



BILANCIO ESERCIZIO 2022

INDICE

CAPITALE SOCIALE - Composizione	5
AVVISO DI CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA ORDINARIA	6
CARICHE SOCIALI	7
RELAZIONE SULLA GESTIONE	9
1 Parte Generale	10
2 Andamento della gestione	10
2.1 Andamento economico-finanziario.....	10
a. Situazione finanziaria	12
2.3 Situazione patrimoniale	13
3 Attività autostradale	14
3.1 Andamento del traffico	14
3.2 Incidentalità.....	22
3.3 Tariffe	24
3.4 Ricavi da gestione aree di servizio	26
3.5 Manutenzioni stradali	27
3.6 Servizi all'utenza stradale	32
3.7 Supporto alla costruzione della nuova linea Ferroviaria Alta Capacità.....	34
3.8 Gestione contenziosi per danni subiti dalla Società	36
4 Gestione degli investimenti	37
4.1 Attività di costruzione: investimenti in corso di realizzazione.....	37
4.2 Altro: contributi concessori	39
4.3 Investimenti da realizzare.....	40
4.4 Altre opere in fase di progettazione e di prossima realizzazione	41
5 Risorse umane	45
5.1 Informazioni su ambiente e personale	45
5.2 Organizzazione delle risorse umane	46
5.3 Sicurezza e salute nell'ambiente di lavoro	47
6 Governance, organizzazione e gestione delle attività	49
6.1 Informazioni sul governo societario e gli assetti proprietari	49
6.2 Mobilità sostenibile	50
6.3 Sostenibilità: piano, governance e bilancio.....	52
6.4 Sicurezza informatica	52
6.5 Carta dei servizi	54
6.6 Certificazioni aziendali.....	54
6.7 Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001.....	56
7 Evoluzione prevedibile della gestione	57
8 Altre informazioni	59
8.1 Principali rischi e incertezze	59
8.2 Rapporti con parti correlate.....	59
8.3 Studi, ricerche ed innovazioni.....	63
8.4 Azioni proprie.....	65
8.5 Eventi significativi in ambito regolatorio.....	65

9	Riconciliazione prospetti contabili IFRS e ITA GAAP	69
10	Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali prot. n. SVCA-MIT-0002267 del 30.01.2023	71
	BILANCIO DI ESERCIZIO	74
	Situazione patrimoniale - finanziaria	75
	Conto economico	77
	Conto economico complessivo	78
	Prospetto delle variazioni di patrimonio netto	80
	Rendiconto finanziario	81
	Contenuto e struttura del bilancio	82
	Principi contabili significativi.....	84
	Note Esplicative.....	98
	Informazioni finanziarie	128
	Altre informazioni.....	131
	Gestione dei rischi finanziari	132
	Rischio di liquidità.....	132
	Rischio tasso di interesse.....	133
	Sensitivity analysis	134
	Ulteriori rischi di minore impatto per la Società	134
	Informativa sul fair value.....	135
	Attività e passività valutate al fair value su base ricorrente: ripartizione per livelli di fair value	136
	Impegni e garanzie prestate	137
	Informazioni ex art. 1 comma 125, della Legge 4 agosto 2017 n. 124.....	137
	Eventi successivi al 31 dicembre 2022.....	137
	Informazioni su attività di direzione e coordinamento	139
	Proposta di destinazione del risultato d'esercizio.....	141
	RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE.....	143
	RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE.....	Errore. Il segnalibro non è definito.

CAPITALE SOCIALE - Composizione

Capitale sociale Euro 125.000.000

Composizione al 31.12.2022

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

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 **20 aprile 2023 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 2022, relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione, relazione del Collegio dei Sindaci e Relazione della Società di Revisione Legale: delibere inerenti e conseguenti;
2. Nomina del Collegio Sindacale per gli esercizi 2023-2024-2025 ai sensi dell'art. 22 dello Statuto sociale;
3. Determinazione dei compensi spettanti al Collegio Sindacale per gli esercizi 2023-2024-2025.

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 dall'art. 106, comma 2, del Decreto-Legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27, come prorogato, da ultimo, dall'art. 3, comma 10-undecies del Decreto-Legge 29 dicembre 2022, n. 198, convertito con modificazioni dalla Legge 24 febbraio 2023, n. 14,, è consentito l'intervento in Assemblea da parte dell'Azionista e degli altri aventi diritto anche mediante mezzi di telecomunicazione (teleconferenza, videoconferenza). È altresì consentita l'espressione del voto in via elettronica o per corrispondenza.

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

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.

La documentazione sarà disponibile presso la sede sociale nei termini di legge e verrà resa disponibile anche in formato elettronico al Socio che la richieda.

Per il Consiglio Di Amministrazione
Gonzalo Alcalde Rodriguez
Presidente

CARICHE SOCIALI

CARICHE SOCIALI

Consiglio di Amministrazione¹ - esercizi 2022 – 2024

Presidente

Gonzalo Alcalde Rodriguez

Consiglieri

Alessandro Bertani

Bruno Chiari

Alberto Brentegani

Paolo Ferrero

Collegio Sindacale - esercizi 2020 – 2022

Presidente - Rappresentante Ministero dell'Economia e delle Finanze

Vito Galizia

Sindaco effettivo - Rappresentante Ministero Infrastrutture e Trasporti

Rita Caianiello

Sindaco effettivo

Leonardo Cossu

Mariateresa Salerno

Giuliano Terenghi

Sindaco supplente

Giuseppe Benini

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 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.

Già da inizio 2022 la Società si è trovata ad operare in uno scenario macroeconomico caratterizzato dal perdurare della emergenza epidemiologica da Covid-19 e dalle tensioni geopolitiche sfociate dal marzo 2022 nel conflitto russo-ucraino.

L'operatività della concessionaria, anche relativa ai servizi pubblici essenziali, non ha subito alcuna interruzione; in particolare, nella gestione della rete autostradale in concessione sono stati garantiti tutti i servizi all'utenza ai fini della viabilità, così come sono proseguiti tutti gli interventi relativi alla manutenzione ed alle attività di investimento finalizzati ad un continuo innalzamento degli standard di sicurezza delle infrastrutture e dell'esercizio.

La Società non risulta direttamente esposta nelle aree geo-politiche interessate dalla crisi russo-ucraina. Tuttavia, il conflitto russo-ucraino ha avuto significative ripercussioni sui prezzi delle materie prime e derivati (petrolio, energia, gas, materiali ferrosi, etc.) ed indirettamente sui prezzi dei beni di consumo, creando una spirale inflazionistica che ha portato ad una crescita dei tassi di interesse conseguente alla mutata politica monetaria perseguita dalle Banche Centrali. Tali fattori hanno avuto e stanno avendo anche nell'anno 2023 una ricaduta sull'economia in generale e - nonostante alcuni elementi compensativi - anche sui settori nei quali opera la Società. La vigente Convenzione prevede, a fronte di eventi di forza maggiore come quello in esame, meccanismi contrattuali di riequilibrio economico-finanziario volti a compensarne gli effetti. Tale diritto è stato confermato dal Concedente in recenti interlocuzioni e da ART con l'emissione di una nota indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti; tuttavia, lo slittamento dell'approvazione del Piano economico Finanziario relativo al quinquennio 2018-2022 non ha permesso l'ottenimento degli aumenti tariffari dovuti.

Ad un anno dall'inizio della guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, l'economia dell'UE è entrata nel 2023 in condizioni migliori di quanto previsto in autunno. In base alle previsioni intermedie d'inverno, le prospettive di crescita per quest'anno salgono allo 0,8% nell'UE e allo 0,9% nella zona euro. Sia per l'UE che per la zona euro, la recessione tecnica che era stata annunciata per fine anno dovrebbe essere scongiurata. Le previsioni riducono inoltre leggermente le proiezioni per l'inflazione sia per il 2023 che per il 2024.

Dopo un'espansione sostenuta nel primo semestre del 2022, la crescita ha subito un calo nel terzo trimestre 2022, sebbene leggermente inferiore alle previsioni. Nonostante gli shock negativi, l'economia dell'UE ha evitato la contrazione nel quarto trimestre prospettata nelle previsioni d'autunno. Il tasso di crescita annuo per il 2023 è attualmente stimato al 3,5% sia nell'UE che nella zona euro.

2 Andamento della gestione

2.1 Andamento economico-finanziario

L'esercizio 2022 ha registrato *performance* positive degli andamenti economici aziendali ed in particolare una ripresa del traffico autostradale anche se non ancora ai livelli pre-COVID-19 (anno 2019 come riferimento). Sulla base di quanto detto, i ricavi complessivi dell'esercizio 2022 ammontano ad Euro 521,8 milioni evidenziando un aumento del 14,72% rispetto al 2021 (Euro 454,9 milioni).

I ricavi autostradali ammontano a Euro 405,7 milioni, con un aumento complessivo del 9,04% rispetto al 2021 (Euro 372,0 milioni); tale voce include: "introiti da pedaggio" per Euro 388,0 milioni (nel 2021 Euro 359,6 milioni), "royalties da gestione sub concessioni" per Euro 16,1 milioni (nel 2021 Euro 11,1 milioni) e "recupero spese da esazione" per Euro 1,6 milioni (nel 2021 Euro 1,3 milioni).

L'incremento degli introiti da pedaggio riflette l'aumento del traffico complessivo (veicoli chilometro paganti) pari al 10,12%, con un forte incremento degli spostamenti registrato da gennaio a maggio 2022, periodo che nell'anno 2021 presentava forti restrizioni agli spostamenti adottate per il contenimento della pandemia COVID-19.

Per quanto riguarda le singole componenti, il traffico leggero è quello che nel 2022 ha meglio performato rispetto al 2021. Infatti, il primo ed il secondo anno di pandemia hanno visto le maggiori contrazioni di traffico per le restrizioni COVID-19. Il traffico pesante, invece, continua nel *trend* positivo mostrato già a partire dalla fine del 2020 (allora anche per la sospensione delle limitazioni al traffico nei *week end* e nei festivi per favorire gli approvvigionamenti e l'industria) sino a Maggio 2022, mostrando poi invece una certa contrazione.

Gli effetti della ripresa dei volumi di traffico hanno influenzato positivamente anche i consumi presso le aree di servizio in subconcessione nella tratta servita: i *proventi per royalties* sulle vendite dei carburanti, dei ristoranti e bar nelle aree di sosta risultano in crescita passando da Euro 11,1 milioni nel 2021 ad Euro 16,1 milioni nel 2022 (per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 2.6 della presente Relazione sulla Gestione).

I *Ricavi per servizi da costruzione* (contabilizzati secondo le indicazioni dell'IFRIC 12) sono incrementati da Euro 70,0 milioni ad Euro 97,0 milioni principalmente per la messa in opera di alcuni lavori.

La voce *Altri ricavi*, non direttamente correlata all'andamento del traffico, migliora rispetto allo scorso esercizio (da Euro 12,8 milioni nel 2021 ad Euro 19,2 milioni nel 2022): include principalmente i riaddebiti dei costi sostenuti per attività di supporto alla costruzione della linea Alta Velocità Venezia-Milano sulla base di specifici contratti.

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

	ESERCIZIO 2021		ESERCIZIO 2022	
	Euro /000	%	Euro /000	%
Ricavi autostradali	372.018	81,79%	405.656	77,74%
Ricavi per servizi di costruzione	70.043	15,40%	96.965	18,58%
Altri ricavi	12.801	2,81%	19.175	3,67%
Ricavi	454.862	100,00%	521.796	100,00%
Costi operativi	(212.210)		(245.864)	
Oneri concessori	(52.928)		(57.593)	
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti	(110.972)		(128.088)	
RISULTATO OPERATIVO NETTO	78.752	17,31%	90.251	17,30%
Totale proventi/(oneri) da attività finanziaria	(3.761)		(6.376)	
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	74.991	16,49%	83.875	16,07%
Imposte	(23.699)	31,60%	(26.023)	31,03%
UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	51.292		57.852	

I *Costi operativi* netti ammontano complessivamente ad Euro 245,9 milioni ed aumentano del 15,86% rispetto al 2021 (Euro 212,2 milioni) prevalentemente per effetto della rilevazione dei costi da costruzione (IFRIC 12) relativi all'incremento dei beni devolvibili.

Gli *Oneri concessori* riconosciuti annualmente al Concedente in misura percentuale sugli incassi da pedaggio, ammontano ad Euro 57,6 milioni (Euro 52,9 milioni del 2021).

La voce *Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti* risente dell'utilizzo dei fondi per impegni da convenzione che comportano un effetto positivo di Euro 3,9 milioni (nel 2021 effetto per Euro 1,8 milioni).

Gli *Oneri finanziari* pari ad Euro 6,4 milioni sono aumentati rispetto al 2021 (Euro 3,8 milioni) quale effetto dell'aumento della componente finanziaria dell'IFRIC 12 e degli interessi passivi maturati sui finanziamenti.

Le *imposte* dell'esercizio ammontano ad Euro 26,0 milioni, in crescita proporzionale all'imponibile fiscale dell'esercizio.

a. Situazione finanziaria

Il Rendiconto Finanziario, qui esposto in forma maggiormente sintetica rispetto al prospetto inserito in Bilancio, mostra gli impatti delle variazioni intervenute nella voce Disponibilità liquide e mezzi equivalenti nel corso dell'esercizio ed evidenzia in particolare la generazione di liquidità per Euro 25.939 mila. Secondo quanto previsto dallo IAS 7 – Rendiconto finanziario, i flussi di cassa sono classificati tra attività operative, di investimento e di finanziamento. Al fine di allinearsi all'esposizione adottata dalla capogruppo Abertis Infraestructuras S.A. e di fornire una completa rappresentazione degli investimenti effettuati sulle infrastrutture autostradali, nella predisposizione del bilancio del corrente esercizio gli utilizzi relativi al Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali (IFRIC 12) sono stati inclusi all'interno delle attività di investimento.

	Anno 2021	Anno 2022
	Euro /000	Euro /000
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	51.292	57.852
<i>rettificato da operazioni senza effetti sulla liquidità:</i>		
<i>Ammortamenti</i>	112.789	131.978
<i>Svalutazione partecipazioni/ripristini</i>	44	-
<i>Accant.to/utilizzi Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture. autostradali</i>	23.423	16.751
<i>Utilizzi/Accantonamento altri fondi</i>	(631)	(811)
<i>Attività destinate alla vendita</i>	27.006	-
Autofinanziamento delle attività operative (1)	213.923	205.770
Variazione del capitale circolante	(19.848)	3.640
Variazione degli altri crediti/debiti operativi	5.387	1.631
Imposte pagate	(11.721)	(31.594)
Variazione delle attività/passività per imposte	18.230	(6.699)
Altre variazioni da/(per) attività operative (2)	(7.952)	(33.022)
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)	205.971	172.748
Attività materiali	-	(7)
Attività immateriali	(69.833)	(96.862)
Attività concessorie - IFRIC 12	-	-
Attività finanziarie non correnti/correnti	3.489	27.902
B) Flusso da/(per) attività di investimento	(66.346)	(68.967)
C) Flusso generato/(assorbito) dall'attività tipica (A+B)	139.625	103.781
Prestito obbligazionario	-	-
Altre passività finanziarie non correnti/correnti	(32.743)	(23.993)
Debiti verso altri correnti e non correnti	(790)	96
Canoni leasing pagati	(1.719)	(818)
Interessi passivi pagati	(1.157)	(1.870)
Interessi attivi incassati	3	35
Apporti degli azionisti/(Dividendi)	(20.110)	(51.292)
Variazioni riserve	-	-
D) Flusso da/(per) attività finanziarie	(56.516)	(77.842)
E) Flusso generato/(assorbito) nel periodo (C+D)	83.111	25.939
Disponibilità/(indebitamento) iniziale corrente	153.130	236.241
Flusso generato/(assorbito) nel periodo	83.111	25.939
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE	236.241	262.180

La dinamica finanziaria del 2022 evidenzia flussi generati da autofinanziamento per Euro 205.770 mila (nel 2021 Euro 213.923 mila) in parte utilizzato per far fronte alla gestione operativa corrente per Euro 33.022 mila (nel 2021 Euro 7.952 mila) ed in

particolare al pagamento di imposte per Euro 31.594 mila (il pagamento delle imposte nel 2021 ammontava ad Euro 11.721 mila); il saldo dell'attività operativa ammonta ad Euro 172.748 mila rispetto a quello del 2021 ammontante ad Euro 205.971 mila.

L'attività di investimento, sviluppatasi principalmente nell'ambito della realizzazione delle infrastrutture viabilistiche, ha assorbito, nel corso dell'anno, liquidità per Euro 68.967 mila sostanzialmente in linea con l'assorbimento di liquidità del 2021 (Euro 66.346 mila).

La variazione netta dei flussi da attività finanziarie ha assorbito liquidità per un importo pari a Euro 77.842 mila da confrontare con l'assorbimento di liquidità del 2021 per Euro 56.516 mila nel 2021): tale assorbimento di liquidità è stato determinato principalmente dal pagamento dei dividendi per Euro 51.292 mila (nel 2021 Euro 20.110 mila), dal rimborso di Euro 25 milioni della rata capitale al 31.03.2022 del finanziamento di originali Euro 200 milioni, dal pagamento dei relativi oneri finanziari per Euro 1.870 mila (nel 2021 Euro 1.157 mila).

Si evidenzia che la Società non detiene strumenti finanziari derivati.

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

Posizione finanziaria netta	31.12.2021	31.12.2022
	Euro /000	Euro /000
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(236.241)	(262.180)
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	347	1.211
Totale passività finanziarie correnti	25.347	26.211
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto corrente	(210.894)	(235.969)
Finanziamenti a medio-lungo termine	149.459	124.603
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine	-	-
Indebitamento finanziario non corrente	149.459	124.603
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto	(61.435)	(111.366)
Crediti finanziari a medio-lungo termine	-	-
Altre attività finanziarie non correnti	-	-
Totale attività finanziarie non correnti	-	-
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto totale	(61.435)	(111.366)

2.3 Situazione patrimoniale

In forma sintetica viene rappresentata nella tabella seguente la struttura patrimoniale comparata al 31 dicembre 2022 e 2021:

Situazione patrimoniale	31.12.2021	31.12.2022
	Euro /000	Euro /000
Attività Non Correnti	668.546	598.000
Attività Correnti	344.897	382.687
Totale Attività	1.013.443	980.687
Patrimonio netto	605.947	613.992
Passività Non Correnti	262.276	224.743
Passività Correnti	145.220	141.952
Patrimonio Netto e Passività	1.013.443	980.687

3 Attività autostradale

3.1 Andamento del traffico

Osservando nel corso del 2022 le variazioni mensili dei valori riferiti ai Veicoli/Km (sia totali che riferiti alle singole categorie di veicoli, leggeri e pesanti), si nota come, a partire dal mese di marzo tutti i dati si attestino su valori positivi. Scorrendo i dati mensili, i numeri restano sempre positivi e si può notare che, nell'ultima parte dell'anno, gli incrementi si fanno via via più significativi rispetto all'anno precedente che già mostrava i primi effetti di ripresa rispetto ai dati del 2020. Tale miglioramento risulta evidente sia per i veicoli leggeri sia per i pesanti.

Nel corso dell'anno 2022, 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 +10,13% rispetto all'esercizio precedente (per un totale di n. 5.579.019.066 veicoli-chilometro). Nella fattispecie:

- tratto A4 Brescia-Padova: un incremento complessivo del traffico del +10,49%, nello specifico un +14,69% per la componente leggera ed un +1,85% per la componente pesante;
- tratto A31 Valdastico: un incremento complessivo del traffico del +7,14%, e nello specifico un +9,07% per la componente leggera ed un +1,48% per la componente pesante.

In termini di veicoli effettivi, sui tratti autostradali della A4 Brescia Padova e della A31 Valdastico, il traffico ha registrato un incremento complessivo nell'anno 2022 pari ad un +9,77% rispetto all'anno 2021 (per un totale di n.111.378.746 veicoli effettivi). Nella fattispecie:

- tratto A4 Brescia-Padova: incremento complessivo del traffico del +10,00%, di cui un +13,30% per la componente leggera ed un +1,59% per la componente pesante;
- tratto A31 Valdastico: incremento complessivo del +6,10%, di cui un +8,35% per la componente leggera ed un +0,10% per la componente pesante.

La media dei veicoli teorici giornalieri (*Average Daily Traffic*) è stata di n. 93.583 sulla A4 Brescia-Padova e di n. 18.009 sulla A31 Valdastico, con un incremento rispettivamente del +10,49% e del +7,14% rispetto all'anno 2021. La percorrenza media di ogni veicolo è stata di Km 50,09 nel 2022 (Km 49,93 nel 2021 +0,33%). Le punte massime di traffico si sono registrate il giorno 01 giugno con n. 351.695 veicoli effettivi sulla A4 Brescia Padova ed il giorno 07 dicembre con n. 81.173 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
In Concessione	6.051,70	87,2	449,9	6.588,80
ANAS	939,3	--	--	939,30
Trafori Alpini (di competenza italiana)	25,4	--	--	25,4
Totale	7.016,40	87,20	449,90	7.553,50

Fonte: AISCAT (dati al 30.06.2022)

Estesa Società	IN ESERCIZIO (Km)	IN COSTRUZIONE (Km)	IN PROGRAMMA (Km)	TOTALE
A4 BRESCIA-PADOVA	146,1	0	0	146,1
A31 VALDASTICO²	89,5	0	46	135,5
SOCIETA' BRESCIA-PADOVA	235,6	0,0	46,0	281,6

3.1.1 Volumi di traffico

Di seguito si dettano i volumi di traffico (espressi in veicoli effettivi, teorici e chilometro) per le tratte A4 Brescia Padova ed A31 Valdastico (totale in esercizio km 89,535).

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., sia tutti i veicoli a tre o più assi.

Si evidenzia che 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. In data 03.06.2019, vengono aperti al traffico gli svincoli di interconnessione tra l'autostrada A31 Valdastico e la superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta (con un primo tratto iniziale di km 7), con la contestuale apertura del casello di Pedemontana Veneta denominato Valdastico. Seguono in data 18/06/2020 l'apertura al traffico del tratto Malo - Connessione 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. Il traffico e la percorrenza media degli anni successivi all'anno 2015 scontano e riflettono conseguentemente i predetti cambiamenti strutturali.

A4 BRESCIA PADOVA

ANNO	VARIAZIONE % su anno precedente					
	Veicoli Effettivi ²	Veicoli Teorici ³	Veicoli Chilometro ⁴	Effettivi	Teorici	Chilometro
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	-2,31%	-1,38%	-1,38%
2012	97.951.616	31.799.166	4.645.858.108			
Medie giornaliere 2022	283.734	93.583	13.672.542			

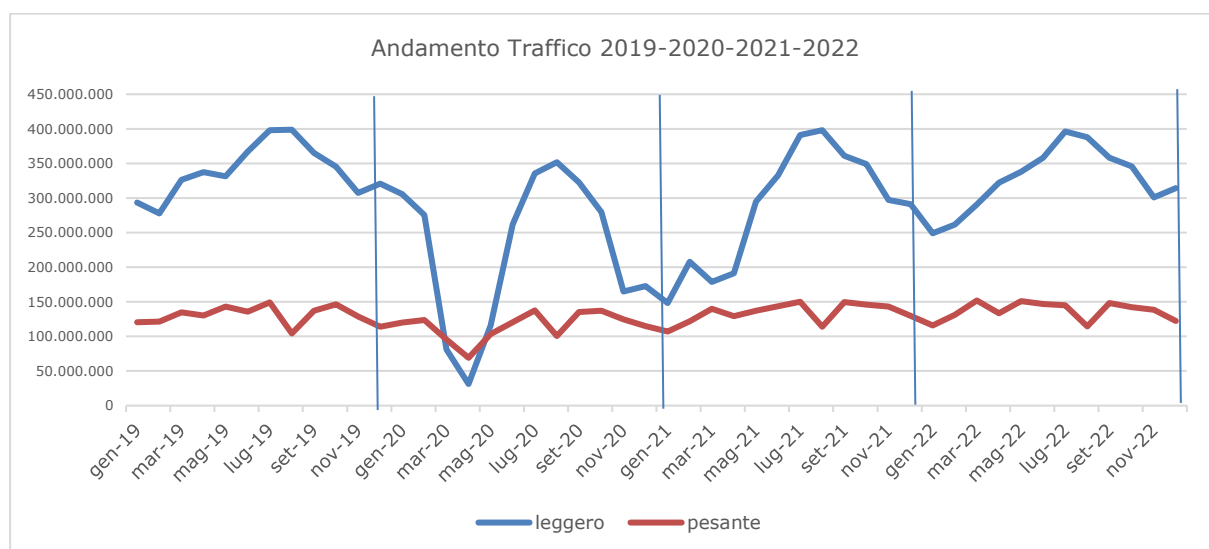
² Stima: la lunghezza del completamento a nord dell'A31 è tuttora indefinita, dipendendo dalla scelta del tracciato in territorio trentino che deve essere ancora perfezionata da parte delle Amministrazioni competenti. Il valore indicato di 46 km è compreso nel range delle lunghezze dei possibili tracciati alternativi. Trattasi del completamento verso nord dell'autostrada Valdastico A31, tra l'attuale casello di Piovene Rocchette (VI) e la valle dell'Adige in territorio trentino, già progettato a livello preliminare ed ora in fase di riesame per quanto attiene la parte trentina.

