 2022 nel caso di variazioni dei tassi di interesse verso cui la Società risulta esposta (al lordo degli effetti fiscali).

Valore Contabile 31.12.2023	Risultato di esercizio Euro/000		Patrimonio netto Euro/000	
	+100 bp	-100 bp	+100 bp	-100 bp
Finanziamenti a tasso variabile	15.907	17.901	572.544	574.538

Valore Contabile 31.12.2022	Risultato di esercizio Euro/000		Patrimonio netto Euro/000	
	+100 bp	-100 bp	+100 bp	-100 bp
Finanziamenti a tasso variabile	56.720	58.985	612.860	615.124

Ulteriori rischi di minore impatto per la Società

Rischio di credito

Il "rischio di credito" risulta di bassa entità per la Società, sia per effetto della gestione dei crediti all'interno di un processo di gestione convenzionale in regime di reciprocità che nei fatti è sempre stato rispettato, sia per effetto della selezione di debitori ad elevato *standing* creditizio. Le posizioni per le quali si rileva un'oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale, allineandosi al *fair value*, sono oggetto di svalutazione individuale. L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero future, nonché del valore delle garanzie e delle cauzioni ricevute dai clienti. A fronte di crediti che non sono oggetto di svalutazione analitica sono stati stanziati fondi su base statistica, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati a disposizione.

Rischio di prezzo

La Società, nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative, non risulta esposta in misura significativa al rischio di variazione prezzi.

Informativa sul *fair value*

Per aumentare la coerenza e la comparabilità delle misurazioni del *fair value*, l'*International Accounting Standard Board* (IASB), a maggio 2011, ha pubblicato l'IFRS 13 "Valutazione del *fair value*", recepito dal Regolamento dell'Unione Europea n. 1255 dell'11 dicembre 2012, applicabile a partire dal 1° gennaio 2013.

L'IFRS 13 stabilisce che le valutazioni degli strumenti finanziari al *fair value* siano classificate sulla base di una gerarchia del *fair value* caratterizzata da tre livelli (par. 76-90) che riflette la significatività degli *input* utilizzati nelle valutazioni. In base al principio, si distinguono quindi i seguenti livelli di *fair value*:

- Livello 1 di *fair value*: gli *input* della valutazione dello strumento sono prezzi quotati per identici strumenti in mercati attivi a cui si ha accesso alla data di misurazione.
- Livello 2 di *fair value*: gli *input* della valutazione dello strumento sono diversi dai prezzi quotati di cui al punto precedente, che sono osservabili direttamente o indirettamente sul mercato.
- Livello 3 di *fair value*: gli *input* della valutazione dello strumento non sono basati su dati di mercato osservabili.

Come indicato dalla normativa, la gerarchia degli approcci adottati per la determinazione del *fair value* di tutti gli strumenti finanziari (azioni, OICR, titoli obbligazionari, prestiti obbligazionari emessi e derivati) attribuisce assoluta priorità ai prezzi ufficiali disponibili su mercati attivi per le attività e le passività da valutare e, in mancanza di questi, alla valutazione di attività e di passività basata su quotazioni significative, ovvero facendo riferimento ad attività e passività similari. Infine, in via residuale, possono essere utilizzate tecniche valutative basate su *input* non osservabili e, quindi, maggiormente discrezionali.

Attività e passività valutate al *fair value* su base ricorrente: ripartizione per livelli di *fair value*

Nel seguito si allega la Tabella che include i riferimenti all'IFRS 13 dei dati del Bilancio al 31 dicembre 2023:

Tabella IFRS 13

in migliaia di Euro	Note	Valore contabile	Fair Value			Totale
			Livello 1	Livello 2	Livello 3	
Attività valutate al Fair Value						
Altre partecipazioni	3	3	-	-	-	3
		3	-	-	-	3
Attività finanziarie non valutate al Fair Value						
Crediti commerciali (*)	7	113.259	-	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (*)	11	333.016	-	-	-	-
Crediti finanziari	4 e 8	-	-	-	-	-
		446.274	-	-	-	-
Passività finanziarie non valutate al Fair Value						
Finanziamenti	21	26.737	-	-	-	26.737
Presiti obbligazionari garantiti	16	-	-	-	-	-
Debiti commerciali (*)	22	99.700	-	-	-	99.700
		126.437	-	-	-	126.437