A31 VALDASTICO

ANNO	VARIAZIONE % su anno precedente					
	Veicoli Effettivi ³	Veicoli Teorici ⁴	Veicoli Chilometro ⁵	Effettivi	Teorici	Chilometro
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	6,41%	-13,62%	6,37%
2012	14.033.562	7.335.145	280.217.176			
Medie giornaliere 2022	62.973	18.009	1.612.441			

3.1.2 Traffico espresso in chilometri percorsi

Si riporta l'andamento del traffico mensile, espresso in veicoli chilometro, negli anni dal 2019 al 2022; è possibile osservare gli effetti derivanti dalla pandemia COVID 19 e la ripresa del traffico avvenuta nel corso del 2022 che vede i valori degli ultimi mesi dell'anno sostanzialmente in linea con quelli rilevate nell'anno 2019 pre-COVID 19.

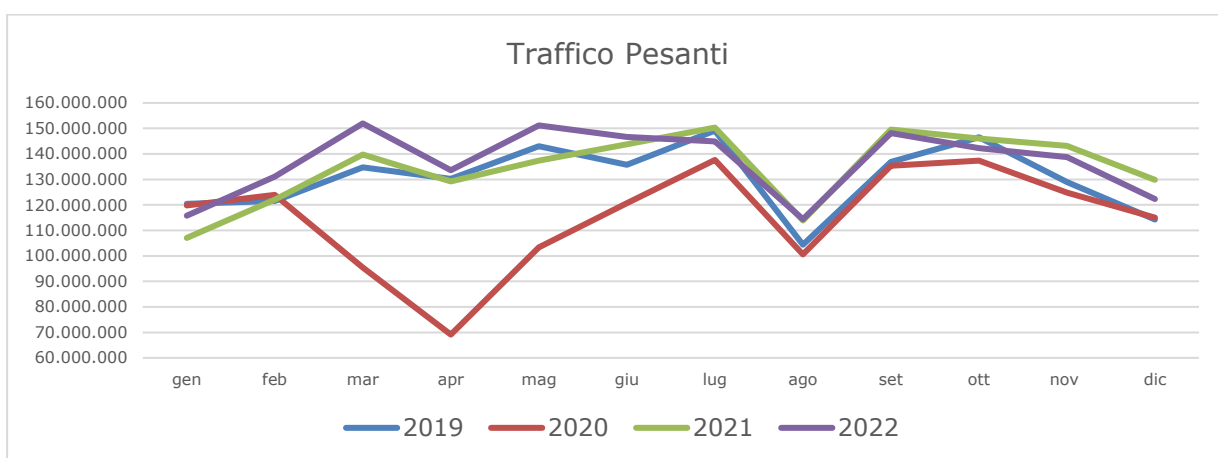
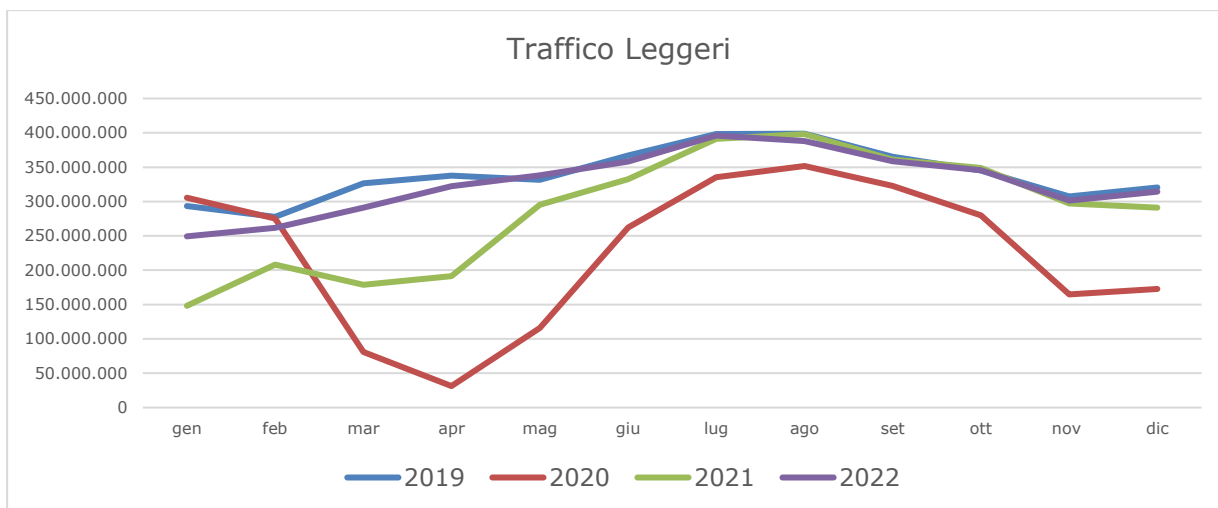


Nel seguito l'andamento del traffico mensile per gli anni dal 2019 al 2022 ripartito fra veicoli Leggeri (classe A) e Veicoli pesanti (classe B,3,4,5): si osserva il calo significativo del traffico nel corso del 2020 e la ripresa nel 2022 che mostra nel secondo semestre un volume paragonabile a quello pre-COVID 19.

³ **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.

⁴ **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.

⁵ **Veicoli Chilometro:** Sono i chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate, uscite o transitate in Autostrada.



Si fa seguito agli andamenti del traffico, fornendo il dettaglio mensile del traffico, espresso in veicoli chilometro, transitato in A4 Brescia Padova ed A31 Valdastico per gli esercizi 2022 e 2021. Vale la pena evidenziare che nel confronto con gli anni precedenti, i dati mensili di traffico possono essere influenzati, anche in maniera importante, dalle festività e dal calendario.

A4 BRESCIA PADOVA ed A31 VALDASTICO

ANNO 2022	VEICOLI CHILOMETRO					TOTALE
	LEGGERO		PESANTE			
	CLASSE A	CLASSE B	CLASSE 3	CLASSE 4	CLASSE 5	
Gennaio	249.286.263	37.338.835	7.193.004	4.670.484	66.635.320	365.123.906
Febbraio	261.792.873	42.750.293	8.427.238	5.418.685	74.515.568	392.904.657
Marzo	290.900.249	50.215.300	9.884.846	6.190.539	85.672.740	442.863.674
Aprile	322.097.318	48.671.885	8.875.804	5.191.628	70.914.810	455.751.445
Maggio	338.142.474	53.613.268	10.374.101	5.863.259	81.330.835	489.323.937
Giugno	358.142.285	53.477.498	10.509.979	5.660.870	77.001.858	504.792.490
Luglio	395.989.249	53.476.815	10.984.111	5.653.851	74.845.197	540.949.223
Agosto	388.009.215	44.359.578	8.581.048	4.319.621	57.138.511	502.407.973
Settembre	358.460.535	54.020.375	10.635.506	5.890.311	77.610.804	506.617.531
Ottobre	345.610.020	51.699.753	9.603.185	5.768.372	75.246.299	487.927.629
Novembre	301.088.404	47.841.835	9.076.101	5.842.028	75.977.047	439.825.415
Dicembre	314.375.914	46.117.051	8.070.430	5.306.454	62.870.382	436.740.231
Totali	3.923.894.799	583.582.486	112.215.353	65.776.102	879.759.371	5.565.228.111

VEICOLI CHILOMETRO						
ANNO 2021	LEGGERO		PESANTE			TOTALE
	CLASSE A	CLASSE B	CLASSE 3	CLASSE 4	CLASSE 5	
Gennaio	148.224.222	32.806.831	6.848.174	4.801.609	62.597.069	255.277.905
Febbraio	208.027.253	38.911.712	8.001.495	5.459.959	69.635.331	330.035.750
Marzo	178.797.191	43.417.931	9.344.828	6.106.455	80.944.815	318.611.220
Aprile	191.435.998	41.125.215	8.644.827	5.621.192	73.854.271	320.681.503
Maggio	295.092.225	47.465.929	9.173.171	5.627.028	75.066.070	432.424.423
Giugno	332.708.998	50.562.974	9.756.109	5.792.742	77.627.716	476.448.539
Luglio	391.058.904	54.532.876	10.894.052	5.980.202	78.915.498	541.381.532
Agosto	398.103.842	44.189.507	8.476.143	4.193.276	57.096.264	512.059.032
Settembre	360.816.810	54.084.230	10.583.991	5.893.041	78.994.679	510.372.751
Ottobre	349.029.645	52.770.766	9.804.643	5.912.077	77.610.101	495.127.232
Novembre	297.180.183	48.385.314	9.197.956	5.805.064	79.814.120	440.382.637
Dicembre	291.035.364	46.550.378	8.421.613	5.410.369	69.418.708	420.836.434
Totali	3.441.510.635	554.803.663	109.147.002	66.603.014	881.574.642	5.053.638.958

3.1.3 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 2012 al 2022:

A4 BRESCIA PADOVA

ANNO	Veicoli Chilometro				VARIAZIONE % su anno precedente			NUMERI	
	Leggeri	%	Pesanti	%	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali	
2022	3.486.970.086	69,87%	1.503.507.844	30,13%	4.990.477.929	14,69%	1,85%	10,49%	107
2021	3.040.419.063	67,32%	1.476.197.890	32,68%	4.516.616.953	27,73%	16,16%	23,71%	97
2020	2.380.269.474	65,19%	1.270.828.116	34,81%	3.651.097.590	-35,09%	-12,17%	-28,61%	79
2019	3.666.985.117	71,71%	1.446.987.631	28,29%	5.113.972.748	-0,36%	0,90%	0,00%	110
2018	3.680.106.379	71,96%	1.434.107.288	28,04%	5.114.213.667	0,30%	2,82%	0,99%	110
2017	3.669.255.840	72,46%	1.394.724.946	27,54%	5.063.980.786	1,76%	4,31%	2,45%	109
2016	3.605.770.871	72,95%	1.337.133.289	27,05%	4.942.904.160	2,26%	2,83%	2,41%	106
2015	3.526.214.152	73,06%	1.300.294.211	26,94%	4.826.508.363	3,83%	3,31%	3,69%	104
2014	3.396.123.314	72,96%	1.258.590.591	27,04%	4.654.713.905	1,85%	0,92%	1,60%	100
2013	3.334.439.108	72,78%	1.247.137.858	27,22%	4.581.576.966	-1,29%	-1,64%	-1,38%	99
2012	3.377.908.705	72,71%	1.267.949.403	27,29%	4.645.858.108				100

A31 VALDASTICO

ANNO	Veicoli Chilometro				VARIAZIONE % su anno precedente			NUMERI	
	Leggeri	%	Pesanti	%	Totali	Leggeri	Pesanti	Totali	
2022	447.091.315	75,97%	141.449.822	24,03%	588.541.137	9,07%	1,48%	7,14%	210
2021	409.923.753	74,63%	139.383.031	25,37%	549.306.784	26,13%	21,06%	24,80%	196
2020	325.008.245	73,84%	115.139.737	26,16%	440.147.982	-21,30%	-5,83%	-17,77%	157
2019	412.976.830	77,16%	122.268.244	22,84%	535.245.074	1,52%	3,47%	1,96%	191
2018	406.804.564	77,49%	118.163.671	22,51%	524.968.235	3,59%	5,86%	4,09%	187
2017	392.704.211	77,87%	111.624.488	22,13%	504.328.699	6,20%	8,66%	6,73%	180
2016	369.790.779	78,26%	102.724.243	21,74%	472.515.022	19,76%	23,22%	20,50%	169
2015	308.769.424	78,74%	83.364.110	21,26%	392.133.534	23,50%	21,83%	23,14%	140
2014	250.020.281	78,51%	68.423.954	21,49%	318.444.235	7,03%	6,13%	6,84%	114
2013	233.595.459	78,37%	64.472.312	21,63%	298.067.771	6,79%	4,86%	6,37%	106
2012	218.735.429	78,06%	61.481.747	21,94%	280.217.176				100

⁶ 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 del 07% rispetto all'anno 2012.

3.1.4 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 2022	CARREGGIATA OVEST			VARIAZIONE % 2022 vs 2021	VARIAZIONE % 2022 vs 2019
Veicoli Transitati			A4 BRESCIA PADOVA	Veicoli Transitati			CARREGGIATA EST + OVEST	
Leggeri	Pesanti	Totali		Totali	Pesanti	Leggeri	Transitati	Transitati
11.738.189	4.557.489	16.295.678	CC A4 AUTOSTRADE/BS-PD	16.441.891	4.647.912	11.793.979	13,00%	-0,62%
12.663.298	5.491.022	18.154.320	ALLACCIAMENTO A4/A21	18.452.732	5.618.881	12.833.851	13,26%	-1,22%
12.205.290	5.399.127	17.604.417	BRESCIA EST	17.629.966	5.450.019	12.179.947	13,57%	-1,84%
11.839.742	5.642.197	17.481.939	DESENZANO DEL GARDA	17.335.294	5.715.866	11.619.428	13,26%	-0,78%
11.854.239	5.641.399	17.495.638	SIRMIONE	17.501.139	5.734.896	11.766.243	12,77%	-0,34%
10.977.341	4.958.498	15.935.839	PESCHIERA DEL GARDA	15.852.307	4.973.137	10.879.170	11,41%	-3,45%
10.906.098	4.790.521	15.696.619	SOMMACAMPAGNA	15.764.933	4.942.058	10.822.875	10,83%	-2,97%
11.889.125	5.245.571	17.134.696	ALLACCIAMENTO A4/A22	17.743.682	5.505.104	12.238.578	10,93%	-1,85%
10.471.972	4.580.878	15.052.850	VERONA SUD	15.654.251	4.757.272	10.896.979	9,71%	-1,95%
11.196.778	4.925.699	16.122.477	VERONA EST	16.133.102	4.902.348	11.230.754	8,88%	-2,30%
10.337.843	4.710.777	15.048.620	SOAVE	15.044.104	4.693.141	10.350.963	9,28%	-2,23%
10.339.800	4.651.292	14.991.092	MONTEBELLO	14.930.856	4.650.437	10.280.419	8,89%	-2,16%
10.923.971	4.864.076	15.788.047	ALTE MONTECCHIO	15.919.124	4.906.222	11.012.902	8,09%	-2,85%
10.818.621	4.921.395	15.740.016	VICENZA OVEST	15.729.193	4.901.337	10.827.856	8,45%	-2,45%
12.512.487	5.159.680	17.672.167	VICENZA EST	17.789.885	5.138.825	12.651.060	8,80%	-2,53%
11.138.409	4.277.864	15.416.273	ALLACCIAMENTO A4/A31	15.482.568	4.282.123	11.200.445	8,66%	-3,07%
10.965.225	4.177.173	15.142.398	GRISIGNANO	15.238.805	4.183.969	11.054.836	8,24%	-3,80%
9.701.262	3.968.073	13.669.335	PADOVA OVEST	13.240.840	3.851.994	9.388.846	8,87%	-4,19%
			PADOVA EST					
51.656.371			Totale movimenti	51.906.682			10,00%	-3,23%

A31 VALDASTICO

CARREGGIATA NORD			Anno 2022	CARREGGIATA SUD			VARIAZIONE % 2022 vs 2021	VARIAZIONE % 2022 vs 2019
Veicoli Transitati			A31 VALDASTICO	Veicoli Transitati			CARREGGIATA EST + OVEST	
Leggeri	Pesanti	Totali		Totali	Pesanti	Leggeri	Transitati	Transitati
1.081.274	464.267	1.545.541	BADIA POLESINE	1.556.197	453.045	1.103.152	5,41%	11,10%
1.146.916	470.471	1.617.387	PIACENZA D'ADIGE	1.622.487	461.489	1.160.998	6,00%	11,60%
1.273.673	509.720	1.783.393	SANTA MARGHERITA D'ADIGE	1.784.840	501.162	1.283.678	5,98%	12,82%
1.450.706	534.930	1.985.636	NOVENTA VICENTINA	1.992.750	526.555	1.466.195	5,77%	11,68%
1.836.776	595.858	2.432.634	AGUGLIARO	2.412.063	592.570	1.819.493	6,04%	8,39%
2.109.292	676.075	2.785.367	ALBETTONO-BARBARANO	2.774.587	674.877	2.099.710	6,16%	7,33%
2.464.166	762.903	3.227.069	LONGARE-MONTEGALDELLA	3.230.501	769.312	2.461.189	6,44%	6,70%
5.310.428	2.004.280	7.314.708	ALLACCIAMENTO A4/A31	7.369.563	1.985.575	5.383.988	6,45%	2,42%
4.670.461	1.350.761	6.021.222	VICENZA NORD	5.957.456	1.312.097	4.645.359	9,39%	14,50%
4.105.690	1.062.140	5.167.830	DUEVILLE	5.040.697	1.021.722	4.018.975	11,16%	32,12%
2.930.706	641.522	3.572.228	ALLACCIAMENTO A31/ SPV	3.518.649	630.187	2.888.462	4,85%	61,22%
1.284.827	193.690	1.478.517	THIENE-SCHIO	1.442.602	189.589	1.253.013	7,93%	5,17%
			PIOVENE ROCCHETTE					
11.512.637			Totale movimenti	11.472.675			6,10%	3,85%

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

3.1.5 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 Valdadastico, la tabella che segue descrive la distribuzione e la dinamica nel corso degli anni per componente (Leggeri e Pesanti) nel periodo 2022/2021 e 2022/2019, anno quest'ultimo senza effetti derivanti dalla pandemia.

Tratto A4 BRESCIA PADOVA

A4 BRESCIA PADOVA	Veicoli Effettivi						VARIAZIONE % 2022 vs 2021		VARIAZIONE % 2022 vs 2019	
	transitati in Entrata			transitati in Uscita			ENTRATE	USCITE	ENTRATE	USCITE
	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Totali	Totali	Totali
BRESCIA EST	3.342.974	1.147.827	2.195.147	3.070.111	1.070.860	1.999.251	9,90%	5,44%	-1,40%	-5,91%
DESENZANO DEL GARDA	4.309.453	862.221	3.447.232	4.137.259	884.998	3.252.261	14,17%	15,18%	-5,17%	-2,94%
SIRMIONE	1.095.448	164.123	931.325	1.247.594	183.951	1.063.643	1,88%	5,97%	-28,32%	-18,36%
PESCHIERA D.G.	4.869.852	1.232.454	3.637.398	4.780.819	1.153.596	3.627.223	21,02%	19,19%	20,21%	6,60%
SOMMACAMPAGNA	2.414.327	673.273	1.741.054	2.566.173	810.171	1.756.002	13,43%	9,03%	-5,79%	-6,88%
VERONA SUD	6.681.382	1.409.340	5.272.042	6.673.797	1.326.201	5.347.596	14,81%	14,08%	-1,78%	-1,85%
VERONA EST	4.628.379	1.226.533	3.401.846	4.037.603	1.026.788	3.010.815	7,76%	5,77%	-3,24%	-5,80%
SOAVE	2.939.274	779.178	2.160.096	2.924.133	784.893	2.139.240	6,40%	5,30%	-0,53%	-1,93%
MONTEBELLO	2.465.166	694.024	1.771.142	2.409.446	710.805	1.698.641	7,20%	6,36%	-7,35%	-4,42%
ALTE MONTECCHIO	2.459.397	668.193	1.791.204	2.650.710	711.194	1.939.516	-1,00%	-0,95%	-8,85%	-10,31%
VICENZA OVEST	3.784.884	778.495	3.006.389	3.642.984	716.291	2.926.693	6,88%	6,93%	-5,97%	-6,60%
VICENZA EST	3.177.988	473.803	2.704.185	3.306.529	473.006	2.833.523	8,84%	9,44%	-4,47%	-6,19%
GRISIGNANO	2.378.985	662.634	1.716.351	2.409.097	665.171	1.743.926	6,54%	7,13%	-2,83%	-2,85%
PADOVA OVEST	5.838.016	1.043.169	4.794.847	5.313.114	920.294	4.392.820	9,16%	8,12%	-5,63%	-8,03%
Totale movimenti	50.385.525	11.815.267	38.570.258	49.169.369	11.438.219	37.731.150	10,14%	9,21%	-3,04%	-4,56%

Tratto A31 VALDASTICO

A31 VALDASTICO	Veicoli Effettivi						VARIAZIONE % 2022 vs 2021		VARIAZIONE % 2022 vs 2019	
	transitati in Entrata			transitati in Uscita			ENTRATE	USCITE	ENTRATE	USCITE
	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Pesanti	Leggeri	Totali	Totali	Totali	Totali
BADIA POLESINE	1.545.541	464.267	1.081.274	1.556.197	453.045	1.103.152	5,33%	5,50%	11,30%	10,90%
PIACENZA D'ADIGE	248.075	72.200	175.875	242.519	74.440	168.079	4,25%	3,88%	2,32%	3,74%
S.MARGHERITA D'ADIGE	655.220	188.958	466.262	651.567	189.382	462.185	4,11%	4,89%	5,50%	5,33%
NOVENTA VICENTINA	512.433	101.284	411.149	518.100	101.467	416.633	3,28%	7,23%	2,39%	7,00%
AGUGLIARO	814.071	189.770	624.301	786.386	194.857	591.529	6,02%	5,06%	0,16%	0,80%
ALBETTONI-BARBARANO	567.567	130.916	436.651	577.358	133.006	444.352	4,00%	5,22%	1,92%	3,30%
LONGARE-MONTEG.LLA	851.687	171.841	679.846	865.899	179.448	686.451	6,07%	7,54%	0,84%	2,03%
VICENZA NORD	2.823.427	950.823	1.872.604	2.704.806	930.864	1.773.942	-0,06%	-0,29%	-15,35%	-15,20%
DUEVILLE	1.762.049	431.014	1.331.035	1.698.682	429.260	1.269.422	4,07%	4,11%	-17,64%	-18,22%
THIENE-SCHIO	2.296.917	477.648	1.819.269	2.314.581	484.882	1.829.699	2,68%	2,93%	-6,46%	-9,50%
PIOVENE ROCCHETTE	1.442.602	189.589	1.253.013	1.478.517	193.690	1.284.827	8,50%	7,38%	4,59%	5,73%
Totale movimenti	13.519.589	3.368.310	10.151.279	13.394.612	3.364.341	10.030.271	3,74%	3,95%	-5,30%	-5,34%

3.1.6 Tipologia di pagamento del pedaggio

Suddividendo i transiti presso le stazioni autostradali dell'A4 Brescia Padova e A31 Valdastico in base alle diverse modalità di pagamento del pedaggio, la tabella che segue descrive 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
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

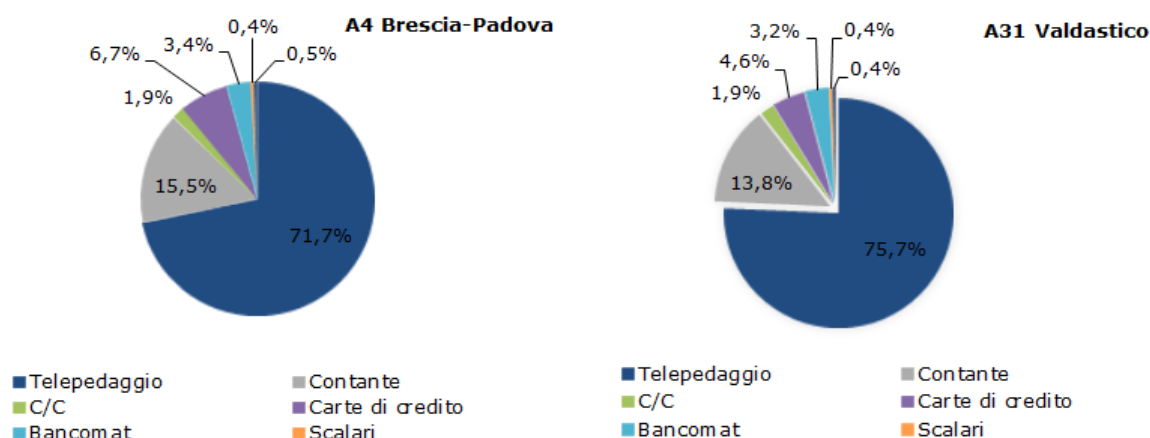
TRANSITI IN USCITA ALLE STAZIONI PER TIPOLOGIA DI PAGAMENTO								
ANNO	Telepedaggio	Contante	C/C	Carte di credito	Bancomat	Scalari	MMPP, Esenti, Altro	N. TRANSITI IN USCITA
2022	75,7%	13,8%	1,9%	4,6%	3,2%	0,4%	0,4%	13.394.612
2021	75,8%	14,0%	2,2%	4,2%	2,9%	0,5%	0,4%	12.885.324
2020	75,99%	14,88%	2,52%	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 2022 confermano la prosecuzione del trend di contrazione dell'uso del denaro contante per il pagamento del pedaggio autostradale; esso, infatti, ha rappresentato il 13,8% (14,0% nel 2021) del totale dei pagamenti. L'insieme di tutti i sistemi di pagamento automatizzato ed elettronico ha raggiunto pertanto l'86,2% dei transiti.

A partire da settembre 2020 è operativo il "Servizio europeo di telepedaggio" (*European Electronic Toll Service*, EETS nell'acronimo inglese, SET nell'acronimo italiano) che garantisce l'interoperabilità dei servizi di telepedaggio sull'intera rete stradale dell'Unione. Per quanto riguarda il telepedaggio gli utenti possono effettuare pagamenti dei pedaggi in tutta l'Unione europea in base a un solo contratto di abbonamento stipulato con un solo fornitore di servizi e un'unica unità di bordo. Riducendo le operazioni di pagamento dei pedaggi in contanti ai caselli ed eliminando scomode procedure per gli utenti occasionali, il SET facilita le condizioni di circolazione per gli utenti della strada e migliora il flusso riducendo la congestione del traffico. Ha creato 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. Si precisa che gli importi di competenza di Autostrada Brescia Padova S.p.A. relativi ai pedaggi SET e SIT-MP sono

incrementati in maniera significativa passando da Euro 43 mila (dicembre 2020) ad Euro 1.874 mila (dicembre 2022).

3.1.7 Grafico relativo alla tipologia di pagamento del pedaggio alle Stazioni



3.2 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 2022 si registra un valore di 16,63, con un decremento rispetto all'anno 2021 del -11% (nel 2022 n.928 incidenti contro i n.943 nell'anno 2021).

Quanto agli Incidenti Mortali, il 2022 si chiude con n.05 decessi, n.4 dei quali dovuti a fattore "umano" ("distanza di sicurezza"), contro i n.12 incidenti del 2021 (n.8 dei quali dovuti a "distanza di sicurezza").

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.

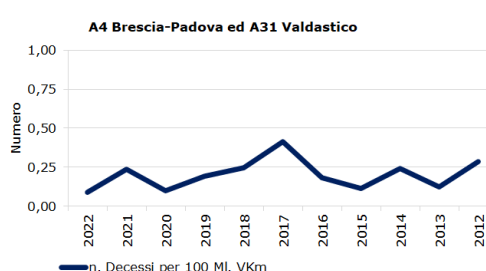
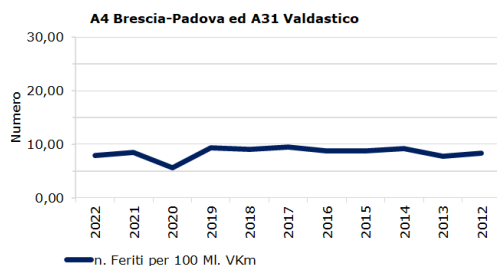
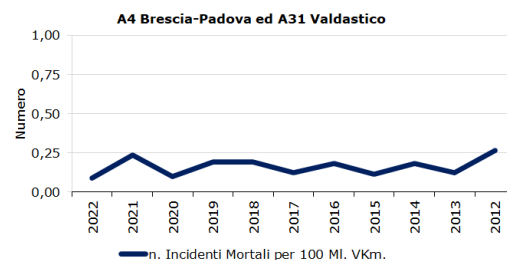
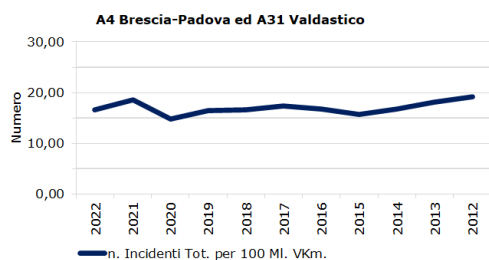
La tabella seguente espone i dati dell'incidentalità relativi al periodo 2012-2022.

Quadro riassuntivo degli incidenti A4 BRESCIA PADOVA e A31 VALDASTICO

ANNO	INCIDENTI							
	TOTALI		MORTALI		NUMERO FERITI		NUMERO DECESSI	
	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁷	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁷	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁷	n.	n. per 100 Mil. Veic. KM ⁷
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
2012	946	19,20	13	0,26	411	8,34	14	0,28

ANNO	Incidenti per tratta - Raffronto con anno precedente							
	Totali		Con Lesioni		Con Feriti		Con Decessi	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
A4 Brescia Padova	843	859	231	236	226	225	5	11
A31 Valdastico	85	84	15	24	15	23	0	1

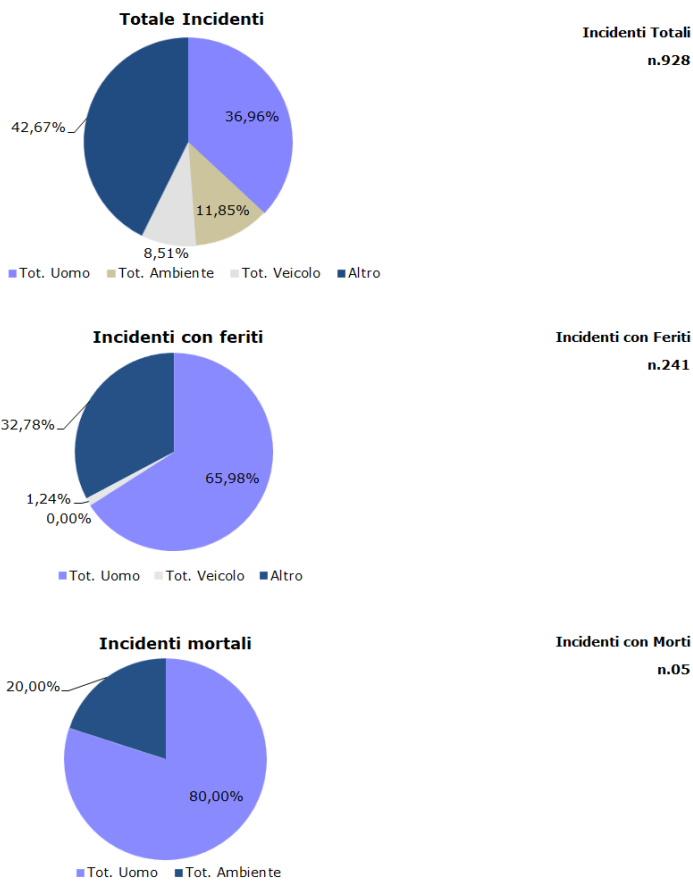
Grafico relativo al quadro riassuntivo degli incidenti



⁷ L'Indice esprime il Numero di Incidenti che si verificano ogni 100 Milioni di chilometri percorsi dai veicoli transitati in autostrada.

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



3.3 Tariffe

Nonostante l'incremento tariffario richiesto per l'anno 2021 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 2022 in attesa dell'approvazione dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario, in forza a quanto comunicato dal sito del MIMS il 31 dicembre 2021: "Il 1 gennaio 2022 non sono scattati aumenti dei pedaggi sul 98% rete autostradale nazionale". Il mancato riconoscimento di incrementi tariffari si protrae ormai dall'esercizio 2019.

Anche per il 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'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). Per completezza di informativa, non sono previsti aumenti sulle tratte autostradali per le quali, essendo scadute le relative concessioni, si stanno perfezionando le procedure di gara per il nuovo affidamento.

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 2022 Classe veicolare	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio in vigore al 01.01.2022	Tariffa Integrazione Canone annuo in vigore al 01.01.2022	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 2022 Classe veicolare	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio in vigore al 01.01.2022	Tariffa Integrazione Canone annuo in vigore al 01.01.2022	Tariffa Unitaria chilometrica di Pedaggio IVA esclusa
A	0,04953	0,00600	0,05553
B, 3, 4, 5	0,08849	0,01373	0,10223
Totali Classi	0,06102	0,00828	0,06930

I ricavi da pedaggio nel 2022, al netto di integrazione del canone annuo, sono ammontati ad Euro 341.917 mila con un incremento rispetto al 2021 del 8,0% (pari ad Euro 316.574 mila). Le integrazioni del canone annuo corrisposte all'ANAS S.p.A. sono ammontate ad Euro 46.084 mila con un aumento pari al +7,15% rispetto all'anno 2021, 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 2022 è risultata pari ad Euro 0,06102, di cui Euro 0,04953 per i veicoli leggeri ed Euro 0,08849 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 2022, secondo quanto disposto ai fini informativi dall'art. 41 della legge n. 41 del 28.2.1986, ammontano ad Euro 310.114 (Euro 295.014 nel corso del 2021).

Con riferimento al Protocollo d'Intesa per la modulazione tariffaria MIT-AISCAT del 24 febbraio 2014, si evidenzia che, come nel 2019, 2020 e 2021, non sono state concesse le agevolazioni e/o riduzioni tariffarie nel corso dell'esercizio 2022.

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 ⁸ ED INTEGRAZIONE CANONE ANNUO/ SOVRAPPREZZI ⁹		INTEGRAZIONE CANONE ANNUO/ SOVRAPPREZZI ⁹	
	Totale	NUMERI INDICE ¹⁰	Totale	NUMERI INDICE ¹⁰
2022	341.916.589	130	46.084.379	118
2021	316.574.188	121	43.009.730	110
2020	260.285.090	99	35.645.955	91
2019	341.628.576	130	45.695.290	117
2018	338.983.465	129	45.445.472	116
2017	326.833.892	125	44.591.584	114
2016	310.348.298	118	43.038.596	110
2015	298.783.255	114	41.394.882	106
2014	279.801.570	107	39.479.388	101
2013	268.065.146	102	38.802.039	99
2012	262.065.744	100	39.093.612	100

3.4 Ricavi da gestione aree di servizio

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 fatturati/erogati prodotti.

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

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

Nel corso del 2022 si sono conclusi i collaudi della Regione Veneto per il nuovo impianto di erogazione metano realizzato dal gestore nell'area di servizio Limenella Est, con conseguente *start up* della vendita al pubblico (gennaio 2023) di gas naturale sia nella forma liquida (trasporto pesante), sia nella forma gassosa (trasporto leggero). Si tratta di un'implementazione particolarmente significativa nell'ambito del Piano di Diffusione dei Carburanti Alternativi all'attenzione del MIT, la prima di questa tipologia lungo l'autostrada A4.

È in corso di conclusione anche l'intervento di riqualificazione dei servizi, ristrutturazione con ampliamento del fabbricato integrato e bonifica dell'area di servizio Villa Morosini Ovest, che ha visto i sub-concessionari protagonisti del progetto sia per la parte petrolifera sia per la parte *food*.

Da segnalare infine con il supporto del sub-concessionario, il completamento della ristrutturazione e ampliamento del servizio ristoro dell'area di sosta Campagnola Est, con riapertura al pubblico del servizio rinnovato a partire da giugno 2022.

È inoltre proseguito il programma di diffusione di sistemi di ricarica per auto elettriche presso le aree di servizio delle nostre tratte autostradali di competenza. Facendo leva sulle

⁸ 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.

⁹ 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.

¹⁰ 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.

iniziative degli operatori *oil* e *non oil*, risultano ad oggi installati n. 13 punti di ricarica. Presso le aree di servizio Scaligera Ovest, Limenella Ovest e Monte Baldo Est sono in particolare installati sistemi di ricarica di tipologia *ultra-fast*, in conformità alle indicazioni dell'art.1, comma 697 della Legge 30 dicembre 2020 n.178.

Nell'ambito del piano di riqualificazione delle aree di servizio delle tratte di competenza gli operatori *oil* e *food* hanno realizzato investimenti per complessivi Euro 34.800 mila, corrispondenti ad una quota di completamento del piano complessivo di circa il 65%.

Nonostante il 2022 sia stato condizionato in parte dagli effetti della pandemia da COVID-19 (particolarmente nel primo trimestre) e dagli effetti della crisi internazionale dovuta al conflitto Russia-Ucraina, le performance degli operatori *food* hanno evidenziato risultati al di sopra delle aspettative con fatturati complessivi addirittura superiori ai dati pre-pandemici (+ 4,3% vs 2019 e +30,4% vs 2021), beneficiando anche degli incrementi inflattivi sui prezzi. I fatturati comprensivi di prodotti complementari mostrano incrementi del +3,7% vs 2019 e + 22,6% vs 2021.

Diversamente le *performance* degli operatori *oil*, intese come erogato carburanti (circa 49.000 m³) che hanno manifestato una più modesta ripresa rispetto al 2021 (+7,3%) ma scontano un *gap* del -18,5% rispetto al 2019, che si ritiene riconducibile alla forte volatilità del prezzo di vendita del bene e al permanere della pressione concorrenziale esercitata fuori autostrada dagli impianti no logo (pompe bianche).

Il risultato indicato a bilancio per il 2022 per *royalties* generate dai servizi *oil* e *non oil* nelle aree di servizio e di sosta è di complessivi Euro 16.076 mila in crescita di Euro 4.984 mila (+44,93%) rispetto al 2021.

3.5 Manutenzioni stradali

Pavimentazioni

Nell'ambito dei lavori di ordinaria manutenzione delle pavimentazioni, al fine di assicurare l'idonea conservazione delle stesse e le condizioni di sicurezza della circolazione sulla rete autostradale e sulle tangenziali assentite in concessione, si è intervenuti su tratti ammalorati e/o vetusti.

In considerazione dei parametri di riferimento forniti dagli indici IRI (*International Roughness Index* – Indice Internazionale di Rugosità) e CAT (Coefficiente di Aderenza Trasversale) nonché dello stato di conservazione delle pavimentazioni, rilevato attraverso continui monitoraggi sull'intero tronco autostradale e tangenziali di competenza, l'Unità Organizzativa Manutenzioni Straordinarie, nell'ambito della Funzione Costruzioni Autostradali, ha redatto le progettazioni degli interventi. Nel corso del 2022 sono stati eseguiti lavori:

- nei tratti oggetto di manutenzione sull'Autostrada A4, 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;
- nei tratti oggetto di manutenzione sulla Tangenziale Sud di Verona, presso le Autostazioni di Sommacampagna e di Vicenza Nord e viabilità esterne di competenza, nell'Area di Servizio Scaligera Ovest e presso l'Area di Parcheggio San Lorenzo est, si è provveduto al rifacimento di alcuni tratti significativi della pavimentazione.

La superficie complessivamente interessata dalle pavimentazioni è pari a mq 331.570,27 in A4; mq 30.697,76 in Tangenziale Sud di Verona; mq 36.646,49 presso le Autostazioni di Sommacampagna e di VI Nord compreso la viabilità esterna di competenza; mq 14.570,90 nell'Area di Servizio Scaligera Ovest e Area di Parcheggio San Lorenzo 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 144.960.

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

Nel corso del 2022 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.

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 è stata ultimata l'installazione dei cartelli indicanti le vie di fuga e di apposite griglie per la chiusura delle bocche di lupo e sostituzione di lastre ammalorate nei marciapiedi, così come evidenziato da ANSFISA nel corso del sopralluogo effettuato.

È stato aggiornato e reso compatibile con i criteri di *cybersicurezza* il sistema SCADA per la gestione delle gallerie della Tangenziale sud di Vicenza.

A seguito di interlocuzioni con il MIT, si è provveduto a redigere un 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, già in precedenza presentato per l'approvazione da parte del concedente.

Corpo stradale

Nell'ambito delle manutenzioni ordinarie del corpo stradale, si evidenzia il ripristino, a seguito di segnalazione anche del MIT, della scarpata nello svincolo d'uscita della Tangenziale Est di Verona, in direzione Poiano, installando specifiche barriere di sicurezza bordo laterale.

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 nello specifico 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. Si è proceduto, inoltre, al rifacimento della striscia sonora a delimitazione tra la corsia di marcia lenta e quella di emergenza su tutta la tratta dell'A4 e dell'A31. Per garantire i livelli *standard* della segnaletica orizzontale, come previsto dai riferimenti normativi e convenzionali, periodicamente vengono svolte misurazioni specifiche per verificarne lo stato rilevando i valori di retroriflettenza.

Sostituzione del sicurvia incidentato

Nel 2022, 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. 1.945 nastri, corrispondente ad un'estensione di circa 8 Km. Si è inoltre provveduto alla riqualificazione del sicurvia in diversi tratti per un totale di n. 4.905 nastri, pari a circa 21,6 km. È stata realizzata l'installazione di specifici *new-jersey* in calcestruzzo, in spartitraffico all'estradosso del cavalcavia n. 289, su cui transita la Tangenziale Sud di Verona in prossimità dell'uscita di Vago di Lavagno.

Recinzione

La recinzione laterale dei tratti autostradali di competenza si sviluppa per circa Km 469 e ha un'altezza standard pari a cm 135 con alcuni tratti innalzati fino a cm 250 per impedire l'ingresso 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 10,6 Km.

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, le aree delle autostazioni e dei parcheggi e l'aiuola centrale spartitraffico;
- *diserbi*: le operazioni sono eseguite in situazioni specifiche lungo la fascia a ridosso della banchina e nella fascia di terreno a cavallo della rete di recinzione e nell'aiuola spartitraffico;
- *cure colturali*: potature, disboscamenti e piantumazioni di nuove essenze che hanno interessato le piante poste a dimora lungo l'autostrada, nonché nelle aree di pertinenza. 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

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 ultimato l'aggiornamento in A31 Sud del sistema audiovideo per la gestione da remoto delle anomalie di pista.

Si è realizzata una centrale operativa viabilità di emergenza presso il casello di Vicenza Ovest, in una logica di garantire una sala di controllo alternativa in caso di emergenza.

È stato installato lungo l'A4 il nuovo sistema di pesatura dinamica per la verifica dei mezzi pesanti e dei trasporti eccezionali in transito, al fine di prevenire il fenomeno dei sovraccarichi.

Si è avviato l'aggiornamento del sistema di monitoraggio del traffico nonché implementato un sistema informatico per la gestione della manutenzione preventiva e correttiva dell'impiantistica.

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 consentirà nel 2023 di ridurre i tempi di gestione delle pratiche per avvicinarsi agli obiettivi di minimizzazione dei tempi di espletamento delle pratiche.

Fabbricati e agli 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.

Presso il casello di Verona Sud è stato eseguito l'intervento per la rimozione delle torri faro che risultavano ammalorate e sono state ripristinate le situazioni di sicurezza mediante l'installazione di un sistema di illuminazione radente. Anche presso lo svincolo di entrata nella Tangenziale sud di Verona da Vago di Lavagno, in sostituzione di alcuni pali di illuminazione posizionati a ridosso della barriera di sicurezza e posti all'interno dello spazio di deformazione, è stato sempre installato un nuovo sistema di illuminazione radente.

Si è esteso il sistema di telecontrollo e telegestione degli impianti elettrici di bassa e media tensione.

Progettazioni esecutive

In relazione alle progettazioni esecutive precedentemente inviate al MIT è terminato l'aggiornamento per l'adeguamento prezzi, tra cui le più rilevanti sono:

- riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti e realizzazione di nuove barriere, compresa la risoluzione dei punti singolari – Stralcio 2019;
- riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti di vecchio impianto e realizzazione di nuove barriere, compresa la risoluzione dei punti singolari – Stralcio 2020;
- realizzazione di n. 3 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.

Inoltre, è stato concluso il progetto per la realizzazione di n.14 Pannelli a Messaggio Variabile in A31 Sud, che sarà inviato al MIT per l'approvazione ed emissione del relativo Decreto.

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

- conclusione dei lavori del lotto 1 e del lotto 2 per la realizzazione del nuovo Centro Operativo Autostradale (C.O.A.) Veneto presso la sede della Polizia Stradale di Padova, preposto al controllo dei tratti autostradali veneti;
- conclusione dei lavori per la realizzazione della nuova sede per il Distaccamento della Polizia Stradale presso l'autostazione di Badia Polesine (RO);
- ultimazione dei lavori per la riqualificazione delle barriere di sicurezza esistenti tra l'A4 e la Tangenziale Sud di Verona Lotti 1 e 2;
- progettazione dei sistemi di esazione pedaggio previsti nel nuovo casello di Montecchio, approntamento del materiale necessario al fine della pronta messa in esercizio alla conclusione delle opere civili ancora in corso di esecuzione;
- 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 al fine della sua messa in esercizio a seguito delle implementazioni del 2021.
- progettazione della nuova rete *backbone* per le telecomunicazioni autostradali.

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 2022, ivi compresi gli eventuali servizi ad esse associati, hanno comportato ricavi per Euro 2.610 mila con un incremento di Euro 315 mila (pari al 13,73%) rispetto al dato 2021 (Euro 2.295 mila). Lungo le competenze della Società sono transitati n. 29.701 trasporti eccezionali con un incremento di 0,75% rispetto al 2021.

Principali novità nel campo dei sistemi tecnologici

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 2022 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 capo dell'efficienza operativa, i principali progetti 2022 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.

3.6 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 14'50". Tale valore, di 8" superiore alle rilevazioni dell'anno precedente, risulta in linea con il calcolo dei tempi di intervento, modificato in conformità della nuova procedura operativa introdotta a giugno 2018 in accordo con la Polizia Stradale, che prevede da parte degli Ausiliari della Viabilità la prioritaria segnalazione delle code, in attesa che sopraggiunga un secondo equipaggio.

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

Il personale addetto alla manutenzione diretta dell'asse autostradale anche nel 2022, con cadenza settimanale e con l'ausilio di mezzi speciali, ha garantito la pulizia all'interno delle

n. 10 aree di parcheggio presenti sulla tratta autostradale, svolgendo inoltre interventi di pulizia della carreggiata autostradale, delle piazzole di sosta, degli svincoli di entrata/uscita, di mantenimento del verde e di sfalcio delle aree di casello, oltre ad interventi di riparazione urgente delle cabine di esazione, nel completo rispetto delle normative in materia ambientale e di sicurezza del lavoro.

Servizi invernali

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

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

Servizio di soccorso meccanico

Il servizio di soccorso meccanico, che viene effettuato tramite officine esterne, ha assicurato anche nel corso dell'esercizio 2022 assistenza all'utenza con n.15.081 interventi di recupero di veicoli rimasti in panne o incidentati, registrando un aumento pari al 7,1% rispetto al 2021 per la crescente ripresa del traffico post emergenza sanitaria.

I tempi medi d'intervento, previsti dal regolamento di soccorso meccanico in autostrada, per gli interventi di Servizio Pubblico Essenziale nel corso del 2022 sono diminuiti rispetto a quelli dell'anno precedente per il recupero dei mezzi leggeri, attestandosi a 18'30". 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 27'30". Tale variazione è conseguenza della crescente ripresa post emergenza pandemica del traffico veicolare in autostrada.

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.