(*) 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	31.12.2022	31.12.2023
Fideiussioni:		
Verso altri	31.510.203	31.710.203
Altre garanzie		
Verso altri	-	-
Totale	31.510.203	31.710.203

La voce "Fideiussioni – Verso altri" è costituita dalle seguenti garanzie:

- fidejussione a favore dell'Ente Concedente per Euro 25.200 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 688 mila in favore dell'Agenzia delle Entrate a garanzia del rimborso IVA richiesto nel corso del 2018 in riferimento al credito della Società Tangenziali Lombardo Venete in liquidazione;
- fidejussione di Euro 737 mila in favore di Terna Rete S.p.A. a garanzia del pagamento dei lavori di realizzazione di una variante all'elettrodotto RETE S.r.l. 132 kV T.23030F1 Peschiera del Garda – Verona Santa Lucia;
- fidejussione di Euro 200 mila in favore di Meraner Muehlen Srl a garanzia del pagamento di future indennità di esproprio.

Al 31.12.2023 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 2023

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

Alla luce del quadro di riferimento, che prospetta un contesto macroeconomico ancora incerto in considerazione del protrarsi delle crisi geopolitiche in corso, si stima che il traffico sulle tratte di Autostrada BS-PD possa registrare un incremento, ancorché contenuto, rispetto al 2023, confermando livelli superiori a quelli pre-pandemia del 2019.

Sul versante dell'adeguamento annuo delle tariffe da pedaggio, a decorrere dal primo gennaio 2024, l'art. 8 comma 9 D.L. 3012/2023 n. 215 stabilisce per le società concessionarie attualmente interessate dalla procedura di aggiornamento dei piani economico finanziari, un incremento del 2,3%, ovvero pari al tasso di inflazione programmata ex NADEF.

Alla luce di quanto precede, gli Amministratori confidano in un positivo andamento della gestione e correlata continuità della remunerazione dell'attività.

Con questo quadro generale gli Amministratori confidano che le attese del traffico per il 2024 siano sostanzialmente in linea con il 2023 e non vi siano dubbi circa la continuità della remunerazione dell'attività.

INFORMAZIONI SU
ATTIVITÀ DI DIREZIONE
E COORDINAMENTO

INFORMAZIONI SU ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO

Introduzione

Ai fini di una completa informativa di Bilancio si forniscono le seguenti ulteriori informazioni complementari, così come richieste dall'art. 2497-bis, comma 4, Codice civile.

Viene quindi esposto prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo Bilancio approvato della società A4 Holding S.p.A. con sede in Verona Via Flavio Gioia, 71, CF/PI 0021230237, società che esercita l'attività di direzione e coordinamento.

Prospetto riepilogativo dello Stato Patrimoniale della società che esercita

l'attività di direzione e coordinamento

	31.12.2021 (*)	31.12.2022 (*)
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	-	-
B) Immobilizzazioni	601.633.222	637.703.024
C) Attivo circolante	35.494.026	203.234.752
D) Ratei e risconti attivi	120.355	14.579
Totale attivo	637.247.603	840.952.355
Totale patrimonio netto	538.918.854	530.056.080
B) Fondi per rischi e oneri	389.605	6.164.605
D) Debiti	97.914.761	304.731.670
E) Ratei e risconti passivi	24.383	-
Totale passivo	637.247.603	840.952.355

(*) dati predisposti secondo i principi contabili italiani.