Il compito degli operatori è coadiuvato da n. 70 postazioni di telecamere brandeggiabili a colori, dotate di sistema A.I.D. (*Automatic Incidents Detection* - Rilevazione Automatica Incidenti) dislocate nei punti più critici della A4 e della A31. Tali dispositivi consentono una copertura di circa il 60% del tratto autostradale di competenza. Oltre a tali dispositivi, sono attive ulteriori n.8 telecamere brandeggiabili e n.7 dotate del sistema A.I.D., che monitorano costantemente le quattro gallerie dei Monti Berici in A4, n.6 telecamere poste all'interno delle Gallerie dei Monti Berici sulla Tangenziale Sud di Vicenza e n.6 telecamere posizionate all'interno, n.2 telecamere all'esterno della Galleria S. Zeno della variante alla S.R. 11 di Lonato e 3 telecamere all'esterno del sottopasso denominato Ponte Florio in Tangenziale est di Verona.

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 dei sistemi, 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 programmate per il 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.
- 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, 2 Radio, etc.

3.7 Supporto alla costruzione della nuova linea Ferroviaria Alta Capacità

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 ad Autostrada Brescia Padova S.p.A. per le interferenze subite nel corso degli anni di cantiere, è stata stipulata una specifica Convenzione tra le parti che prevede che le attività sostenute da Autostrada Brescia Padova S.p.A. siano integralmente rimborsate dal suddetto Consorzio.

Autostrada Brescia Padova S.p.A. 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 (FPVNP, Legale, Acquisti, Esercizio Autostradale, Costruzioni Autostradali, Comunicazione e Relazioni istituzionali) e strutture esterne (gruppo di PMO, tecnici per attività di ingegneria, esperti legali, ditte per il presidio h24 sui cantieri più critici). La strategicità di questo progetto, a livello sia locale che nazionale, ha reso necessario dotarsi di una struttura di *Project Management Office* in grado di governare a 360° 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 per progetti analoghi futuri una "best practice" di riferimento.

In merito all'avanzamento dei cantieri, nel gennaio 2022, 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 nel corso dei lavori tre corsie per senso di marcia, oltre alla disponibilità della corsia di emergenza. Attualmente risulta deviata solo la carreggiata in direzione Venezia; nel corso del 2023 sarà deviata anche la carreggiata in direzione Milano. Non si sono registrati impatti sull'esercizio autostradale.

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. L'avanzamento delle lavorazioni è oggetto di approfondito monitoraggio al fine di garantire la riapertura completa dello svincolo per fine marzo 2023

Tra febbraio e dicembre 2022 sono state effettuate cinque demolizioni di cavalcavia e cavalcaferrovia esistenti e sono stati varati quattro nuovi cavalcavia autostradali.

Sul fronte comunicativo e relazionale, costanti risultano le interlocuzioni anche con Italferr (Direzione dei Lavori per conto di RFI) ed il Controllo Qualità nei rapporti con Cepav Due.

Tra dicembre 2021 e gennaio 2022 la Società ha avviato le attività del piano di *stakeholder engagement*. Inizialmente ha organizzato due eventi con l'obiettivo di informare gli *stakeholder* territoriali in merito alla strategia adottata da Autostrada Brescia Padova S.p.A. Agli eventi, che hanno visto la partecipazione di oltre 40 *stakeholder*, si sono aggiunti uno specifico lavoro di ufficio stampa e un presidio quotidiano di tutti i canali informativi della viabilità *on* e *offline*. È stata attivata una "landing page" dedicata al progetto sul sito societario e una *Newsletter* dedicata, che a partire da aprile 2022 ha avuto cadenza trimestrale. Sempre nell'ottica di tenere informati e puntualmente aggiornati gli *stakeholder* istituzionali la Società ha avviato lo sviluppo della *chatbot* Telegram, che è stato ufficialmente rilasciato in data 26 gennaio 2023.

Ad oggi lo stato di avanzamento fisico del progetto è circa pari al 70%. In termini economici, si stima per la commessa un totale costi/ricavi a fine progetto pari a Euro 7.600 mila. Attualmente sono maturati costi/ricavi avente ad oggetto l'attività imputata ad Autostrada Brescia Padova S.p.A. da inizio progetto (1992 - dicembre 2022) pari a Euro 5.921 mila, di cui Euro 2.402 mila nell'anno 2022.

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 linea AV/AC Verona-Padova. Il Lotto 1 misura circa 44 km ed interferisce con la viabilità di Autostrada Brescia Verona S.p.A. in n.4 aree: Verona Est, San Bonifacio, Montebello e Montecchio Maggiore.

Si prevede che i lavori delle opere interferenti con Autostrada Brescia Verona S.p.A. si concluderanno entro il 2025 e verranno realizzati per conto di RFI dal Consorzio Iricav Due, costituito da Webuild e Hitachi Rail STS. 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, determinando anche entità e modalità di riconoscimento ad Autostrada Brescia Verona S.p.A. degli oneri connessi.

Il progetto per la gestione delle interferenze autostradali contempla una serie di attività in capo alla concessionaria connesse alla realizzazione delle opere relative alla linea AV/AC

Verona-Vicenza attualmente in costruzione, 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 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, analogamente al progetto precedente, da un team di PMO - *Project Management Office* altamente specializzato.

Nello svolgimento del suo ruolo, in coordinamento con il gruppo interno al Gruppo A4 Holding (PM, Legale, Acquisti, *Document Management*, FEA, FCA, *Stakeholder Engagement*) il PMO ha il compito di presidiare molteplici funzioni, tra cui quella di sovrintendenza delle attività del gruppo di ingegneria (composto da oltre 20 ingegneri) e quella di interfaccia con l'esercizio autostradale. Questo modello si è reso necessario in quanto la complessità del progetto di gestione delle interferenze autostradali necessita di una compenetrazione di attività tra le strutture interne ed esterne, per creare una forte sinergia nelle fasi gestionali e di *governance* di commessa.

Coerentemente a quanto già avviato per il progetto di *stakeholder engagement* relativo alle interferenze AV/AC Brescia-Verona, nel corso del 2022 sono state avviate le prime attività di analisi e predisposizione del piano di comunicazione e coinvolgimento degli *stakeholder* istituzionali interessati dalle lavorazioni della tratta Verona – bivio per Vicenza. In particolare, la strategia adottata dalla Società è stata presentata per mezzo di un *dossier* inviato agli *stakeholder* impattati. Sono stati veicolati i comunicati stampa relativi ai cantieri avviati nel corso del 2022 e la *landing page* dedicata alle interferenze AV/AC è stata integrata con le informazioni relative alla tratta Verona-bivio per Vicenza. In ultimo anche Telegram è stato predisposto per integrare tutte le informazioni concernenti i cantieri AV/AC da Brescia a Vicenza.

Ad oggi lo stato di avanzamento fisico dei lavori è circa del 30%. In termini economici, si ipotizza per la commessa un totale costi/ricavi di Euro 10.400 mila a cui si sommano ricavi per concessioni, cessioni, occupazioni temporanee, riduzione di introiti da pedaggio e costi chiusure nella misura prevista di Euro 5.000 mila. Ad oggi sono maturati costi/ricavi da inizio progetto (1992 – 2022) per un importo pari a Euro 3.196 mila, di cui Euro 2.618 mila nell'anno 2022.

3.8 Gestione contenziosi per danni subiti dalla Società

Nell'anno 2022 sono state avviate n.475 procedure risarcitorie nei confronti degli utenti resisi responsabili di sinistri (n.237 nel 2021) che hanno comportato danni alle infrastrutture autostradali. La richiesta risarcitoria complessiva è stata di Euro 1.395 mila (Euro 1.145 mila nel 2021).

4 Gestione degli investimenti

4.1 Attività di costruzione: investimenti in corso di realizzazione

La Società sta proseguendo le attività convenzionalmente di competenza, portando avanti l'esecuzione di interventi ricompresi tra gli investimenti di Piano Finanziario.

Per quanto riguarda l'anno 2022 va evidenziato che per fronteggiare 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, l'art. 26 "Disposizioni urgenti in materia di appalti pubblici di lavori" del Decreto-Legge n.50 del 17 maggio 2022, il cosiddetto "Decreto Aiuti", convertito con Legge n.91 del 15 luglio 2022 ha reso obbligatoria, anche in deroga alle specifiche clausole contrattuali, l'applicazione, alla contabilità dei lavori eseguiti nell'anno 2022, dei prezzi aggiornati.

L'art.27 "Disposizioni urgenti in materia di concessioni di lavori" del medesimo decreto, ha consentito ai Concessionari di procedere all'aggiornamento dei quadri economici dei progetti esecutivi in corso di approvazione o già approvati ma non ancora appaltati.

Il Concedente, in riferimento al predetto art. 27 del Decreto Aiuti, con lettera in data 19 maggio 2022 ha chiesto alle Concessionarie di inoltrare "l'elenco dei progetti per i quali procedere all'adeguamento dei quadri economici". La Società, con nota datata 26 maggio 2022, ha comunicato al Concedente l'elenco dei progetti esecutivi per i quali procedere all'adeguamento dei quadri economici, evidenziando "che l'incremento dei costi di costruzione, discendente dall'aggiornamento dei quadri economici, è determinato da forza maggiore o da fatti di terzi non riconducibili a responsabilità del Concessionario". Il Concedente, con nota datata 13 giugno 2022, ha trasmesso gli elenchi prezzi ANAS aggiornati, ai quali fare riferimento per l'adeguamento dei quadri economici.

Gli investimenti in corso di realizzazione nel corso del 2022 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 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 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. I lavori sono attualmente in corso e ad uno stato di avanzamento di circa il 77% con ultimazione prevista nel 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 - VR)

I lavori sono finalizzati al miglioramento della viabilità, mediante allargamento della piattaforma autostradale e realizzazione della corsia di emergenza attualmente 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 la carreggiata dell'adiacente Tangenziale Sud di Verona, portando da due a quattro il numero delle corsie di transito.

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 stati iniziati in data 16 novembre 2020. Nel corso del 2022 i lavori sono proseguiti nel rispetto dei tempi contrattuali, risultano ad uno stato di avanzamento di circa l'84% con previsione di ultimazione nel 2023.

Nuova autostazione di Castelnuovo del Garda (VR)

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

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.

Nel corso del 2022 sono state avviate l'acquisizione delle aree e le attività propedeutiche ai lavori di realizzazione dell'autostazione (recinzione, pulizia aree, ricerca ed eventuale bonifica da ordigni bellici).

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

Nel corso del 2022 sono stati eseguiti i lavori di riqualificazione della struttura di un tratto di pavimentazione sull'autostrada A4, con interventi differenziati in funzione delle corsie.

Gli interventi, articolati in Lotti, prevedono la riqualificazione della struttura di pavimentazione esistente, con interventi differenziati in funzione delle corsie. Per il dimensionamento è stata redatta una specifica relazione di calcolo che differenzia i pacchetti di pavimentazione da adottare in base all'infrastruttura viaria, alla corsia e quindi in base al traffico, per una vita utile di oltre vent'anni. Le corsie interessate dagli interventi più rilevanti sono la corsia di marcia lenta e quella di emergenza. Quest'ultima sempre più frequentemente viene utilizzata dai mezzi pesanti in concomitanza di cantieri o in caso di incidente.

Il Lotto 1 prevede un investimento complessivo di Euro 5.804.253,17.

Il Lotto 2, che interessa la carreggiata ovest dell'autostrada A4 dal km 352 + 300 al km 346 + 800, è stato approvato dal Concedente in data 23.05.2022. 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, si è provveduto ad adeguare il quadro economico del progetto esecutivo di tale Lotto, 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 21.10.2022 il Concedente ha approvato l'aggiornamento del quadro economico con decreto approvativo n. 0000099. Il Lotto 2 prevede un investimento complessivo di Euro 6.866.797,04.

Il Lotto 3, che interessa la carreggiata ovest dell'autostrada A4 dal km 242+700 al km 236+600, è stato approvato dal Concedente in data 09.09.2022 con decreto n 0000075. Il Lotto 3 prevede un investimento complessivo di Euro 6.926.141,92 quali Lavori a base d'asta.

Per entrambi i Lotti 2 e 3 nel corso del 2022 sono state avviate le procedure per la gara di affidamento dei lavori, il cui inizio è previsto nel primo semestre del 2023.

Piano di contenimento ed abbattimento del rumore:

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

Il Piano prevede una serie di interventi di bonifica acustica per un importo stimato aggiornato di Euro 249,3 milioni, da realizzare nell'arco di 15 anni.

Data la rilevanza dell'investimento, l'intera opera è stata inserita nell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario suddivisa in tre stralci attuativi, con la previsione di realizzare inizialmente gli interventi individuati come prioritari, inclusi nel primo quinquennio, per l'importo complessivo lordo di Euro 59 milioni.

A seguito dell'elaborazione del progetto definitivo delle opere del primo stralcio è proseguito l'iter approvativo di competenza del livello progettuale sviluppato.

4.2 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 e realizzazione dell'intervento 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. Alla data del 31 dicembre 2022 l'importo complessivamente investito da parte della Società ammonta ad Euro 13.295.965,60.

Raccordo autostradale tra l'Autostrada Brescia-Padova e Valtrompia

L'opera riguarda la realizzazione del raccordo autostradale tra l'autostrada A4 e la Valtrompia – Tronco Ospitaletto Sarezzo. A seguito di sottoscrizione di un protocollo d'Intesa con MIMS e ANAS, la progettazione e realizzazione dell'opera sono state poste in carico ad ANAS. La Società concorre al finanziamento dell'opera, già avviata e tutt'ora in corso, con l'importo previsto nel Piano Economico Finanziario. Il contributo versato alla data del 31 dicembre 2022 ammonta a complessivi euro 95.930.897,47, di cui Euro 49.938.708,38 versati nel corso del 2022.

4.3 Investimenti da realizzare

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

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

I lavori sono finalizzati al miglioramento della viabilità, mediante allargamento della piattaforma autostradale e realizzazione della corsia di emergenza attualmente mancante. Il progetto esecutivo è stato inviato al Concedente Ministero Infrastrutture e Trasporti (Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali) nel mese di marzo 2018. In adempimento a norme legislative sopravvenute ("Decreto aiuti", D.L. n.50 del 17.05.2022, art.27, e NTC2018) la Società ha provveduto ad adeguare il progetto esecutivo.

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 ai rifacimenti di fabbricati ed impianti di competenza degli attuali sub-concessionari, ha previsto l'esecuzione di interventi di riqualificazione dei piazzali esterni a propria cura.

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.

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 concessori 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.

4.4 Altre opere in fase di progettazione e di prossima realizzazione

Autostrada Valdastico A31 Nord

È il principale investimento assegnato in concessione alla Società e prevede 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 è strategica e di preminente interesse nazionale ai sensi della Legge Obiettivo; fa parte, inoltre, della rete europea dei trasporti TEN-T "*Comprehensive network*", in ragione delle sue caratteristiche di potenziamento del collegamento tra il Corridoio europeo "Mediterraneo" e quello "Scandinavo-Mediterraneo".

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 redatto il progetto definitivo di tale lotto 1 e, a partire dall'11 luglio 2017, è stata attivata l'acquisizione delle articolate procedure approvative, conclusasi con esito positivo. Al termine di tale percorso, tuttavia, il MIMS ha ritenuto di non sottoporre l'argomento al CIPE per l'approvazione conclusiva. Inoltre, due ordinanze della Corte di Cassazione del 4 febbraio 2021 hanno confermato altrettante precedenti sentenze del Consiglio di Stato, sancendo che il lotto 1 non può essere realizzato separatamente dalla restante parte del tracciato e che le future iniziative relative all'A31 nord dovranno essere condotte in modo unitario per l'intera tratta.

Il 2° lotto 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. 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.

La Società ha quindi predisposto tutta la documentazione tecnica funzionale all'attivazione, da parte della PaT, della variante al Piano Urbanistico Provinciale con contestuale Valutazione Ambientale Strategica (VAS), adempimenti necessari per il successivo perfezionamento dell'intesa Stato – PaT e per la riattivazione della progettazione unitaria dell'intero tracciato nel rispetto delle citate ordinanze della Corte di Cassazione.

In data 19 giugno 2020 la PaT ha emanato la DGP n.837 con cui delibera di "avviare il procedimento di variante al Piano urbanistico provinciale".

Con DGP n.1058 del 25 giugno 2021 la PaT ha approvato il "documento preliminare" ai fini dell'adozione della variante stessa.

Con lettera del 1° giugno 2022 la PaT ha fornito informazioni sull'avanzamento della variante al PUP ed ha fornito una previsione delle attività future e dei relativi tempi fino alla conclusiva approvazione con legge provinciale, prevista entro luglio 2023 (ovvero entro la legislazione in corso).

Con delibera n.1923 del 28 ottobre 2022 la Giunta Provinciale ha adottato il progetto di variante al Piano urbanistico provinciale relativo all'ambito di connessione "Corridoio Est", consolidando le premesse affinché l'A31 nord possa essere realizzata secondo il tracciato Pedemonte – Rovereto sud.

La Società è pronta a sviluppare ulteriori iniziative in base alle istruzioni che il Concedente vorrà impartire in tal senso.

Evoluzione Sostenibile Autostrada A4 (ESA4)

Con lettera del 7 ottobre 2021 il Concedente MIT ha segnalato che la tratta autostradale in concessione è al limite della saturazione a causa di sostenuti volumi di traffico ed ha invitato la Società a porre in essere tutte le azioni e le manovre correttive utili per eliminare ogni qualsivoglia causa di rallentamento e accodamento.

Con successiva lettera del 15 novembre 2021, lo stesso Ministero ha chiesto alla Società di procedere ad un'analisi di fattibilità circa l'ipotesi di realizzazione della quarta corsia lungo la A4 al fine di valutare l'inserimento dell'opera nella programmazione nazionale.

La Società si è quindi attivata per redigere un Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) di cui si prevede una prima presentazione al MIT entro il primo trimestre 2023, nonché la consegna formale entro giugno 2023.

Al progetto è stato attribuito il nome di Evoluzione Sostenibile Autostrada dell'Autostrada A4 (ESA4) in quanto, oltre alle opere stradali, saranno previsti gli interventi necessari al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale e di *governance* oltre che di evoluzione tecnologica propri di un'infrastruttura moderna.

ESA4 comprenderà, inoltre, le opere necessarie a collegarsi con l'autostrada A35 Bre. Be. Mi. ad ovest e con il passante di Mestre ad est, per eliminare tratti residui a sezione ridotta e dare piena funzionalità al collegamento est - ovest.

Nella redazione del DOCFAP si sta seguendo un approccio moderno e innovativo con pochi precedenti a livello nazionale, che ha già suscitato l'interesse del Concedente e che potrà costituire un modello per progetti futuri analoghi, caratterizzato da:

- coinvolgimento preliminare degli *stakeholder*, al fine di progettare l'opera conoscendo anticipatamente le esigenze e le aspettative del territorio e delle categorie economiche,
- assistenza di un "*Delivery partner*" che supporta il gruppo di lavoro interno nelle attività di approvvigionamento, di *Project Management* e di conduzione operativa della commessa,
- coinvolgimento nel gruppo di lavoro di specialisti di primaria competenza e professionalità, provenienti anche dal mondo universitario italiano e internazionale;
- in attuazione alle Linee Guide per gli interventi pubblici del PNRR, predisposizione di elaborazioni altamente specialistiche quali l'analisi finanziaria, l'analisi costi - benefici con relativa valutazione di sensitività, l'analisi di cattura e massimizzazione del valore, l'analisi di impatto socioeconomico e occupazionale e l'analisi dei rischi.

Si è deciso inoltre di supportare il DOCFAP con un approfondimento ingegneristico tale da consentire l'individuazione e la valutazione preventive degli aspetti tecnici sensibili ed una stima economica di maggiore attendibilità.

Riqualificazione della viabilità esterna al casello della A31 di Thiene

Si tratta di una bretella di collegamento tra il casello autostradale della A31 di Thiene e la SP Gasparona, della lunghezza di circa 1,3 km con relative opere di svincolo. Nel 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 che ha consentito alla Stessa di attivare presso il Provveditorato alle OO.PP. per il Veneto le procedure ai fini dell'acquisizione della conformità urbanistica dell'opera, dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e delle acquisizioni dei pareri e atti di assenso delle amministrazioni e dei gestori di servizi pubblici interessati, mediante indizione della Conferenza di Servizi. Nel dicembre 2021 si è svolta la Conferenza di Servizi e

successivamente si è dato corso alla fase pubblicistica e partecipativa prevista dall'art. 16 del D.P.R. 327/01. È stato quindi redatto il Progetto Esecutivo, il quale è stato approvato dal C.d.A. e trasmesso al Concedente ai fini dell'acquisizione del decreto approvativo e della dichiarazione della pubblica utilità dell'opera.

Riqualficazione della viabilità di Verona Sud

Si tratta di intervento che prevede la realizzazione di una nuova disposizione delle strutture e degli impianti di casello e di un nuovo sistema di collegamenti in grado di migliorare l'accessibilità all'Autostrada, alla Tangenziale, alla viabilità locale di collegamento al centro città e di relazione con gli impianti commerciali, al Terminal filoviario ed al parcheggio scambiatore, in corso di realizzazione da parte dell'Amministrazione Comunale.

Nel luglio 2019 è stato predisposto lo Studio di Fattibilità che ha esaminato differenti soluzioni progettuali. Nel marzo 2020, sulla base delle analisi tecniche e trasportistiche svolte dalla Società, il Comune di Verona ha indicato la soluzione preferibile. Tale soluzione è stata successivamente sviluppata nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica prevedendo la realizzazione dell'intervento in due Lotti funzionali. La Giunta comunale di Verona con Delibera n.381 del novembre 2020 ha espresso parere favorevole al Progetto e la Società ha conseguentemente avviato la progettazione definitiva relativa al 1° Lotto funzionale denominato "Revisione della viabilità ordinaria del nodo di Verona Sud e collegamento con la Tangenziale Sud di Verona." Il Progetto Definitivo del Lotto 1 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. La Società, ottenuto il nulla osta da parte del Concedente, in data 29 settembre 2022 ha attivato presso la Provincia di Verona la verifica di assoggettabilità dell'opera alla Valutazione di Impatto Ambientale.

Allargamento del cavalcavia Calcinese a Colognola ai Colli (VR)

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

Nel giugno 2019 il progetto definitivo è stato inviato al Ministero Infrastrutture e 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 che sono state recepite nel Progetto Definitivo.

Nel corso dell'anno 2022 si è svolta la Conferenza dei Servizi, è stato sviluppato il progetto esecutivo ed avviata l'attività di verifica preventiva della progettazione ai sensi dell'articolo 26 del D. Lgs 50/2016.

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 a dare seguito alle procedure volte alla localizzazione dell'opera, alla acquisizione dei pareri approvativi degli Enti interessati e alla dichiarazione di pubblica utilità.

La Società, ottenuto il nulla osta da parte 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, che è stato completato e approvato dalla Società nel novembre 2021.

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

È in corso la fase di acquisizione delle approvazioni degli Enti territoriali competenti.

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

A seguito di gara deserta per l'affidamento in subconcessione della gestione delle due aree di servizio, con lo scopo di incentivare l'interesse del mercato si prevede di completare le aree con la realizzazione dei fabbricati e degli impianti destinati ai servizi *Oil* e *non Oil*, che di prassi vengono eseguiti dai Sub-Concessionari.

Nel corso del 2022 è stata sviluppata la progettazione definitiva finalizzata all'acquisizione delle approvazioni degli Enti territoriali competenti.

Realizzazione del collegamento viario a nord della città di Verona dal termine della Tangenziale Est all'asse di penetrazione ovest, compreso il raccordo alla Tangenziale Sud in corrispondenza dello svincolo con la S.S. 434

L'investimento è stato tramutato in un contributo economico.

5 Risorse umane

5.1 Informazioni su ambiente e personale

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

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

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

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

Si evidenzia, inoltre, che le attività aziendali sono svolte dal personale all'interno di un contesto di certificazione volontaria sulla qualità (UNI EN ISO 9001:2015), sull'ambiente (UNI EN ISO 14001:2015) e sulla salute e sicurezza sul luogo di lavoro (UNI ISO 45001:2018). Si rinvia a quanto più diffusamente descritto in un paragrafo successivo relativo alle Certificazioni aziendali (paragrafo 6.2).

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 2022 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 2022, 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 2022	4	308	75	387	41
Età media (anni)	57,40	55,63	50,71	54,69	-
Anzianità lavorativa media (anni)	21,78	27,60	21,16	26,28	-

Segue il dettaglio del turnover del personale dipendente (avvicendamento) occorso nell'anno 2022:

Turnover del personale	n. dipendenti al 31.12.2021	n. assunzioni reintegrazioni	n. dimissioni pensionamenti cessazioni licenziamenti	n. dipendenti al 31.12.2022
Contratto a tempo indeterminato:	406	11	(30)	387
Dirigenti	4	-	-	4
Impiegati	329	8	(29)	308
Operai	73	3	(1)	75

Segue il dettaglio del numero dei dipendenti per categoria degli ultimi 4 anni, esponendo anche l'anno 2019 quale anno pre-COVID 19:

Numero dei dipendenti	n. dipendenti al 31.12.2019	n. dipendenti al 31.12.2020	n. dipendenti al 31.12.2021	n. dipendenti al 31.12.2022
Contratto a tempo indet. e determ.	461	429	406	387
Dirigenti	4	4	4	4
Impiegati full-time	330	307	286	267
Impiegati part-time	56	48	43	41
Operai	71	70	73 ¹¹	75 ¹²

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:

Numero 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.), esponendo anche l'anno 2019 quale anno pre-COVID 19:

Numero di ore di assenza	n. ore Ferie, Permessi, Festività	n.ore Malattia	n.ore Maternità	n.ore Infortunio	n ore Altro ¹³
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
Anno 2019	122.464	42.928	6.631	2.044	31.736

5.2 Organizzazione delle risorse umane

Anche l'esercizio 2022 è stato condizionato dall'emergenza epidemiologica da COVID-19. Dal 15 Febbraio 2022 al 31 Marzo 2022, fine dello stato di emergenza, il personale dipendente, a partire dai 50 anni di età, doveva esibire il Green Pass rafforzato per poter accedere ai luoghi di lavoro. Anche il ricorso allo *smart working* semplificato, ovvero senza il ricorso all'accordo individuale, è stato di volta in volta prorogato fino al 31 Agosto 2022, per limitare la diffusione del COVID-19 negli ambienti di lavoro. Con il termine dello stato di emergenza al 31 Marzo 2022, le misure di contenimento sono state progressivamente allentate e, a decorrere dal 1° Maggio 2022, non è più stato necessario esibire il *Green Pass*, mentre l'utilizzo delle mascherine è stato reso facoltativo dal 1° Luglio 2022.

In riferimento, infine, alle attività svolte nell'ambito del contrasto alla pandemia da SARS-COV2, il Comitato istituito ha operato per dare attuazione agli aggiornamenti al "Protocollo

¹¹ - di cui 7 a tempo determinato

¹² di cui 3 a tempo determinato

¹³ include aspettativa contrattuale, permessi non retribuiti, permessi sindacali

Condiviso tra Governo e Partecipazioni Statali” del 30 giugno 2022.

Il piano formativo previsto per il 2022 è stato completato, in conformità alla pianificazione, sia per quanto riguarda le iniziative obbligatorie, sia in relazione allo sviluppo di competenze e conoscenze in tema di *compliance*, di cultura della sicurezza e con particolare riguardo alla sostenibilità.

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 22 Marzo 2022 è stato sottoscritto con le OO.SS. il verbale di “Accordo Integrativo Aziendale 2022-2024” che ha definito diversi temi, quali il “Ricambio generazionale”, l’“Opzione *Welfare* Aziendale” che permette al personale dipendente di conferire il “Premio di risultato” annuale alla Previdenza Integrativa (Fondo Astri) fino 100% ed una proposta economica triennale con KPI specifici legati all’incremento dell’EBITDA, al consumo Ferie, all’incremento della produttività individuale del dipendente e ad obiettivi di qualità da definirsi annualmente. In data 31 Marzo 2022 sono stati poi definiti con le OO.SS i valori specifici dei KPI per il “Premio di Risultato 2022”.

È in corso a livello nazionale la contrattazione tra le Associazioni datoriali Federreti/Fise-Acap e le OO.SS. Nazionali di categoria per il rinnovo del CCNL Autostrade e Trafori scaduto il 30 giugno 2022.

5.3 Sicurezza e salute nell’ambiente di lavoro

La Società, nell’ottica del miglioramento continuo delle attività e delle prestazioni in ambito salute e sicurezza nei luoghi di lavoro ha utilizzato, anche nell’anno 2022, 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 seguendo con particolare riguardo l’evoluzione della pandemia da SARS-COV2.

Nel corso del 2022 il Comitato, (composto dai Responsabili delle varie Funzioni/Servizi della Società, dal Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, dalle Rappresentanze Sindacali Aziendali, dai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza) e costituito nel 2020 come previsto dal “Protocollo condiviso di regolazione delle misure per il contrasto della diffusione del virus COVID-19 negli ambienti di lavoro” del 26 marzo 2020, si è riunito il 7 luglio 2022, in occasione dell’aggiornamento del Protocollo condiviso delle misure per il contrasto e il contenimento del COVID-19 negli ambienti di lavoro del 30 giugno 2022.

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 2022 in ambiente di lavoro sono stati complessivamente n.6, mentre nel 2021 ne sono stati rilevati n.8. Le giornate perse sono state n.234 rispetto alle n.338 del 2021. L’Indice di Frequenza è passato da 12,67 del 2021 a 10,17 del 2022, mentre l’Indice di Gravità da 0,54 è diminuito a 0,40. Sono stati segnalati anche n.3 infortuni in itinere per un totale di n.141 giornate perse. Nel 2021 invece non sono accaduti infortuni in itinere.

È proseguito anche nel corso dell’anno 2022, il sistema implementato nel 2021 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 n.179 accertamenti sanitari periodici obbligatori, n.105 accertamenti per escludere l'assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti.

La Società aveva previsto ad inizio 2022, nell'ambito dell'attività sanitaria facoltativa, l'esecuzione di esami di laboratorio di *routine*, completi di fibrinogeno, uricemia, e proteina C reattiva (PCR) e un servizio di assistenza/consulenza medica. Gli esami di laboratorio sono stati effettuati presso i locali medici della Società di Verona Sud, Desenzano, Vicenza Ovest e Padova Ovest durante i mesi di ottobre e novembre 2022. Hanno aderito all'iniziativa n.278 dipendenti. Il servizio di assistenza/consulenza medica è stato prestato in parte in presenza e in parte con collegamento da remoto.

Nel corso dell'anno 2022 sono state erogate complessivamente n.4.957 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.

6 Governance, organizzazione e gestione delle attività

6.1 Informazioni sul governo societario e gli assetti proprietari

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

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

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

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

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

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

Il Consiglio di Amministrazione ha nominato il Presidente, 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 "topdown" è mirato a individuare le entità organizzative, i processi e le specifiche attività in grado di generare rischi di errore (non intenzionale) o di frode che potrebbero avere effetti rilevanti sul Bilancio. In particolare, l'individuazione delle entità organizzative che rientrano nell'ambito del sistema di controllo è effettuata sia sulla base della contribuzione delle diverse entità a determinati valori del Bilancio (totale attività, totale indebitamento finanziario, ricavi netti, risultato prima delle imposte) sia in relazione a considerazioni circa la rilevanza per processi e rischi specifici.

Nell'ambito dell'attività aziendale per il sistema di controllo vengono successivamente identificati i processi significativi in base a un'analisi di fattori quantitativi (processi che concorrono alla formazione di voci di Bilancio per importi superiori a una determinata percentuale dell'utile ante imposte) e fattori qualitativi (ad esempio: complessità del

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

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

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

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

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

6.2 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 all'inarrestabile 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.

Per garantire ai clienti la migliore esperienza di guida, la Società investe costantemente in innovazione e tecnologie al servizio della mobilità e della gestione dell'infrastruttura, ha inoltre intensificato la 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.

Il Forum sulla Sicurezza Stradale è l'appuntamento annuale con cui la Società vuole sensibilizzare gli utenti attuali e futuri della strada sul tema della sicurezza stradale, attraverso il contributo di esperti e testimonial: l'edizione 2022 del Forum sulla Sicurezza Stradale ha visto, tra gli altri, il coinvolgimento di oltre mille studenti delle province di Verona, Vicenza, Venezia e Treviso, intervenuti con domande, dubbi e curiosità.

L'“Osservatorio Stili di Guida” è il progetto con cui la Società dal 2018 monitora i comportamenti a rischio tenuti da automobilisti e autotrasportatori sulle tratte in concessione. Attraverso postazioni di rilevamento mobili e fisse, l'Osservatorio mira ad individuare ed agire sulle principali cause di incidentalità, che ad oggi riconducono tutte alla componente umana, il fattore predominante nella scala di fattori di rischio.

Nell'ambito di questo quadro 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.

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 lungo l'asse Milano Venezia 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. Trattasi di programma d'azione in linea con i contenuti del Pacchetto clima “Fit for 55” approvato in data 14 luglio 2021 dalla Commissione Europea che, preso ad anno base il 1990, prevede la riduzione del 55% delle emissioni di anidride carbonica entro il 2030, lo stop alla vendita di auto con motore endotermico entro il 2035, per arrivare alla neutralità climatica (*carbon-free*) nel 2050. 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 punterà, tra l'altro, all'implementazione di postazioni di ricarica *Ultra-Charger* da 150 KW, da approntarsi 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 a piano 2022-2024.

6.3 Sostenibilità: piano, governance e bilancio

La Direzione, alla luce del ruolo che la Società e il Gruppo di riferimento rivestono sul territorio in cui operano, ha 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.

La Direzione ha redatto un piano 2022-2024 in coerenza con il piano e gli obiettivi indicati da Abertis e in continuità con la propria strategia e valori aziendali. 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.

Con riferimento all'approvazione, la Direzione nel corso del 2022 ha dato avvio ad un percorso di identificazione, definizione e di 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.

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 formato dalla presenza di un *ESG Core Team*, composto dalle figure del *Sustainability Manager*, dell'*Implementation* e del *Controlling*, che coordina l'*Operational Area (Functional Team e Reporting Team)* formata da tutte le funzioni coinvolte nella strategia di sostenibilità. Tale sistema di governance 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 Direzione aziendale 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.

6.4 Sicurezza informatica

Nell'ambito del più generale *Cyber Security Action Plan 2022-2024* approntato nel 2021 per rafforzare la *Security Posture* Aziendale, nel 2022 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 (Computerized Maintenance Management System) 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.

Tra gli interventi eseguiti nel corso del 2022:

- è stato predisposto un processo di valutazione delle vulnerabilità che va oltre al semplicistico "*Vulnerability Assessment*", spingendosi fino alla misurazione dell'intero sistema di difesa e la conseguente capacità di *Detection* e *Reaction* dei propri servizi SOC. Con questo intento è stato approntato un piano operativo in linea al concetto più moderno di *Red Team* più che al tradizionale *Penetration Test*, comprensivo di attività di *Purple Team*, intese come momenti di confronto e collaborazione tra il team di *Ethical Hacker* ed i team preposti alla fase difensiva della Società. L'approccio si innesta nella volontà di rispondere al punto 18 del *framework* CISv8, che definisce i specifici punti quali cardini di un corretto processo di ricerca, valutazione e gestione delle vulnerabilità tecniche ed organizzative. Questo evoluto processo di valutazione delle vulnerabilità è stato attivato verso fine anno ed inizierà a dare i suoi frutti nel corso del 2023 e negli anni a venire.
- si è provveduto ad attivare un Programma di formazione interna volto ad instaurare un *Framework* di formazione a 360° intorno ai concetti di *Cyber Security*. Il *security awareness training* consentirà di aumentare progressivamente la conoscenza dei rischi a tutto il personale, in particolare: accrescere la consapevolezza nella valutazione e mitigazione del rischio *cyber*, sulla reattività e sulla responsabilizzazione per le diverse classi di utenza; adottare metodologie e strumenti capaci di misurare il grado di maturità dell'utenza in relazione a tematiche di *Cyber Security* e rappresentare le relative variazioni nel tempo; sviluppare le competenze essenziali di *Cyber Security* di tutto il personale; preparare gli utenti a identificare, gestire e segnalare ogni anomalia che potrebbe essere sintomo di un attacco di *Cyber Security*.
- il processo di gestione degli Incidenti di Sicurezza Informatica (*Incident Response and Management*) è stato strutturato nel corso del 2022 in sei distinte fasi, all'interno delle quali ricadono tutte le attività necessarie alla gestione dell'intero ciclo di vita dell'Incidente. Il processo di gestione degli Incidenti è stato finalizzato all'esecuzione delle attività per la minimizzazione dell'impatto degli Incidenti stessi sull'operatività aziendale ed al ripristino dei livelli di servizio previsti nel più breve tempo possibile.
- implementazione del servizio *Security Operation Center* (SOC) attraverso l'attivazione di funzionalità utili a migliorare lo sfruttamento delle informazioni disponibili sullo stato di sicurezza dei servizi ICT del gruppo, con l'obiettivo principale di monitorare e analizzare gli eventi collezionati al fine di agire tempestivamente con le contromisure adeguate in caso di anomalie o comportamenti sospetti. Per svolgere le attività di monitoraggio proattivo il SOC utilizza diversi tool, tra i quali: strumenti di *Intrusion Detection System* (IDS), *Intrusion Prevention System* (IPS), *Security Information and Event Management* (SIEM) ed *Endpoint Detection and Response* (EDR). Tali strumenti abbinati alle risorse umane disponibili nel servizio SOC consentiranno una sempre più efficace gestione degli eventi. In particolare, il "Tier 1", dedicato al monitoraggio degli eventi collezionati dagli strumenti tecnologici e alla gestione dell'allarmistica automatica da essi prodotta h24 e 7/7 consentirà di eseguire un efficace triage delle segnalazioni di sicurezza. Il triage consiste nella prima classificazione della segnalazione, per identificare potenziali incidenti di sicurezza informatica e discriminare i falsi positivi. Il SOC, quindi, ora permette di avere una buona consapevolezza di ciò che succede sia perimetralmente all'azienda (tentativi di intrusione dall'esterno) che internamente (potenziali intrusioni avvenute con successo). La consapevolezza è lo strumento

fondamentale per prendere decisioni, mettere in atto le più appropriate misure difensive e pianificare le azioni di empowerment aziendale.

Nel corso dell'anno 2022 si è provveduto a rafforzare il sistema dei controlli della piattaforma adottata per la gestione dei documenti di lavoro implementando i suggerimenti previsti per il rafforzamento della postura della sicurezza informatica passando dal 25% di inizio anno al 95 % di fine anno. In particolare, è da segnalare l'attivazione della funzionalità di "sensitivity" utile a rendere più operativa la "Data Classification Policy" attraverso l'implementazione di specifici controlli.

Nel corso dell'anno 2022 si è provveduto ad aggiornare la piattaforma con l'implementazione di una infrastruttura altamente resiliente e rafforzata dal punto di vista della sicurezza informatica adottando le più recenti indicazioni in merito alla configurazione sicura dell'infrastruttura su cui appoggia il sistema.

Il sistema di gestione delle PEC nel corso del 2022 è stato integrato in un sistema di gestione informatica dei documenti per assicurare il rispetto delle disposizioni in materia di sicurezza predisposte dall'AgID e dagli altri organismi preposti. In quest'ottica è stato approntato apposito manuale di conservazione digitale dei documenti.

6.5 Carta dei servizi

La Società, in ottemperanza alla Convenzione in essere e come avviene da oltre un decennio, ha predisposto per il 2022 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.

6.6 Certificazioni aziendali

Il Sistema di Gestione Integrato (SGI) della Società nell'anno 2022 è stato in carico alla Funzione "Risorse Umane ed Organizzazione" con la responsabilità e la gestione delle seguenti attività principali:

- 2 aggiornare la documentazione collegata alle periodiche variazioni organizzative e le conseguenti implicazioni nell'identificazione e mappatura dei processi aziendali di riferimento;
- 3 tenere sotto controllo e valutare periodicamente la conformità normativa nell'ambito del SGI ai requisiti legali ed obblighi di conformità applicabili alla Società;
- 4 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;
- 5 svolgere, laddove necessario, attività di *Auditing* di seconda parte presso alcuni fornitori strategici con contratti significativi;
- 6 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);
- 7 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;

- 8 programmare, organizzare ed eseguire direttamente specifiche attività di informazione e formazione sul SGI;
- 9 intrattenere tutti i rapporti con gli Enti di certificazione competenti, la Capogruppo A4 Holding, Abertis ed i consulenti terzi che collaborano con l'azienda per lo sviluppo e la verifica del SGI.

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

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

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

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

Si evidenzia infine che nell'anno 2022 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.

6.7 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 approvato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 19 marzo 2019.

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

L'individuazione delle attività esposte al rischio connesso alla commissione di un reato e la loro conseguente proceduralizzazione hanno come obiettivo quello di determinare una consapevolezza, in tutti coloro che operano in nome e per conto della Società, di poter incorrere in un illecito passibile di sanzione e quello di consentire alla Società, grazie ad un monitoraggio dell'attività, di prevenire e di intervenire per contrastare la commissione dei reati stessi.

Il Modello è stato aggiornato ed approvato dal Consiglio di Amministrazione, nella versione attualmente adottata, nell'adunanza del 1° dicembre 2022; tale revisione si è resa necessaria in quanto, rispetto alla precedente stesura del Modello approvata dal Consiglio di Amministrazione del 3 Dicembre 2020, sono state introdotte dal Legislatore nuove fattispecie penali all'interno del quadro normativo disciplinato dal D. Lgs.231/01.

Per una piena aderenza ai dettami del Decreto, il Consiglio di Amministrazione della Società ha nominato un proprio Organismo di Vigilanza, costituito in forma monocratica, con l'obiettivo di soddisfare i requisiti di autonomia, indipendenza, professionalità e continuità d'azione in un ambiente connotato da uniformità di giudizio.

L'Organismo di Vigilanza svolge verifiche sugli ambiti di attività risultate a rischio 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.

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

7 Evoluzione prevedibile della gestione

Gli sviluppi favorevoli rispetto alle previsioni di autunno hanno migliorato le prospettive di crescita per il 2023. La continua diversificazione delle fonti di approvvigionamento e il forte calo dei consumi hanno lasciato i livelli di stoccaggio del gas al di sopra della media stagionale degli ultimi anni e i prezzi del gas all'ingrosso sono scesi ben al di sotto dei livelli prima della guerra. Inoltre, il mercato del lavoro dell'UE ha continuato a registrare buoni risultati e il tasso di disoccupazione è rimasto al suo minimo storico del 6,1% fino alla fine del 2022. La fiducia sta aumentando e le analisi di gennaio indicano che anche l'attività economica dovrebbe evitare una contrazione nel primo trimestre del 2023.

Rimangono tuttavia forti elementi negativi. I consumatori e le imprese continuano a dover far fronte a costi energetici elevati e l'inflazione di fondo (inflazione complessiva al netto dei prodotti energetici e dei prodotti alimentari non trasformati) ha continuato ad aumentare a gennaio 2023, erodendo ulteriormente il potere d'acquisto delle famiglie. Con il persistere delle pressioni inflazionistiche, la stretta monetaria dovrebbe continuare, gravando sull'attività delle imprese e frenando gli investimenti.

Le previsioni intermedie d'inverno prevedono una crescita dello 0,8% nell'UE e dello 0,9% nella zona euro per il 2023, ovvero rispettivamente 0,5 e 0,6 punti percentuali in più rispetto alle previsioni d'autunno. Il tasso di crescita per il 2024 rimane invariato, rispettivamente all'1,6% e all'1,5% per l'UE e la zona euro. Alla fine del periodo di previsione, il volume della produzione dovrebbe superare di quasi l'1% quello previsto nelle previsioni d'autunno.

Tre mesi consecutivi di moderazione dell'inflazione complessiva indicano che il picco è stato superato, come anticipato nelle previsioni d'autunno. Dopo aver raggiunto il massimo storico del 10,6% a ottobre, l'inflazione è diminuita e la stima rapida di gennaio indica che scenderà all'8,5% nella zona euro. Il calo è stato determinato principalmente dall'inflazione dei beni energetici in discesa, mentre l'inflazione di fondo non ha ancora raggiunto il picco.

Le previsioni di inflazione sono state riviste leggermente al ribasso rispetto all'autunno, riflettendo principalmente l'andamento del mercato dell'energia. Nell'UE l'inflazione complessiva dovrebbe scendere dal 9,2% nel 2022 al 6,4% nel 2023 e al 2,8% nel 2024. Nella zona euro dovrebbe scendere dall'8,4% nel 2022, al 5,6% nel 2023 e al 2,5% nel 2024.

Sebbene l'incertezza che circonda le previsioni rimanga elevata, i rischi per la crescita sono sostanzialmente bilanciati. La domanda interna potrebbe risultare più elevata del previsto qualora i recenti cali dei prezzi del gas all'ingrosso dovessero ripercuotersi più fortemente sui prezzi al consumo e i consumi si dimostrassero più resilienti. Tuttavia, non si può escludere una potenziale inversione di tale calo dei prezzi, visto il protrarsi delle tensioni geopolitiche. Anche la domanda esterna potrebbe rivelarsi più robusta in seguito alla riapertura della Cina, cosa che potrebbe tuttavia alimentare l'inflazione a livello mondiale.

I rischi per l'inflazione restano in gran parte legati all'andamento dei mercati dell'energia, rispecchiando alcuni dei rischi individuati per la crescita. Soprattutto nel 2024 prevalgono rischi al rialzo per l'inflazione, poiché le pressioni sui prezzi potrebbero rivelarsi più ampie e più radicate del previsto se la crescita dei salari dovesse stabilizzarsi a tassi superiori alla media per un periodo prolungato.

Sul versante dell'adeguamento annuo delle tariffe da pedaggio, la norma inserita nel Milleproroghe del Dicembre 2022 proroga al 31 dicembre 2023 la data entro la quale dovranno essere approvati gli aggiornamenti dei Piani Economici Finanziari in base alle nuove regole sulle tariffe definite nel 2018 dall'Autorità per i Trasporti (ART). La norma spiega infatti che le concessionarie come Autostrada Brescia Padova S.p.A. in presenza di

Piani Economici Finanziari in corso di approvazione, vedono sospeso l'aggiornamento tariffario. Predetta norma è stata oggetto di impugnativa in sede giurisdizionale, tutt'ora pendente.

I Concessionari, pur rispettando formalmente il termine di presentazione dei PEF del 30 marzo 2020, hanno presentato delle proposte di piano economico – finanziario che, in ragione della loro non piena corrispondenza ai requisiti definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti hanno reso necessario lo svolgimento di un'attività di acquisizione ed integrazione documentale ed informativa particolarmente complessa e che non ha consentito di pervenire ad una conclusione dei relativi termini di approvazione entro il 31 ottobre 2022. Tra le ragioni della incompletezza dei dati vengono adottati anche i disagi causati dalla pandemia.

Con questo quadro generale gli Amministratori confidano che le attese del traffico per il 2023 siano sostanzialmente in linea con il 2022 e non vi siano dubbi circa la continuità della remunerazione dell'attività.

8 Altre informazioni

8.1 Principali rischi e incertezze

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

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

Rischio di liquidità

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

Rischio tasso di interesse

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

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

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

La gestione del rischio di tasso di interesse è 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.

8.2 Rapporti con parti correlate

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

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

- **Abertis Infraestructuras S.A.:** la società capogruppo con sede in Spagna svolge servizi e assistenza allo scopo di assicurare il rispetto dei contratti di concessione e di altri obblighi;
- **Abertis Italia S.r.l.:** la società capogruppo con sede in Italia, svolge attività di gestione di partecipazioni in società operanti nel settore delle infrastrutture autostradali, nonché il coordinamento tecnico-amministrativo, finanziario e gestionale delle società partecipate.
- **A4 Holding S.p.A.:** la società capogruppo italiana 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.
- **Serenissima Partecipazioni S.p.A. in liquidazione:** opera come *sub-holding* prevalentemente nel settore del mercato immobiliare.
- **Gruppo Atlantia/Edizione:** *leader* globale nel settore delle infrastrutture di trasporto autostradali ed aeroportuali, le società del gruppo che hanno rapporti con Autostrada Brescia Padova S.p.A. sono:
 - Autostrade per l'Italia S.p.A.;
 - Telepass S.p.A.;
 - Telepass Pay S.p.A.;
 - Società Autostrada Tirrenica p.a.;
 - Rav Raccordo Autostradale Valle d'Aosta;
 - Autostrade Meridionali S.p.A.;
 - Tangenziale di Napoli S.p.A.;
 - Movyon S.p.A.;
 - Autogrill Italia S.p.A.;
 - Astri fondo pensione.