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

	31.12.2021 (*)	31.12.2022 (*)
A) Valore della produzione	11.810.815	12.900.889
B) Costi della produzione	11.983.633	12.430.484
Differenza tra valore e costi della produzione	(172.818)	470.405
C) Proventi e oneri finanziari	19.690.632	50.455.046
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	(28.576.475)	1.232.132
Risultato prima delle imposte	(9.058.661)	52.157.583
Imposte sul reddito dell'esercizio	(88.762)	(1.520.357)
Risultato d'esercizio	(9.147.423)	50.637.226

(*) 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 2023 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 2023 evidenzia un utile di esercizio pari ad Euro 16.904.020.

Si propone all'Assemblea dei Soci di deliberare di:

- approvare il progetto di Bilancio d'Esercizio 2023 di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., le relative Note Esplicative e la Relazione sulla Gestione, nel testo e nelle risultanze oggi esposte, conferendo mandato al Presidente di apportare agli stessi le eventuali modifiche e/o integrazioni non sostanziali che si rendessero utili o più opportune per la loro migliore comprensione.
- quanto alla destinazione dell'utile dell'esercizio di Euro 16.904.020, propone di rinviare alle determine che vorrà assumere il socio in sede assembleare;
- conferire mandato al Presidente del Consiglio di Amministrazione affinché proceda al compimento degli atti conseguenti necessari.

RELAZIONE DEL
COLLEGIO SINDACALE
AL BILANCIO
D'ESERCIZIO 2023

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 2023 con un utile al netto delle imposte pari a milioni di euro 16,904 (57,852 milioni di euro nel 2022), 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 18 marzo 2024 la Relazione Annuale dell'Organismo di Vigilanza sul 2023, datata 04 marzo 2024, dalla quale si evince che, complessivamente, l'Organismo di Vigilanza rileva l'effettivo mantenimento di un articolato e complessivo assetto procedurale del Modello Organizzativo adeguato al sistema di controllo interno;
- nel corso dell'esercizio, non abbiamo rilasciato i pareri richiesti ai sensi dell'art. 2386 del Codice civile;
- abbiamo incontrato periodicamente i responsabili della Società di Revisione, con i quali è stato instaurato il previsto scambio di informazioni. Negli incontri effettuati, siamo stati informati sugli esiti delle verifiche periodiche sulla regolare tenuta della contabilità, sull'andamento e sull'esito della revisione, nonché sugli aspetti chiave della revisione che hanno riguardato tematiche valutative, oltre che sulle principali implicazioni delle operazioni che hanno caratterizzato l'esercizio 2023. Inoltre, siamo stati messi al corrente dalla Società di Revisione in merito alle tematiche contabili rilevanti indicate dalla stessa, che non comportano nel loro complesso numerario errori significativi da evidenziare nella Relazione di revisione al bilancio;
- abbiamo verificato l'indipendenza della Società di Revisione, in particolare per quanto concerne la prestazione di servizi non di revisione;
- in ordine alle operazioni con parti correlate, i rapporti economici e finanziari tra la Vostra Società e le imprese controllate, collegate e controllanti sono stati illustrati dall'organo di amministrazione nell'ambito della Nota Integrativa, nonché nella Relazione sulla Gestione;
- non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15 D.L. 118/2021 o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies D.Lgs. 14/2019. Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui art. 25-novies D.Lgs. 14/2019, o ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 30-sexies D.L. 152/2021, convertito dalla legge 233/2021 e successive modificazioni.



Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2023, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 20 marzo 2024; 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 418 milioni, avendo registrato un aumento complessivo del 2,95% rispetto al 2022 (Euro 406 milioni);
- relativamente alle attività per imposte anticipate, di cui alla nota 6 della Nota Integrativa, è data evidenza dal Consiglio di Amministrazione della recuperabilità di tale credito nell'ambito del consolidato fiscale, considerando gli imponibili fiscali derivati dal Business Plan di gruppo previsti entro il termine della Concessione: sullo specifico punto, dagli incontri con la società di revisione, non sono emersi rilievi;
- relativamente alla voce "Fondi rischi e oneri", è data evidenza della movimentazione dell'esercizio al punto 15 della Nota Integrativa. Con particolare riguardo al fondo rischi beni gratuitamente devolvibili, il Consiglio di Amministrazione motiva l'iscrizione a detto fondo dell'importo di Euro 32 milioni con gli effetti derivanti dall'applicazione delle metodologie previste in tema di Piani Economico Finanziari, che si traducono nell'incremento del valore complessivo degli ammortamenti e svalutazioni determinati con l'obiettivo di azzerare il valore netto di bilancio degli assets entro la scadenza concessoria definita a fine 2026.
- relativamente all'ambito regolatorio, è data evidenza e si rinvia al paragrafo 2 della Relazione sulla Gestione ("Quadro regolatorio e rapporti con il Concedente") per avere contezza degli eventi significativi: si segnala che il Piano Economico finanziario attualmente approvato e vigente è quello relativo al periodo 2013/2017, mentre i piani relativi ai periodi concessori successivi (2018-2022 e 2023-2026), pur presentati dalla Concessionaria nei termini, sono in attesa di essere approvati dal Concedente. La società dà comunque atto che, nel modello regolatorio, per garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria, è prevista l'inclusione di poste figurative (di segno positivo o negativo,) al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio, e fornisce anche il valore stimato di tali poste, precisando che le stesse saranno assorbite entro il termine del periodo concessorio (31.12.2026); in merito a tali poste figurative la società di revisione non ha rilevato alcuna criticità e non ha evidenziato richiami di informativa nella propria



relazione al bilancio 31.12.2023, 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 2023, 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 conferma le preoccupazioni già manifestate nelle relazioni ai bilanci degli esercizi precedenti, in relazione ai ritardi oggi esistenti nella definizione degli accordi con il Concedente;
- in merito al paragrafo "Eventi successivi al 31 dicembre 2023" delle note esplicative, gli Amministratori confidano che le attese del traffico per il 2024 siano sostanzialmente in linea con il 2023;
- la Società di Revisione, da ultimo incontrata il 25 gennaio 2024 (in audio video conferenza) e il 4 aprile 2024 (in presenza), ha provveduto ad emettere in data 4 aprile 2024 la Relazione sul bilancio d'esercizio, che non contiene rilievi né richiami di informativa.

Tenuto conto di tutto quanto precede, non rileviamo, sotto i profili di nostra competenza, motivi ostativi in merito all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2023.

In merito alla proposta di destinazione dell'utile di esercizio, gli Amministratori propongono di rinviare alle determinate che vorrà assumere il socio in sede assembleare. Sul punto, il Collegio evidenzia all'Azionista che l'eventuale ripartizione di utile dovrà



risultare compatibile con gli impegni di spesa connessi allo svolgimento del servizio autostradale, alla prosecuzione degli interventi in corso ed a quelli programmati nei Piani Economico – Finanziari. L'adozione di criteri prudenziali risulta, inoltre, giustificata in considerazione del mancato perfezionamento della procedura di aggiornamento del rapporto concessorio e del relativo Piano Economico Finanziario, tuttora in itinere, nonché dall'approssimarsi della scadenza della Concessione stessa (31.12.2026).

Per i motivi sopraesposti, il Collegio raccomanda all'Azionista l'adozione di determinazioni coerenti con la situazione economico-giuridica esistente e con l'attuale quadro regolatorio-convenzionale, anche in considerazione della raccomandazione formulata dal Concedente Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con la circolare 0003639 del 06 febbraio 2024, inviata a tutte le società concessionarie autostradali.

Verona, 4 aprile 2024

Per il Collegio Sindacale

Dott.ssa Maria Brogna (Presidente)



RELAZIONE DELLA
SOCIETÀ DI REVISIONE
AL BILANCIO
D'ESERCIZIO 2023



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 dalla situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2023, 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 esplicative 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 2023, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte 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.



Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2023

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 agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare 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;



Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.

Relazione della società di revisione

31 dicembre 2023

- 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 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

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), 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 2023, 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 della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al 31 dicembre 2023 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al 31 dicembre 2023 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), 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, 4 aprile 2024

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