Gli affidamenti dei lavori infragruppo sono avvenuti in ossequio a quanto previsto dall'art. 177 comma 1 del Codice dei Contratti Pubblici¹⁴, 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 2022 riportati nelle tabelle che seguono. Con riferimento all'acquisizione del Gruppo Abertis da parte della società Atlantia S.p.A., a partire dal 1° novembre 2018 vengono considerate quali parti correlate le società appartenenti a tale gruppo nonché al Gruppo Edizione azionista di riferimento di Atlantia.

¹⁴ L'art. 177 del Codice dei Contratti Pubblici (D. Lgs. 50/2016) è stato dichiarato incostituzionale con Sentenza della Corte Costituzionale n. 218 del 23.11.2021.

Per maggiore trasparenza si allegano le seguenti tabelle:

STATO PATRIMONIALE	2021	2022
	Euro	Euro
Attività non correnti		
Crediti vari e attività non correnti	28.612.949	430.102
A4 Holding S.p.A.	28.242.529	-
Globalcar Service S.r.l.	370.420	430.102
Attività finanziarie non correnti	-	-
Società di progetto BRE.BE.MI S.p.A.	-	-
Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione	-	-
Attività correnti		
Crediti commerciali verso controllanti	1.496.521	373.599
A4 Holding S.p.A.	1.496.521	373.599
Crediti commerciali verso collegate	6.974	-
G.R.A. di Padova S.p.A.	6.974	-
Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione	-	-
Crediti commerciali verso consociate	246.956	88.285
A4 Mobility S.r.l.	200.663	56.597
A4 Trading S.r.l.	46.293	31.688
Globalcar Service S.r.l.	-	-
Crediti commerciali verso parti correlate	39.927.188	49.985.945
Autostrade per l'Italia S.p.A.	36.045.979	49.980.419
Autogrill Italia S.p.A.	3.854.802	5.526
Telepass S.p.A.	26.407	-

STATO PATRIMONIALE	2021	2022
	Euro	Euro
Passività commerciali		
Debiti commerciali verso controllanti	515.078	1.096.082
A4 Holding S.p.A.	515.078	1.096.082
Debiti commerciali verso consociate	1.717.058	2.323.620
A4 Mobility S.r.l.	1.460.823	1.788.428
A4 Trading S.r.l.	177.379	369.300
Globalcar Service S.r.l.	78.856	165.892
Debiti commerciali verso parti correlate	910.629	161.596
Autostrade per l'Italia S.p.A.	715.512	-
Telepass Pay S.p.A.	143.885	-
Autogrill Italia S.p.A.	21.986	51.236
Telepass S.p.A.	15.058	110.071
Società Autostrada Tirrenica p.a.	13.946	-
Rav Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	242	289
Passività per imposte correnti	12.976.180	257.272
Abertis Italia S.r.l. - consolidato fiscale	12.976.180	257.272
Altre passività correnti	504.906	520.892
Astri - fondo pensione	504.906	520.892

CONTO ECONOMICO	2021	2022
	Euro	Euro
Ricavi	10.751.210	10.172.088
Ricavi verso controllante	4.174.350	4.077.548
A4 Holding S.p.A.	4.174.350	4.077.548
Ricavi verso consociate e collegate	461.876	464.832
A4 Mobility S.r.l.	222.353	216.103
A4 Trading S.r.l.	202.825	213.729
Globalcar Service S.r.l.	36.698	35.000
Ricavi verso altre parti correlate	6.114.984	5.629.708
Autogrill Italia S.p.A.	5.265.065	5.406.350
Argentea Gestioni S.c.p.a.	638.248	-
Autostrade per l'Italia S.p.A.	204.385	221.056
G.R.A. di Padova	7.279	-
Rav Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	7	10
Telepass S.p.A.	-	2.292
Costi operativi	42.373.746	43.302.419
Costi verso controllante	10.540.699	11.705.931
A4 Holding S.p. A	10.500.769	11.705.931
Abertis Italia S.r.l.	39.930	-
Costi verso consociate e collegate	30.079.855	30.405.650
A4 Mobility S.r.l.	21.086.701	21.387.868
A4 Trading S.r.l.	6.119.077	5.475.411
Globalcar Service S.r.l.	2.874.077	3.542.371
Costi verso altre parti correlate	1.753.192	1.190.838
Autostrade per l'Italia S.p.A.	1.215.725	1.190.838
Argentea Gestioni S.c.p.a.	537.467	-

8.3 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 fra veicoli. La piattaforma raccoglie attività di implementazione svoltesi 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 tra loro e con l'infrastruttura stradale: 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 dell'*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 la luce verde, la priorità dei veicoli del trasporto pubblico alle 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 unici.

Il progetto C-Roads Italy 2 è il naturale 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 urbano (sono coinvolti i Comuni di Torino, Verona e Trento), un insieme di servizi C-ITS "Day1" e "Day1,5" come raccomandato dalla piattaforma EC C-ITS come 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 controllo dei 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.

Il progetto ha richiesto l'adeguamento delle infrastrutture stradali locali, nonché il flusso e la gestione dei dati con i centri di traffico situati nelle città.

Obiettivo 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 e quello di Autostrada BS-PD, al fine di attivare e testare i servizi C-ITS. È in corso il test dello scambio di dati tra situazioni autostradali urbane e interconnesse (ad es. avviso di congestione precoce, condizioni di pericolo, condizioni meteorologiche).

L'azione pilota coinvolgerà 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 CEF Corridoio: Mediterraneo e Scandinavo-Mediterraneo.

La Società sta contribuendo al progetto con l'allestimento di alcune sezioni pilota di 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. Il progetto ha visto anche la realizzazione di tutta l'infrastruttura software necessaria alla gestione dei messaggi scambiati con i veicoli. Nel corso del 2022 la Società ha messo a disposizione il proprio *living lab* ai partecipanti C-Roads, con i quali sono state condotte numerose sessioni di test nazionale ed internazionale, con il Centro Ricerche Fiat, e con gli stati Irlanda, Grecia, Austria in ottica *Cross Border* europeo, per implementazione e verifica dell'interoperabilità tra i sistemi autostradali ed i sistemi locali di gestione del traffico urbano oltre che europeo.

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.

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.

8.4 Azioni proprie

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

8.5 Eventi significativi in ambito regolatorio

Nel contesto dell'attività tipica della concessione autostradale è continuata l'azione volta ad eseguire concretamente gli impegni di investimento previsti nel Piano Economico Finanziario (PEF) vigente.

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 periodo 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).

Infatti, l'art Art. 11.2 Convenzione Vigente prevede che il PEF sia aggiornato ogni 5 anni (alla scadenza di ogni periodo regolatorio) sulla base delle Delibere CIPE 39/2007 – 27/2013 e successive modificazioni.

Sulla base di quanto disposto, 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.

Ad oggi, relativamente alla documentazione presentata, il Concedente non ha fornito nessun riscontro.

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, anche attraverso Aiscat.

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

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

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

- calcolo della tariffa suddivisa in tre componenti: gestione, costruzione e oneri integrativi;
- fattore di produttività esogeno sulla tariffa di gestione pari 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. La delibera n. 16/2019 e la successiva n. 70/2019 sono state impugnate dalla Società avanti il TAR Piemonte in quanto gravemente lesive dei diritti contrattuali della Concessionaria.

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. Si segnala che alla data del 31.12.2022 il valore stimato allo stato del potenziale debito di poste figurative a carico della Società è quantificabile fino a un massimo di Euro 240 milioni sulla base delle proposte di PEF ART presentate finora al Concedente. Tuttavia, si ritiene che non risultino dubbi in merito all'assorbimento di dette poste figurative entro il termine del periodo concessorio (31.12.2026). In considerazione dell'attuale incertezza circa la determinazione dell'importo, delle contestazioni mosse dalla Società al citato nuovo regime ART e della prospettiva di riassorbimento delle poste in oggetto, come nel precedente esercizio, nessuna passività è stata rilevata nel bilancio al 31 dicembre 2022.

In data 29 febbraio 2020 è stata pubblicata sul supplemento ordinario n. 10 alla Gazzetta Ufficiale n.51 del 29 febbraio 2020, la legge 28 febbraio 2020, n. 8 di conversione del Decreto-legge 30 dicembre 2019, n.162 cosiddetto "decreto milleproroghe 2020". Le

disposizioni di interesse per il settore autostradale a pedaggio non risultano essere state abrogate e/o emendate rispetto alla versione prevista del testo del decreto-legge.

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

In data 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 della richiesta del Concedente di non recepire alcun importo connesso alla realizzazione dell'opera "Valdastico Nord". Nel dettaglio la nuova proposta PEF mantiene la previsione dell'opera Valdastico Nord indicando tutti gli importi temporalmente traslati al periodo post-concessione, alla condizione che gli stessi siano automaticamente reinseriti nel periodo concessorio nel momento in cui sia concluso il procedimento di VAS per la parte dell'opera insistente sui territori Veneto e Trentino e che, in ogni caso, sia riconosciuto lo speso (progettazione ex lotto 1 – interamente completata e già trasmessa al Concedente – ed elaborazione varianti ex lotto 2), nonché gli ulteriori costi che la Concessionaria sosterrà per la procedura di VAS nel quadro della revisione del PUP-Piano Urbanistico Provinciale, avviato dalla Provincia Autonoma di Trento, come da obblighi concessori, il tutto da recepirsi all'interno del II Atto Aggiuntivo annesso al PEF ART, assieme alle ulteriori previsioni che si identificheranno come necessarie o opportune ai fini del contemperamento dei rispettivi interessi.

Tenuto conto del perdurare della mancata intesa degli Enti Territoriali relativamente alla Valdastico Nord, in data 26 aprile 2022 il Concedente ha richiesto alla Concessionaria la predisposizione di una nuova versione del PEF secondo ulteriori indicazioni riguardanti in particolare:

- lo stralcio dell'investimento denominato "Valdastico Nord";
- il recepimento anticipato del regime regolatorio ART;
- la determinazione del Capitale Investito Netto Regolatorio (CIN) alla data del 31.12.2017 e del 31.12.2021;
- il recepimento della metodologia ART per la determinazione degli effetti straordinari connessi all'emergenza pandemica Covid19.

La Società, quindi, ha presentato il 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. Tutte le proposte sono state accompagnate da *disclaimer letters* che includono importanti precisazioni e riserve da parte della Concessionaria.

La documentazione inviata nel corso del 2022 è stata oggetto di preliminari interlocuzioni con il Concedente senza che sia stato ancora definito un accordo in merito al PEF applicabile per il periodo regolatorio successivo al 2017.

Si evidenzia che con il Decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198 (c.d. Milleproroghe) è stato prorogato al 31 dicembre 2023 il termine entro il quale procedere al perfezionamento dell'aggiornamento dei Piani Economico-Finanziari delle concessionarie che siano stati presentati entro il 30 marzo 2020.

Nel corso del 2022 si sono riattivate le interlocuzioni tra MIT, Regione del Veneto e Provincia Autonoma di Trento («PaT») in merito alla realizzazione della Valdastico Nord e al relativo tracciato tra le varie opzioni disponibili.

Con delibera n° 1923 del 28 ottobre 2022, la Giunta Provinciale della PaT ha adottato il progetto di variante al Piano Urbanistico Provinciale relativa al cosiddetto "ambito di connessione Corridoio Est" che renderà possibile sotto il profilo urbanistico, una volta completato il relativo iter procedurale, la realizzazione del tracciato Pedemonte – Rovereto sud.

La Direzione sta monitorando l'argomento, anche nell'eventualità che il Concedente chieda il riavvio dell'iniziativa.

9 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 2022 e 2021 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

	31.12.2020					31.12.2021					31.12.2022
	Patrimonio netto	Dividendi	Effetto P.netto	Arrotond.	Conto economico	Patrimonio netto	Dividendi	Effetto P.netto	Arrotond.	Conto economico	Patrimonio netto
	Totale Euro/1000	Totale Euro/1000	Totale Euro/1000	Totale Euro/1000	Totale Euro/1000	Totale Euro/1000	Totale Euro/1000	Totale Euro/1000	Totale Euro/1000	Totale Euro/1000	Totale Euro/1000
ITA GAAP	653.928	(20.110)	-	1	41.444	675.263	(51.292)	-		44.677	668.648
TFR_IAS 19	(1.228)	-	(354)	-	-	(1.582)	-	1.485		-	(97)
Arrotondamento	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-
Valutazione partecipazione_IFRS9	-	-	(24)	-	24	-	-	-		-	-
Attualizzazione crediti_IFRS 9	(499)	-	-	-	464	(35)	-	-		(3)	(38)
Avviamento_IAS38	(24.027)	-	-	-	3.999	(20.028)	-	-		3.999	(16.029)
Immobilizzazioni Devolvibili_IFRIC 12	(52.833)	-	-	-	5.412	(47.421)	-	-		9.225	(38.196)
Immobilizzazioni materiali/Auto – IFRS 16	(198)	-	-	-	(52)	(250)	-	-		(47)	(297)
IFRS	575.143	(20.110)	(378)	1	51.291	605.947	(51.292)	1.485		57.852	613.992

10 Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali prot. n. SVCA-MIT-0002267 del 30.01.2023

Come richiesto da ANAS prot. n. SVCA-MIT-0002267 del 30 gennaio 2023 è riportata la Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali.

Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali come da richiesta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti prot. n. SVCA-MIT-0002267 del 30.01.2023

Riferimento convenzione di cui art. 2	Spesa per investimenti	Dati progettuali convenzionali		Spesa progressiva al 31/12/2021				Spesa dell'anno 2022				Spesa progressiva al 31/12/2022			
		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	-	-	16.949.264	29.275.793	-	46.225.057	-	27.854	-	27.854	16.949.264	29.303.647	-	46.252.911
Art. 2.1	A31 Tronco Vicenza a Piovene KM. 36,4	-	-	-	3.414.757	-	3.414.757	-	-	-	-	-	3.414.757	-	3.414.757
Art. 2.1	Raccordi Tangenziali sud di Verona - Vicenza - Raccordo Nord di Padova	-	-	67.988.957	24.823.194	-	92.812.151	-	-	-	-	67.988.957	24.823.194	-	92.812.151
Art. 2.1	Variante alla S.S. 11 di collegamento fra Lonato e il casello di Desenzano	-	-	3.960.658	2.142.278	-	6.102.936	-	-	-	-	3.960.658	2.142.278	-	6.102.936
	Totale art. 2.1			88.898.879	59.656.022	-	148.554.901	-	27.854	-	27.854	88.898.879	59.683.876	-	148.582.755
Art. 2.2 a)	Realizzazione della Tangenziale Sud di Vicenza sull'autostrada A4 Bs-Pd	-	-	74.269.225	24.961.756	-	99.230.981	-	-	-	-	74.269.225	24.961.756	-	99.230.981
Art. 2.2 b)	Realizzazione di impianti antirumore sull'autostrada A4 Brescia-Padova in provincia di Verona-Vicenza-Padova - Lotto B	-	-	15.542.079	1.525.282	-	17.067.361	-	-	-	-	15.542.079	1.525.282	-	17.067.361
Art. 2.2 c)	Realizzazione di impianti antirumore sull'autostrada A4 Brescia-Padova in provincia di Verona-Vicenza-Padova - Lotto C	-	-	13.561.785	565.880	-	14.127.665	-	-	-	-	13.561.785	565.880	-	14.127.665
Art. 2.2 d)	Realizzazione della nuova autostazione di Verona Est sull'A4 BS-PD	-	-	6.336.858	3.656.845	-	9.993.703	-	-	-	-	6.336.858	3.656.845	-	9.993.703
Art. 2.2 e)	Armonizzazione collegamenti tra l'autostazione di Verona est, la viabilità ordinaria, la Tangenziale sud di Verona e la bretella di collegamento alla S.S. 11 lungo l'autostrada A4 Brescia-Padova	-	-	9.520.190	3.081.560	-	12.601.750	-	-	-	-	9.520.190	3.081.560	-	12.601.750
Art. 2.2 f)	Realizzazione del nuovo casello di Soave sull'autostrada A4 Brescia-Padova e collegamenti con la viabilità esistente	-	-	17.097.588	10.617.607	-	27.715.195	-	-	-	-	17.097.588	10.617.607	-	27.715.195
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	-	-	48.276.119	25.702.727	-	73.978.846	13.842.430	2.338.782	-	16.181.212	62.118.549	28.041.509	-	90.160.058
Art. 2.2 h)	Realizzazione sull'autostrada A4 Brescia-Padova di opere migliorative del collegamento, della stazione autostradale di Vicenza Ovest con S.S.11, "Padana Superiore", la S.S. n. 46 "del Pasubio" ed il parcheggio di Ponte Alto	-	-	9.437.298	2.382.530	-	11.819.828	-	-	-	-	9.437.298	2.382.530	-	11.819.828
Art. 2.2 i)	Casello di Grisignano di Zocco (VI) sull'autostrada A4 Brescia-Padova. Realizzazione di opere di armonizzazione con la viabilità ordinaria e la S.S. n. 11 (Padana Superiore) nei comuni di Grisignano di Zocco e Mestrino	-	-	2.652.664	725.398	-	3.378.062	-	-	-	-	2.652.664	725.398	-	3.378.062
Art. 2.2 j)	Autostrada Valdastico A/31 Sud-Nord	-	-	939.815.016	294.042.127	-	1.233.857.143	-	(8.386)	-	(8.386)	939.815.016	294.033.741	-	1.233.848.757
Art. 2.2 k)	Tangenziale Nord di Padova - realizzazione del 3° lotto	-	-	24.576.244	14.012.385	-	38.588.629	-	-	-	-	24.576.244	14.012.385	-	38.588.629
Art. 2.2 l)	Realizzazione della nuova autostazione di Castelnuovo del Garda sull'autostrada A4 Brescia-Padova	-	-	-	3.608.442	-	3.608.442	-	3.391.057	-	3.391.057	-	6.999.499	-	6.999.499
Art. 2.2 m)	Tangenziale Est di Verona - Adeguamento e completamento della Tangenziale est di Verona fra la ex S.P. n. 6 e la S.S. n. 11 "Padana Superiore"	-	-	15.573.203	1.748.246	-	17.321.449	-	-	-	-	15.573.203	1.748.246	-	17.321.449
Art. 2.2 n)	Revisione della situazione viaria del nodo di Verona Sud e collegamento con la Tangenziale sud di Verona	-	-	-	1.353.349	-	1.353.349	-	149.280	-	149.280	-	1.502.629	-	1.502.629
Art. 2.2 o)	Realizzazione del collegamento viario fra il casello autostradale di Padova ovest sull'Autostrada A4 Brescia-Padova, la S.S. n. 47 (Valsugana) e la S.P. n. 94 (Contarina) a nord dell'abitato di Limena in provincia di Padova. Tangenziale di Limena	-	-	31.691.554	10.583.903	-	42.275.457	-	-	-	-	31.691.554	10.583.903	-	42.275.457

Tabella di dettaglio del programma investimenti di cui agli atti convenzionali come da richiesta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti prot. n. SVCA-MIT-0002267 del 30.01.2023

Riferimento convenzione di cui art. 2	Spesa per investimenti	Dati progettuali convenzionali		Spesa progressiva al 31/12/2021				Spesa dell'anno 2022				Spesa progressiva al 31/12/2022			
		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		-	-	741.183	-	741.183	-	-	-	-	-	741.183	-	741.183
Art. 2.2 q)	Installazione di barriere antirumore -1° tronco Brescia-Sommacampagna lungo l'autostrada A4 Brescia-Padova		-	13.863.744	913.054	-	14.776.798	-	-	-	-	13.863.744	913.054	-	14.776.798
Art. 2.2 r)	Installazione di barriere antirumore sulla A31 Valdistico		-	11.531.428	712.913	-	12.244.341	-	-	-	-	11.531.428	712.913	-	12.244.341
Art. 2.2 s)	Nuovo collegamento stradale della tangenziale sud di Vicenza con Arcugnano e Altavilla		-	-	491.797	-	491.797	-	216.984	-	216.984	-	708.781	-	708.781
Art. 2.2 t)	Variante alla S.p. 46 in Provincia di Vicenza		-	-	2.239.914	-	2.239.914	-	-	-	-	-	2.239.914	-	2.239.914
Art. 2.2 u)	Riqualificazione della viabilità esterna al casello della A31 di Thiene		-	1.035.573	799.651	-	1.835.224	-	102.765	-	102.765	1.035.573	902.416	-	1.937.989
Art. 2.2 v)	Potenziamento della viabilità di adduzione del casello della A31 di Vicenza nord (Via A. Moro)		-	-	61.499	-	61.499	-	316.901	-	316.901	-	378.400	-	378.400
Art. 2.2 w)	Nuovi interventi ad elevare gli standard di sicurezza e a carattere ambientale		-	157.445.624	411.908.656	-	569.354.280	24.751.879	1.803.779	-	26.555.658	182.197.503	413.712.435	-	595.909.938
	Totale art. 2.2			1.392.226.192	816.436.704	-	2.208.662.896	38.594.309	8.311.162	-	46.905.471	1.430.820.501	824.747.866	-	2.255.568.367
	Totale art. 2.1 + art. 2.2			1.481.125.071	876.092.726	-	2.357.217.797	38.594.309	8.339.016	-	46.933.325	1.519.719.380	884.431.742	-	2.404.151.122
	Attrezzatura Devolvibile			5.852.964	53.345.406	-	59.198.370	-	-	-	-	5.852.964	53.345.406	-	59.198.370
	Costi Tecnici di costruzione - espropiazioni - costi amministrativi (Rivalutazione monetaria)			-	44.241.206	-	44.241.206	-	-	-	-	44.241.206	-	44.241.206	
	Totale beni Devolvibili			1.486.978.035	973.679.338	-	2.460.657.373	38.594.309	8.339.016	-	46.933.325	1.525.572.344	982.018.354	-	2.507.590.698
	Contributi			74.231.923	-	-	74.231.923	34.574.340	15.364.368	-	49.938.708	108.806.263	15.364.368	-	124.170.631
	Totale beni Devolvibili+ Contributi			1.561.209.958	973.679.338	-	2.534.889.296	73.168.649	23.703.384	-	96.872.033	1.634.378.607	997.382.722	-	2.631.761.329

Nota (*): Il valore dell'esercizio 2021 è stato riclassificato nell'Art.2.2 w nelle varie voci in seguito all'acquisizione, da parte della Società, dei nuovi codici di investimento dettagliati nel I° Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica di Autostrada Brescia Padova sottoscritta in data 8 aprile 2020- Decreto Interministeriale n.347 del 13.08.2020 e nella successiva proposta di aggiornamento dello stesso.

PROSPETTI CONTABILI

AL 31 DICEMBRE 2022

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

ATTIVITÀ

(in unità di Euro)	Note	ESERCIZIO 31.12.2021	ESERCIZIO 31.12.2022
Materiali	1	9.517.675	7.869.496
Immobili, impianti e macchinari		9.517.675	7.869.496
Investimenti immobiliari		-	-
Immateriali	2	554.446.117	520.985.757
Diritti concessori immateriali		554.298.514	520.936.954
Attività immateriali a vita utile indefinita		-	-
Altre attività immateriali		147.603	48.803
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	29.477.978	1.575.829
Attività per imposte anticipate	6	75.101.375	67.565.248
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		668.546.345	597.999.530
ATTIVITÀ CORRENTI			
Attività commerciali	7	107.352.468	118.503.294
Rimanenze		219.773	349.282
Attività per lavori in corso su ordinazione		-	-
Crediti commerciali		90.234.887	105.487.606
Altre attività commerciali		16.897.808	12.666.406
Attività finanziarie correnti	8	-	-
Attività per imposte correnti	9	1.040	1.517.122
Altre attività correnti	10	1.302.405	485.628
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11	236.241.106	262.180.494
Attività detenute per la vendita	12	-	-
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		344.897.019	382.686.538
TOTALE ATTIVITÀ		1.013.443.364	980.686.068

PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ

(in unità di Euro)	Note	ESERCIZIO 31.12.2021	ESERCIZIO 31.12.2022
PATRIMONIO NETTO	13		
Patrimonio netto		605.946.615	613.991.967
Capitale emesso		125.000.000	125.000.000
Riserve e utili portati a nuovo		429.654.281	431.139.598
Utile (Perdita) dell'esercizio		51.292.334	57.852.369
TOTALE PATRIMONIO NETTO		605.946.615	613.991.967
PASSIVITÀ NON CORRENTI			
Benefici ai dipendenti	14	13.583.469	10.163.801
Fondi rischi e oneri	15	91.296.306	81.940.549
Passività finanziarie non correnti	16	149.458.626	124.602.966
Finanziamenti		149.458.626	124.602.966
Altre passività finanziarie		-	-
Passività per imposte differite	17	-	-
Altre passività non correnti	18	7.938.711	8.034.673
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		262.277.112	224.741.989
PASSIVITÀ CORRENTI			
Benefici ai dipendenti	19	746.073	494.251
Fondi rischi e oneri	20	30.695.806	32.946.135
Passività finanziarie correnti	21	25.347.492	26.210.567
Debiti verso banche		25.000.000	25.000.000
Altri		347.492	1.210.567
Passività commerciali	22	59.323.053	65.098.385
Debiti commerciali		59.323.053	65.098.385
Passività per lavori in corso su ordinazione		-	-
Passività per imposte correnti	23	12.976.180	257.272
Altre passività correnti	24	16.131.033	16.945.502
Passività detenute per la vendita	25	-	-
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		145.219.637	141.952.112
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		1.013.443.364	980.686.068

Conto economico		<i>Note</i>	ESERCIZIO	ESERCIZIO
(in unità di Euro)			2021	2022
RICAVI		26		
	Ricavi da pedaggio		372.018.381	405.655.509
	Ricavi per servizi di costruzione		70.042.555	96.964.718
	Altri ricavi		12.801.449	19.175.367
Totale Ricavi			454.862.385	521.795.594
COSTI				
Costi Operativi		27		
	Costi materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		(969.989)	(1.342.410)
	Costi per servizi		(173.167.057)	(205.277.021)
	Costi per godimento beni di terzi		(1.129.674)	(1.361.469)
	Costi per il personale		(35.443.001)	(35.799.527)
	Altri costi operativi		(54.428.513)	(59.676.361)
	Plusval/Minusval.) per dismissioni di attività materiali		883	-
Totale costi operativi			(265.137.351)	(303.456.788)
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni		28		
	Ammortamento attività materiali		(242.941)	(212.374)
	Ammortamento diritti concessori immateriali		(110.858.892)	(130.233.593)
	Ammortamento altre attività immateriali		(93.714)	(89.182)
	Ammortamento beni in locazione finanziaria		(1.593.789)	(1.442.899)
	Accantonamento/utilizzi fondi rischi e oneri (Svalutazioni)/Ripristini di valore		1.816.682	3.890.040
			-	-
Totale ammortamenti e svalutazioni			(110.972.654)	(128.088.008)
Totale costi			(376.110.005)	(431.544.796)
RISULTATO OPERATIVO NETTO			78.752.380	90.250.798
PROVENTI E ONERI DA ATTIVITÀ FINANZIARIA		29		
	Proventi finanziari		925.017	35.157
	Altri proventi da attività finanziarie		-	-
	Oneri finanziari		(4.642.244)	(6.410.951)
	Altri oneri da attività finanziarie		(44.070)	-
	Oneri finanziari capitalizzati		-	-
Totale proventi/(oneri) da attività finanziaria			(3.761.297)	(6.375.794)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE			74.991.083	83.875.004
ONERI E PROVENTI FISCALI		30		
	Imposte correnti		(22.481.011)	(19.061.270)
	Imposte anticipate/differite		(1.217.738)	(6.961.365)
Totale (oneri)/proventi fiscali			(23.698.749)	(26.022.635)
RISULTATO DA ATTIVITÀ OPERATIVE DESTINATE A CONTINUARE			51.292.334	57.852.369

Conto Economico Complessivo (in unità di Euro)	<i>Note</i>	ESERCIZIO 2021	ESERCIZIO 2022
Utile (Perdita) dell'esercizio	A	51.292.334	57.852.369
<i>Utili/(perdite) complessivi che non saranno successivamente riclassificati nell'utile/(perdita) d'esercizio:</i>			
<i>Utili (Perdite) attuariale valutazione benefici ai dipendenti</i>	13	(353.746)	1.485.317
<i>Adeguamento crediti finanziari verso partecipazioni destinate alla vendita</i>	12	(24.580)	-
	B	(378.326)	1.485.317
Totale utile (perdita) complessivo	A + B	50.914.008	59.337.686

Prospetto delle variazioni di patrimoni netto (in unità di Euro)

	Capitale sociale	Riserva da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Altre riserve							Altre riserve	Riserva attuariale	Riserva attuariale Tax	Riserva di First Time Adoption	Riserva valutazione a fair value	Utili (perdite portate a nuovo)	Utile (perdita) d'esercizio	Totale
				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								
31.12.2020	125.000.000	315.898.864	29.099.229	32.400.000	70.000	90.766.860	63.250.572	(40.000.000)	-	(79.179.000)	67.308.432	(5.880.280)	274.353	(74.012.232)	(6.010.624)	103.354.864	20.109.937	575.142.543
Riclassifica utile anno precedente				-	-	-	(6.020.124)	-	-	-	(6.020.124)	-	-	-	6.020.124	-	-	-
Riclassifica riserve				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendi				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(20.109.937)	-	(20.109.937)
Risultato economico complessivo dell'esercizio				-	-	-	-	-	-	-	-	(490.633)	136.887	-	(24.580)	-	-	(378.326)
Risultato d'esercizio				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51.292.334	51.292.334
Arrotondamento				-	-	-	2	-	-	-	2	(1)	-	-	-	-	-	1
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	-	-	-
Dividendi				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(51.292.334)	-	(51.292.334)
Risultato economico complessivo dell'esercizio				-	-	-	-	-	-	-	-	2.060.079	(574.762)	-	-	-	-	1.485.317
Risultato d'esercizio				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57.852.369	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

Rendiconto finanziario (in unità di euro)	NOTE	2021	2022
RISULTATO DELL'ESERCIZIO		51.292.334	57.852.369
rettificato da operazioni senza effetti sulla liquidità:			
Ammortamenti	28	112.789.336	131.978.048
Svalutazione partecipazioni/ripristini	3	44.040	-
Accantonamento/utilizzi Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	28	23.423.380	16.750.845
Utilizzi/Accantonamento altri fondi	28	(630.523)	(810.735)
Attività destinate alla vendita	31	27.004.732	-
Autofinanziamento delle attività operative (1)		213.923.299	205.770.527
Variazione del capitale circolante		(19.848.263)	3.639.913
Variazione degli altri crediti/debiti operativi		5.387.348	1.631.246
Imposte pagate		(11.721.472)	(31.594.045)
Variazione delle attività/passività per imposte		18.230.154	(6.698.863)
Altre variazioni da/(per) attività operative (2)		(7.952.233)	(33.021.749)
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)		205.971.066	172.748.778
Attività materiali	1	(1.075)	(7.094)
Attività immateriali	2	(69.833.207)	(96.862.415)
Attività concessorie - IFRIC 12	15	-	-
Attività finanziarie non correnti/correnti	31	3.488.645	27.902.149
B) Flusso da/(per) attività di investimento		(66.345.637)	(68.967.360)
C) Flusso generato/(assorbito) dall'attività tipica (A+B)		139.625.429	103.781.418
Prestito obbligazionario	16	-	-
Altre passività finanziarie non correnti/correnti		(32.742.891)	(23.992.585)
Debiti verso altri correnti e non correnti		(789.579)	95.962
Canoni <i>leasing</i> pagati	1	(1.718.896)	(817.955)
Interessi passivi pagati		(1.156.513)	(1.870.275)
Interessi attivi incassati		3.381	35.157
Apporti degli azionisti/(Dividendi)	13	(20.109.937)	(51.292.334)
Variazioni riserve	13	-	-
D) Flusso da/(per) attività finanziarie		(56.514.435)	(77.842.030)
E) Flusso generato/(assorbito) nel periodo (C+D)		83.110.994	25.939.388
Disponibilità/(indebitamento) iniziale corrente		153.130.112	236.241.106
Flusso generato/(assorbito) nel periodo		83.110.994	25.939.388
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE		236.241.106	262.180.494
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	11	236.241.106	262.180.494
Passività correnti verso istituti di credito (scoperti bancari)	21	-	-
DISPONIBILITÀ/(INDEBITAMENTO) FINALE A BREVE TERMINE		236.241.106	262.180.494

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 2022". I rischi e le incertezze relative al business sono descritti nelle sezioni dedicate della Relazione sulla Gestione e delle Note Esplicative

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

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

Il presente Bilancio è stato autorizzato alla pubblicazione da parte del Consiglio di Amministrazione in data 21 marzo 2023.

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

– Criteri di valutazione

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

– Moneta funzionale e di presentazione

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

– Stime e valutazioni

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

PRINCIPI CONTABILI SIGNIFICATIVI

PRINCIPI CONTABILI SIGNIFICATIVI

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

Attività materiali

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

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

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

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

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

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

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

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

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

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

Leasing

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Attività immateriali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Partecipazioni in società controllate e collegate

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

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

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

Altre Partecipazioni

Le partecipazioni in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari disponibili per la vendita, ai sensi dell'IFRS 9, sono iscritte inizialmente al costo rilevato alla data di regolamento in quanto rappresentativo del *fair value*, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili.

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

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

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

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

Attività finanziarie

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

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

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

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

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

Perdite di valore delle attività (*impairment test*)

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

Qualora queste indicazioni esistano, si procede alla stima dell'ammontare recuperabile di tali attività, per determinare l'importo della svalutazione. Per le eventuali attività immateriali a vita utile indefinita e per quelle in corso di realizzazione l'*impairment test* sopra descritto è effettuato almeno annualmente, indipendentemente dal verificarsi o meno di eventi che facciano presupporre una riduzione di valore, o più frequentemente nel caso in cui si 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 2022.

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 sono divenuti efficaci i seguenti nuovi principi contabili, emendamenti e interpretazioni, la cui applicazione non ha determinato impatti significativi sul bilancio:

Titolo documento	Data emissione	Data di entrata in vigore	Data di omologazione	Regolamento UE e data di pubblicazione
Miglioramenti agli IFRS (ciclo 2018–2020) [Modifiche all'IFRS 1, all'IFRS 9, all'IFRS 16 ^[1] e allo IAS 41]	Maggio 2020	1° gennaio 2022	28 giugno 2021	(UE) 2021/1080 2 luglio 2021
Immobili, impianti e macchinari – Proventi prima dell'uso previsto (Modifiche allo IAS 16)	Maggio 2020	1° gennaio 2022	28 giugno 2021	(UE) 2021/1080 2 luglio 2021
Contratti onerosi - Costi necessari all'adempimento di un contratto (Modifiche allo IAS 37)	Maggio 2020	1° gennaio 2022	28 giugno 2021	(UE) 2021/1080 2 luglio 2021
Riferimento al Quadro Concettuale (Modifiche all'IFRS 3)	Maggio 2020	1° gennaio 2022	28 giugno 2021	(UE) 2021/1080 2 luglio 2021

Title	Issued Date	Effective Date	Endorsment Date	EU regulation and date of publication
Annual Improvements to IFRS Standards 2018–2020 Cycle [Amendments to IFRS 1, IFRS 9, IFRS 16 and IAS 41]	May 2020	1 January 2022	28 June 2021	(UE) 2021/1080 2 July 2021
Property, plant and equipment: proceeds before intended use (Amendments to IAS 16)	May 2020	1 January 2022	28 June 2021	(UE) 2021/1080 2 July 2021
Onerous contracts - Cost of fulfilling a contract (Amendments to IAS 37)	May 2020	1 January 2022	28 June 2021	(UE) 2021/1080 2 July 2021
Reference to the Conceptual Framework (Amendments to IFRS 3)	May 2020	1 January 2022	28 June 2021	(UE) 2021/1080 2 July 2021

^[1] La modifica all'IFRS 16 non è stata oggetto di omologazione da parte dell'Unione Europea perché la modifica si riferisce ad un esempio illustrativo che non è parte integrante dello *Standard*.

IAS/IFRS e relative interpretazioni IFRIC applicabili ai bilanci degli esercizi che iniziano dopo il 1° gennaio 2022
Documenti omologati dall'UE al 31 dicembre 2022.

Titolo documento	Data emissione	Data di entrata in vigore	Data di omologazione	Regolamento UE e data di pubblicazione
IFRS 17 – Contratti assicurativi (incluse modifiche pubblicate nel giugno 2020)	Maggio 2017 Giugno 2020	1° gennaio 2023	19 novembre 2021	(UE) 2021/2036 23 novembre 2021
Definizione di stime contabili (Modifiche allo IAS 8)	Febbraio 2021	1° gennaio 2023	2 marzo 2022	(UE) 2022/357 3 marzo 2022
Informativa sui principi contabili (Modifiche allo IAS 1 ^[2])	Febbraio 2021	1° gennaio 2023	2 marzo 2022	(UE) 2022/357 3 marzo 2022
Imposte differite relative ad attività e passività derivanti da un'unica operazione (Modifiche allo IAS 12)	Maggio 2021	1° gennaio 2023	11 agosto 2022	(UE) 2022/1392 12 agosto 2022
Prima applicazione dell'IFRS 17 e dell'IFRS 9 – Informazioni comparative (Modifiche all'IFRS 17)	Dicembre 2021	1° gennaio 2023	8 settembre 2022	(UE) 2022/1491 9 settembre 2022

Title	Issued Date	Effective Date	Endorsment Date	EU regulation and date of publication
IFRS 17 – Insurance contracts (including amendments published on 25 June 2020)	May 2017 June 2020	1 January 2023	19 November 2021	(UE) 2021/2036 23 November 2021
Definition of accounting estimates (Amendments to IAS 8)	February 2021	1 January 2023	2 March 2022	(UE) 2022/357 3 March 2022
Disclosure of Accounting policies (Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2)	February 2021	1 January 2023	2 March 2022	(UE) 2022/357 3 March 2022
Deferred tax related to assets and liabilities arising from a single transaction (Amendments to IAS 12 Income taxes)	May 2021	1 January 2023	11 August 2022	(UE) 2022/1392 12 August 2022
Initial Application of IFRS 17 and IFRS 9— Comparative Information (Amendment to IFRS 17)	December 2021	1 January 2023	8 September 2022	(UE) 2022/1491 9 September 2022

^[2] Il documento pubblicato dallo IASB include delle modifiche al documento 'IFRS Practice Statements 2 - Making Materiality Judgements' che non sono state oggetto di omologazione da parte dell'Unione Europea in quanto non sono relative ad un principio contabile o una interpretazione.

Documenti NON ancora omologati dall'UE al 31 dicembre 2022

Si segnala che tali documenti saranno applicabili solo dopo l'avvenuta omologazione da parte dell'UE.

Titolo documento	Data emissione da parte dello IASB	Data di entrata in vigore del documento IASB	Data di prevista omologazione da parte dell'UE
Standards			
IFRS 14 Regulatory deferral accounts	Gennaio 2014	1° gennaio 2016	Processo di omologazione sospeso in attesa del nuovo principio contabile sui "rate-regulated activities".
Amendments			
Sale or contribution of assets between an investor and its associate or joint venture (Amendments to IFRS 10 and IAS 28)	Settembre 2014	Differita fino al completamento del progetto IASB sull'equity method	Processo di omologazione sospeso in attesa della conclusione del progetto IASB sull'equity method
Classification of liabilities as current or non-current (Amendments to IAS 1) and non-current liabilities with covenants (Amendments to IAS 1)	Gennaio 2020 Luglio 2020 Ottobre 2022	1° gennaio 2024	TBD
Lease liability in a sale and leaseback (Amendments to IFRS 16)	Settembre 2022	1° gennaio 2024	TBD

Title	Issue Date	Effective date of IASB document	Approval date by EU
Standards			
IFRS 14 Regulatory deferral accounts	January 2014	1 January 2016	Postponed pending the conclusion of the IASB project on "rate-regulated activities".
Amendments			
Sale or contribution of assets between an investor and its associate or joint venture (Amendments to IFRS 10 and IAS 28)	September 2014	Deferred until the completion of the IASB project on the equity method	Postponed pending the conclusion of IASB project on the equity method
Classification of liabilities as current or non-current (Amendments to IAS 1) and non-current liabilities with covenants (Amendments to IAS 1)	January 2020 July 2020 October 2022	1 January 2024	TBD
Lease liability in a sale and leaseback (Amendments to IFRS 16)	September 2022	1 January 2024	TBD

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 31.12.2021	Incrementi	Decrementi	Importo 31.12.2022
Terreni	3.283.252	-	-	3.283.252
Terreni IFRS16	82.085	-	-	82.085
Fabbricati	857.401	-	-	857.401
Fabbricati IFRS16	8.568.507	-	-	8.568.507
Impianti e macchinari	20.107	-	-	20.107
Attrezzature	2.616.843	-	-	2.616.843
Altri beni	5.321.779	7.094	-	5.328.873
Altri beni IFRS 16	1.706.922	-	-	1.706.922
Totale	22.456.896	7.094	-	22.463.990

Fondo ammortamento	Importo 31.12.2021	Ammortamento	Decrementi	Importo 31.12.2022
Terreni	-	-	-	-
Terreni IFRS16	(30.783)	(10.261)	-	(41.044)
Fabbricati	(554.131)	(140.502)	-	(694.633)
Fabbricati IFRS16	(3.213.189)	(1.071.063)	-	(4.284.252)
Impianti e macchinari	(20.107)	-	-	(20.107)
Attrezzature	(2.528.437)	(30.029)	-	(2.558.466)
Altri beni	(5.247.227)	(41.843)	-	(5.289.070)
Altri beni IFRS 16	(1.345.347)	(361.575)	-	(1.706.922)
Totale	(12.939.221)	(1.655.273)	-	(14.594.494)

Valore netto	Importo	Incrementi	Decrementi	Ammortamento	Importo
	31.12.2021				31.12.2022
Terreni	3.283.252	-	-	-	3.283.252
Terreni IFRS16	51.302	-	-	(10.261)	41.041
Fabbricati	303.270	-	-	(140.502)	162.768
Fabbricati IFRS16	5.355.318	-	-	(1.071.063)	4.284.255
Impianti e macchinari	-	-	-	-	-
Attrezzature	88.406	-	-	(30.029)	58.377
Altri beni	74.552	7.094	-	(41.843)	39.803
Altri beni IFRS 16	361.575	-	-	(361.575)	-
Totale	9.517.675	7.094	-	(1.655.273)	7.869.496

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	Incrementi	Altri movimenti	Decrementi	Importo
	31.12.2021				31.12.2022
Diritti concessori immateriali	2.534.889.296	96.964.718	-	(92.685)	2.631.761.329
Fondo ammortamento	Importo	Incrementi	Ammortamento	Decrementi	Importo
	31.12.2021				31.12.2022
Diritti concessori immateriali	(1.980.590.782)	-	(130.233.593)	-	(2.110.824.375)
Valore netto	Importo	Incrementi	Ammortamento	Decrementi	Importo
	31.12.2021				31.12.2022
Diritti concessori immateriali	554.298.514	96.964.718	(130.233.593)	(92.685)	520.936.954

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 2022 riguardano (si dettagliano gli incrementi superiori ad Euro 200 mila):

- Euro 49.939 mila (nel 2021 Euro 24.997 mila) per il contributo previsto dal PEF all'opera Valtrompia;
- Euro 16.181 mila (nel 2021 Euro 14.983 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 10.002 mila (nel 2021 Euro 7.815 mila) per lavori di costruzione della corsia d'emergenza in corrispondenza del cavalcaferrovia MI-VE e manutenzioni straordinarie dei sottovia ferroviari;
- Euro 7.788 mila (nel 2021 Euro 9.471 mila) per manutenzioni straordinarie per la riqualificazione e sostituzione delle barriere di sicurezza del lotto 1 e 2;
- Euro 5.287 mila (nel 2021 Euro 30 mila) per la manutenzione straordinaria mediante la riqualificazione profonda della struttura portante della pavimentazione autostradale del tratto A4;
- Euro 3.391 mila (nel 2021 Euro 107 mila) per gli espropri necessari per la realizzazione della nuova autostazione di Castelnuovo del Garda;
- Euro 2.476 mila (nel 2021 Euro 391) per la realizzazione del nuovo Centro Operativo Viabilità di Verona Sud con implementazioni tecnologiche ed integrazione con nuovi sistemi di comunicazione all'utenza;
- Euro 327 mila per studi di sostenibilità ambientale, per approfondimenti relativi alla pianificazione territoriale, urbanista e ambientale per la realizzazione della 4 corsia nella tratta A4 "Progetto ESA4";
- Euro 317 mila (nel 2021 Euro 42 mila) per il potenziamento della viabilità di adduzione del casello della A31 di Vicenza nord (Via A. Moro);
- Euro 233 mila (nel 2021 Euro 382 mila) per i costi di progettazione esterna relativi ai lavori nei piazzali delle Aree di Servizio e servizi all'utenza;
- Euro 217 mila (nel 2021 Euro 295 mila) relativi alla progettazione e agli espropri del nuovo collegamento stradale tra la tangenziale Sud di Vicenza e la viabilità ordinaria dei comuni di Arcugnano e Altavilla;
- Euro 201 mila (nel 2021 Euro 874) per interventi finalizzati alla progettazione della mitigazione acustica previsti nel Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore.

Il decremento è riferito a riaddebiti effettuati a controparti coinvolte nelle opere in sviluppo per attività sostenute per loro conto, in base a specifici accordi sottoscritti. Gli altri movimenti includono rettifiche di valore per stime di fine anno effettuate in esercizi precedenti.

Alla data del 31 dicembre 2022 risultano emessi ordini riferiti alla costruzione dell'infrastruttura autostradale per un valore residuo di circa Euro 225,7 milioni (al 31 dicembre 2021 Euro 289,8 milioni).

In base al testo della vigente Convenzione, il valore netto contabile dei Diritti Concessori verrebbe riconosciuto alla Concessionaria dall'eventuale subentrante o, in ultima istanza, dal Concedente nei casi previsti dal testo convenzionale stesso, al 31 dicembre 2022 ammonta ad Euro 505 milioni (Euro 584 milioni al 31 dicembre 2021). 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 31.12.2021	Costo storico	Importo 31.12.2022
Valori ITA GAAP		Valori ITA GAAP	
Immob.ni materiali devolvibili	2.460.657.208	Immob.ni materiali devolvibili	2.507.590.698
Fondo ammortamento	(1.876.721.405)	Fondo ammortamento	(2.002.894.747)
Immob.ni materiali devolvibili nette	583.935.803	Immob.ni materiali devolvibili nette	504.695.951
Rettifiche da applicazione IFRS		Rettifiche da applicazione IFRS	
IFRIC 12 – fondo ammortamento	(63.976.712)	IFRIC 12 – fondo ammortamento	(51.181.370)
Riclassifica immateriali – Incrementi beni di terzi	34.339.423	Riclassifica immateriali – Incrementi beni di terzi	67.422.373
Diritti concessori immateriali	554.298.514	Diritti concessori immateriali	520.936.954

Altre attività immateriali

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

	Brev. industr. e dir. util. op. ing.	Conc.ni, licenze, marchi e software	Altre attività immateriali	Totale
Costo 31.12.2021	700.000	876.656	276.994	1.853.650
Incrementi	-	-	-	-
Decrementi/riclassifiche	-	-	(9.618)	(9.618)
Costo 31.12.2022	700.000	876.656	267.376	1.844.032
Fondo Amm.to 31.12.2021	(700.000)	(794.442)	(211.605)	(1.706.047)
Ammortamenti	-	(33.774)	(55.408)	(89.182)
Utilizzi	-	-	-	-
Fondo Amm.to 31.12.2022	(700.000)	(828.216)	(267.013)	(1.795.229)
Netto 31.12.2021	-	82.214	65.389	147.603
Netto 31.12.2022	-	48.440	363	48.803

Il decremento della voce "Altre attività immateriali" include rettifiche di valore a stime di fine anno effettuate nel 2021.

Nota 3 – PARTECIPAZIONI

Partecipazioni in imprese controllate

Al 31 dicembre 2022 nessun valore risultante con riferimento alla voce in oggetto.

Partecipazioni in imprese collegate

Al 31 dicembre 2022 nessun valore risultante con riferimento alla voce in oggetto.

Imprese collegate	% partecip.	31.12.21	Incrementi	Decrementi	Svalutazioni/ripristino svalutazioni	31.12.22
G.R.A. di Padova S.p.A.	33,90%	-	-	-	-	-
Totale b) imprese collegate		-	-	-	-	-

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

Imprese collegate (*)	Sede	Capitale sociale	Patrimonio Netto	Risultato	Quota posseduta	Frazione di patrimonio netto	Totale costo partecipaz.	Note
G.R.A. di Padova S.p.A.	Padova	2.950.000	1.941.785	(62.763)	33,90%	658.265	-	B)
Totale							-	

Note:

Nel corso del 2022 si è provveduto alla vendita della partecipazione in oggetto che, come evidenziato, risultava integralmente svalutata negli esercizi precedenti. Il valore di vendita è avvenuto ad un valore simbolico.

Altre partecipazioni

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

Altre imprese	% partecip	Importo 31.12.2021	Incrementi	Decrementi	Svalutazioni	Importo 31.12.2022
Consorzio Autostrade Italiane Energia	3,42%	3.200	-	-	-	3.200
Totale altre imprese		3.200	-	-	-	3.200

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

Partecipaz. in altre imprese ¹ (*)	Sede	Capitale sociale	Patrimonio Netto	Risultato	Quota posseduta	Frazione di patrimonio netto	Valore di carico di partecipaz	Note
Consorzio Autostrade Italiane Energia	Roma	116.330	116.330	-	3,42%	3.979	3.200	A)
Totale							3.200	

Note:

A) Il CAIE, Consorzio Autostrade Italiane Energia, è un consorzio senza scopo di lucro la cui attività è volta alle finalità di cui al D.lgs. 16 marzo 1999, n. 79 (Liberalizzazione del

¹ ultimi dati contabili disponibili al 31 dicembre 2021

mercato elettrico) ed al coordinamento delle attività dei Consorziati, al fine di: ricercare sul mercato le condizioni più vantaggiose per l'approvvigionamento dei prodotti energetici; ottimizzare l'utilizzo dei prodotti energetici; svolgere gare pubbliche e private per la fornitura di prodotti energetici. Detto Consorzio è stato costituito il 29.02.2000 tra numerose società in prevalenza autostradali, secondo quote di partecipazione proporzionali al fabbisogno di energia delle singole Consorziato.

Nota 4 – ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI

Crediti finanziari

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2022 e del 31 dicembre 2021.

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 31.12.2021	Variazioni	Importo 31.12.2022
Risconti attivi - fidejussione 2023-2026 per Concessione autostradale - quota LT		-	497.327	497.327
Depositi cauzionali - autovetture	Globalcar Service S.r.l	370.420	59.682	430.102
Depositi cauzionali - altro		330.676	18.728	349.404
Anticipazioni al personale		425.683	(153.488)	272.195
Costi finanziari		110.000	(40.000)	70.000
Crediti per iva di gruppo e personale in distacco	A4 Holding S.p.A.	28.242.529	(28.242.529)	-
Altri crediti		20.183	(20.183)	-
Totale		29.499.491	(27.880.463)	1.619.028
Svalutazione crediti finanziari - IFRS 9		(21.513)	(21.686)	(43.199)
Totale		29.477.978	(27.902.149)	1.575.829

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 dovuta al 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.

La voce "Crediti per iva di gruppo e personale in distacco" riferita a crediti commerciali vantati verso la società controllante A4 Holding risulta integralmente rimborsata anticipatamente in corso d'anno anche a seguito dell'attivazione del cash pooling di Gruppo.

Nota 6 – ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE

Descrizione	Importo 31.12.2021	Variazioni	Importo 31.12.2022
Attività per imposte anticipate	75.101.375	(7.536.127)	67.565.248
Attività per imposte anticipate	75.101.375	(7.536.127)	67.565.248

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 2021 e 2022 sono stati determinati considerando l'aliquota IRES al 24% 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 2021 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 31.12.2021	Variazioni	Importo 31.12.2022
Merci, materie prime, sussidiarie e di consumo	219.773	129.509	349.282
Rimanenze	219.773	129.509	349.282

La voce è rappresentata da scorte e ricambi per la gestione. L'incremento 2022 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 31.12.2021	Variazioni	Importo 31.12.2022
Crediti verso clienti	48.557.248	6.482.529	55.039.777
Crediti commerciali verso altre parti correlate	39.927.188	10.058.757	49.985.945
Crediti commerciali verso controllanti	1.496.521	(1.122.922)	373.599
Crediti commerciali verso consociate	246.956	(158.671)	88.285
Crediti commerciali verso collegate	6.974	(6.974)	-
Totale	90.234.887	15.252.719	105.487.606

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 31.12.2021	Acc.to oneri finanziari	Accantonamento	Utilizzi	Importo 31.12.2022
Fondo rischi su crediti	(1.182.678)	-	-	227.142	(955.536)
Totale	(1.182.678)	-	-	227.142	(955.536)

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

Crediti commerciali verso altre parti correlate	Dettaglio	Importo	Importo
		31.12.2021	31.12.2022
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Crediti per interconnessione autostradale	36.045.979	49.980.419
Autogrill Italia S.p.A.	Crediti per <i>royalties</i> derivanti da contratti di sub-concessione	3.854.802	5.526
Telepass S.p.A.	Crediti per canone pedaggio su altre tratte autostradali	26.407	-
Totale		39.927.188	49.985.945

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	Importo
		31.12.2021	31.12.2022
A4 Holding S.p.A.	Personale in distacco	1.496.521	373.599
Totale		1.496.521	373.599

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

Crediti verso imprese collegate	Dettaglio	Importo	Importo
		31.12.2021	31.12.2022
G.R.A. di Padova S.p.A.	Personale in distacco	6.974	-
Totale		6.974	-

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

Crediti verso imprese consociate	Dettaglio	Importo	Importo
		31.12.2021	31.12.2022
A4 Mobility S.r.l.	Crediti per prelievo magazzini e affitto uffici	200.663	56.597
A4 Trading S.p.A.	Crediti per diritti d'accesso, personale in distacco	46.293	31.688
Totale		246.956	88.285

Altre attività commerciali

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

Altre attività commerciali	Importo	Variazioni	Importo
	31.12.2021		31.12.2022
Altri crediti commerciali	16.897.808	(4.231.402)	12.666.406
Altre attività commerciali	16.897.808	(4.231.402)	12.666.406

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 2022 e del 31 dicembre 2021.

Nota 9 – ATTIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI

Attività per imposte correnti	Importo 31.12.2021	Variazioni	Importo 31.12.2022
Crediti per imposte	1.040	1.516.082	1.517.122
Crediti per imposte	1.040	1.516.082	1.517.122

La voce "Crediti per imposte" del 2022 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 31.12.2021	Variazioni	Importo 31.12.2022
Crediti per imposta di rivalutazione TFR	140.998	163.836	304.834
Risconti attivi polizza fidejussoria Concessione - BT	263.675	(93.001)	170.674
Crediti per penali	900.161	(882.148)	18.013
Altro	312.571	(5.464)	307.107
- Fondo svalutazione crediti	(315.000)	-	(315.000)
Altre attività correnti	1.302.405	(816.777)	485.628

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 31.12.2021	Variazioni	Importo 31.12.2022
Depositi bancari e postali e assimilati	234.753.616	25.938.816	260.692.432
Cassa	1.487.490	572	1.488.062
Totale	236.241.106	25.939.388	262.180.494

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 2022 e del 31 dicembre 2021.

PATRIMONIO NETTO

Nota 13 – PATRIMONIO NETTO

Nei prospetti iniziali è riportato il Prospetto delle Variazioni del Patrimonio Netto per gli esercizi 2021 e 2022.

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 2022 presenta una variazione netta positiva di Euro 8.045 mila rispetto al 31 dicembre 2021 per effetto principalmente:

- dell’utile dell’esercizio pari a Euro 57.852 mila;
- dei decrementi derivanti dalla distribuzione di dividendi per Euro 51.292 mila,
- della riserva da valutazione attuariale che nell’anno 2022 ha determinato una variazione positiva pari Euro 1.485 mila al netto dell’effetto fiscale differito (nel 2021 un effetto negativo per Euro 354 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	31.12.2022	Possibilità di utilizzo (A, B, C, D) ¹	Riepilogo degli utilizzi effettuati negli ultimi tre esercizi	
			Per copertura perdite	Per distribuzione
Capitale sociale	125.000.000		-	-
Riserva da sovrapprezzo azioni	315.898.864	A, B, C	-	-
Riserva legale	29.099.229	B	-	-
Riserve statutarie	-		-	-
Riserva per azioni proprie in portafoglio	-		-	-
<i>Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti</i>	32.400.000	B	-	-
<i>Riserva straordinaria sanzioni penali</i>	70.000	B	-	-
<i>Riserva straordinaria</i>	90.766.860	A, B, C	-	-
<i>Altre riserve</i>	57.215.370	A, B, C	-	-
<i>Riserva per Fondi per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali</i>	(119.179.000)			
Riserva attuariale	(4.474.357)			
Riserva <i>First Time Adoption</i>	(74.012.232)			
Riserva Valutazione <i>Fair Value</i>	-			
Utile (perdita portate a nuovo)	103.354.864			
Utile (perdita) d'esercizio	57.852.369	A, B, C		138.617.334
Totale	613.991.967			

¹ 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 31.12.2021	14.329.542	746.073	13.583.469
Oneri finanziari	69.783		
Perdite (Utili) attuariali	(2.205.852)		
Utilizzi	(1.535.421)		
Importo 31.12.2022	10.658.052	494.251	10.163.801

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 2.435 mila (Euro 2.059 mila al 31 dicembre 2021) 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 2022:

Riepilogo delle basi tecniche-economiche	Anno 2022	Anno 2021
Tasso annuo di attualizzazione	3,50%	0,50%
Tasso annuo di inflazione	2,50%	2,00%
Tasso annuo incremento TFR	3,375%	3,00%
Ipotesi demografiche		
Mortalità	Tabelle di mortalità IPS55	
Inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso	
Età pensionamento	Raggiungimento requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria aggiornati in base alla Legge n. 214 del 22 dicembre 2011	

Per le valutazioni attuariali sono stati forniti ad un attuario indipendente i dati di base per ciascun dipendente (retribuzione, TFR al netto di eventuali anticipazioni, età, sesso, qualifica, etc.). Le specifiche ipotesi sui dipendenti in servizio relative sia alle loro evoluzioni demografiche sia alle loro caratteristiche economiche future sono state ricavate sulla base

di alcune serie storiche rilevate dalla Società, da esperienze analoghe e da dati di mercato, nonché sulla base di alcune indicazioni fornite dalla Società stessa in funzione dell'esperienza e della sensibilità sui fenomeni aziendali. Nella determinazione del valore attuale delle prestazioni future previste come necessarie per estinguere l'obbligazione derivante dall'attività lavorativa svolta nell'esercizio corrente ed in quelli precedenti, sono stati determinati:

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

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

- Tassi di attualizzazione: i tassi d'interesse utilizzati per la determinazione del valore attuale dell'obbligazione sono derivanti dall'indice IBOXX Corporate AA, *duration* 10+ anni. I rendimenti hanno durata compatibile alla *duration* riferita ai lavoratori oggetto della valutazione.
- Inflazione: in forza della attuale situazione economica che presenta una particolare volatilità della maggioranza degli indicatori economici, nella scelta del tasso di inflazione si è adottato un tasso prospettico dell'1,75% avendo fatto riferimento alle proiezioni ISTAT, al "Documento di Economia e Finanza 2017 – Aggiornamento Settembre 2017 Sez. II-Tab II.1" emanato dal MEF e da "Le tendenze di medio lungo periodo del sistema pensionistico e socio-sanitario – Rapporto n. 16" pubblicato dalla Ragioneria Generale dello Stato. Il suddetto tasso è stato scelto considerando anche quanto espresso nelle linee guida dell'Ordine Nazionale degli Attuari.
- Tasso annuo di incremento del TFR: come previsto dall'art. 2120 del Codice Civile, il TFR si rivaluta ogni anno ad un tasso pari al 75% dell'inflazione più 1,5 punti percentuali; pertanto l'ipotesi di rivalutazione, utile per le valutazioni attuariali, viene determinata in base al tasso sopra indicato.
- Mortalità: per la stima del fenomeno della mortalità all'interno del collettivo dei dipendenti oggetto di valutazione, è stata utilizzata la tavola di sopravvivenza RG48 utilizzata dalla Ragioneria Generale dello Stato per la stima degli oneri pensionistici della popolazione italiana.
- Inabilità: per la stima del fenomeno di inabilità all'interno del collettivo dei dipendenti oggetto della valutazione, è stata utilizzata una tavola INPS differenziata in funzione dell'età e del sesso.
- Requisiti di pensionamento: raggiungimento dei requisiti minimi previsti dell'Assicurazione Generale Obbligatoria (AGO).

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

Analisi di sensitività	Variazione parametri valutativi	Benefici ai dipendenti
Tasso di turnover	+1,00%	10.691.011
	-1,00%	10.622.738
Tasso di inflazione	+0,50%	10.905.676
	-0,50%	10.417.319
Tasso di attualizzazione	+0,50%	10.280.165
	-0,50%	11.057.224

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 31.12.2021	Accant.ti operativi	Accant.ti finanziari	Utilizzi	Riclassifiche	Importo 31.12.2022
Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	83.300.061	20.640.885	2.613.745	(26.062.888)	(2.832.374)	77.659.429
Fondo per ritardate manutenzioni non corrente	26.906.980	-	403.605	(3.890.040)	2.832.374	26.252.919
Fondo rischi e oneri futuri	9.595.071	-	-	(810.735)	-	8.784.336
Fondo oneri futuri per riserve lavori	2.190.000	-	-	-	-	2.190.000
Totale complessivo	121.992.112	20.640.885	3.017.350	(30.763.663)	-	114.886.684
<i>di cui</i>						
quota non corrente	91.296.306					81.940.549
quota corrente	30.695.806					32.946.135

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 5.640 mila per effetto: degli accantonamenti operativi per Euro 20.641 mila, degli accantonamenti finanziari per Euro 2.614 mila, degli utilizzi per Euro 26.063 mila oltre a riclassifiche al "Fondo per ritardate manutenzioni non corrente" per Euro 2.832 mila.

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

Per chiarire i movimenti dei fondi e le implicazioni sul rendiconto finanziario si dettagliano nel seguito i movimenti dell'esercizio e di quello precedente:

Descrizione	Fondo per ripristino e sostituzione infrastrutture autostradali	Fondo ritardate manutenzioni	Totale
31 dicembre 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	77.659.428	26.252.919	103.912.348

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 (Euro 5.719 mila nel 2021) 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.

Nota 16 – PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI

Passività finanziarie non correnti	Descrizione	Importo	Variazioni	Importo
	parte correlata	31.12.2021		31.12.2022
Finanziamenti		149.458.626	(24.855.660)	124.602.966
Passività finanziarie non correnti		149.458.626	(24.855.660)	124.602.966

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 2022, analogamente al 31 dicembre 2021.

Nota 18 – ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI

Altre passività non correnti	Importo 31.12.2021	Variazioni	Importo 31.12.2022
Debiti <i>lease</i>	4.947.685	(1.361.800)	3.585.885
Risconti passivi	514.981	1.479.203	1.994.184
Debiti per erogazioni liberali	1.862.377	(321.440)	1.540.937
Debiti commerciali non correnti	556.705	-	556.705
Depositi cauzionali	56.963	299.999	356.962
Altre passività non correnti	7.938.711	95.962	8.034.673

(*) riclassifica nella voce "debiti verso fornitori"

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

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

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

PASSIVITÀ CORRENTI

Nota 19 – BENEFICI AI DIPENDENTI

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

Nota 20 – FONDI RISCHI E ONERI

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

Nota 21 – PASSIVITÀ FINANZIARIE CORRENTI

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

Descrizione	Importo 31.12.2021	Variazioni	Importo 31.12.2022
Debiti verso banche	25.000.000	-	25.000.000
Altri	347.492	863.075	1.210.567
Passività finanziarie correnti	25.347.492	863.075	26.210.567

La voce "Debiti verso banche" accoglie la rata in scadenza il 31 marzo 2023 del finanziamento bancario di Euro 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 31.12.2021	Variazioni	Importo 31.12.2022
Debiti verso fornitori	45.075.425	6.546.188	51.621.613
Debiti commerciali verso controllanti	515.078	581.004	1.096.082
Debiti commerciali verso consociate	1.717.058	606.562	2.323.620
Debiti commerciali verso parti correlate	910.629	(749.033)	161.596
Debiti per canoni di concessione ¹⁷	8.187.365	1.237.995	9.425.360
Debiti per Integrazione canone annuo ¹⁸	2.917.498	(2.447.384)	470.114
Debiti commerciali	59.323.053	5.775.332	65.098.385

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 31.12.2021	Variazioni	Importo 31.12.2022
A4 Mobility S.r.l.	Realizzazione di impianti tecnologici, del nuovo ponte radio, alla sostituzione delle casse automatiche e delle telecamere	1.460.823	327.605	1.788.428
A4 Trading S.r.l.	Servizi gestionali, manutenzione impianti sedi sociali, servizio di vigilanza immobili	177.379	191.921	369.300
Globalcar Service S.r.l.	Manutenzione dei mezzi invernali, servizi di noleggio automezzi	78.856	87.036	165.892
Totale		1.717.058	606.562	2.323.620

¹⁷ 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.

¹⁸ art.1 comma 2020 L.296/2006

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

Debiti commerciali verso altre parti correlate	Dettaglio	Importo	
		31.12.2021	31.12.2022
Telepass S.p.A.	Debiti per canone telepass	15.058	110.071
Autogrill Italia S.p.A.	Debiti per servizi	21.986	51.236
RAV Raccordo Autostradale valle d'Aosta	Debiti per oneri di esazione	242	289
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Debiti per oneri di esazione	715.512	-
Telepass Pay S.p.A.	Debiti finanziari	143.885	-
Società Autostrada Tirrenica p.a.	Debiti per oneri di esazione	13.946	-
Totale		910.629	161.596

Nota 23 – PASSIVITÀ PER IMPOSTE CORRENTI

Le "Passività per imposte correnti" esprimono la posizione debitoria e la dinamica intervenuta nel corso dell'esercizio per imposte IRES dovute alla società controllante in regime di Consolidato Fiscale Nazionale:

Descrizione	Importo		Importo
	31.12.2021	Variazioni	
Abertis Italia S.r.l.	12.976.180	(12.718.908)	257.272
Passività per imposte correnti	12.976.180	(12.718.908)	257.272

Nota 24 – ALTRE PASSIVITÀ CORRENTI

Nel seguito si forniscono i dettagli della voce in oggetto:

Altre passività correnti	Descrizione parte correlata	Importo		Importo
		31.12.2021	Variazioni	
Debito v/erario per IVA		8.510.012	(1.153.245)	7.356.767
Debiti verso il personale per ferie, 14°, premi		2.833.681	570.386	3.404.067
Debiti verso il Ist Prev su ratei 14°, ferie, premi		822.154	1.066.285	1.888.439
Debiti verso Istituti di Previdenza e Sicurezza Sociale		1.209.580	(3.067)	1.206.513
Debiti lease		1.165.814	(15.757)	1.150.057
Debiti per ritenute personale dipendente - IRPEF		1.084.886	(73.812)	1.011.074
Debito Fondi al personale	Fondo ASTRI	504.906	15.986	520.892
Debiti vs Posta		-	402.961	402.961
Altro		-	4.732	4.732
Totale		16.131.033	814.469	16.945.502

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

RICAVI

Nota 26 – RICAVI

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

Ricavi	Importo 2021	Variazioni	Importo 2022
Ricavi autostradali	372.018.381	33.637.128	405.655.509
Ricavi per servizi da costruzione	70.042.555	26.922.163	96.964.718
Altri ricavi	12.801.449	6.373.918	19.175.367
Totale Ricavi	454.862.385	66.933.209	521.795.594

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 2021	Variazioni	Importo 2022
Introiti da pedaggio	359.583.918	28.417.049	388.000.967
Royalties da gestione sub concessioni	11.091.651	4.983.926	16.075.577
Recupero spese per esazione	1.342.812	236.153	1.578.965
Totale	372.018.381	33.637.128	405.655.509

L'esercizio 2022 ha registrato performance positive degli andamenti economici aziendali ed in particolare una ripresa del traffico autostradale anche se non ancora ai livelli pre-COVID 19 (anno 2019 come riferimento) come dettagliato ampiamente nella Relazione sulla Gestione (a cui si rimanda: paragrafi 1.1, 2.1 e 3.1).

A fronte della richiesta di incremento tariffario per l'anno 2023 effettuata in conformità all'art 15 della Convenzione Unica, l'Ente Concedente non ha riconosciuto alla Società alcun incremento tariffario applicabile a partire dal 1° gennaio 2023 in attesa dell'approvazione dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario, in forza a quanto previsto all'Art.13 del Decreto-legge "Milleproroghe" del 31.12.2019.

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 46.084 mila (nel 2021 pari a Euro 43.010 mila).

I *proventi per royalties* sulle vendite dei carburanti, dei ristoranti e bar nelle aree di sosta hanno evidenziato risultati al di sopra delle aspettative con fatturati complessivi addirittura superiori ai dati pre-pandemici passando da Euro 11.092 mila nel 2021 ad Euro 16.076 mila (per maggiori dettagli si rimanda al paragrafo 2.6 della presente Relazione sulla Gestione).

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

Ricavi per servizi da costruzione

Le attività di sviluppo del settore costruzioni per altri progetti ed il relativo fatturato risultano pari ad Euro 96.965 mila (nel 2021 Euro 70.043 mila). Si rinvia alla Nota n. 2 per un dettaglio completo degli investimenti in attività autostradali. Si ricorda che i "Ricavi per servizi da costruzione", coerentemente con il modello contabile adottato per effetto del documento interpretativo IFRIC 12, rappresentano il corrispettivo spettante per l'attività effettuata; sono valutati al *fair value* determinato sulla base del totale dei costi sostenuti ed iscritti tra i costi operativi.

Altri ricavi

La voce *Altri ricavi*, non direttamente collegabili all'andamento del traffico, passa da Euro 12.801 mila nel 2021 ad Euro 19.175 mila.

Altri ricavi	Importo 2021	Variazioni	Importo 2022
Recupero costi "opere ferroviarie" / Lavoraz. per conto terzi	3.479.018	7.026.000	10.505.018
Riaddebito costi relativi al personale in distacco	4.247.235	(146.840)	4.100.395
Risarcimento danni subiti su strutture autostradali	1.367.345	115.834	1.483.179
Ricavi da gestione impianti pubblicitari e aree servizio	812.494	43.840	856.334
Affitti attivi	415.919	(12.282)	403.637
Contributi progetti europei	-	326.100	326.100
Ricavi da attraversamenti	593.588	(313.094)	280.494
Ricavo per rimborsi spese	1.190.736	(961.900)	228.836
Attività di servizi v/terzi	638.248	(612.423)	25.825
Altro	56.866	908.683	965.549
Totale	12.801.449	6.373.918	19.175.367

La voce Altri ricavi 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 3.7 (ricavi complessivi per Euro 10.505 mila nel 2022 ed Euro 3.479 mila nel 2021);
- il recupero dei costi relativi a personale in distacco (Euro 4.100 mila e Euro 4.247 mila, rispettivamente nel 2022 e 2021);
- 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 2021	Variazioni	Importo 2022
A4 Holding S.p.A.	Riaddebito costi del personale in distacco, consulenze, riaddebiti vari	4.174.350	(96.802)	4.077.548
Consociate e collegate	Descrizione attività	Importo 2021	Variazioni	Importo 2022
A4 Mobility S.r.l.	Riaddebito costi del personale in distacco, riaddebiti vari	222.353	(6.250)	216.103
A4 Trading S.r.l.	Gestione magazzino	202.825	10.904	213.729
Globalcar Service S.r.l.	Locazioni	36.698	(1.698)	35.000
Totale consociate e collegate		461.876	2.956	464.832

Altre parti correlate	Descrizione attività	Importo 2021	Variazioni	Importo 2022
Autogrill Italia S.p.A.	Royalties	5.265.065	141.285	5.406.350
Autostrade per l'Italia S.p.A.	Proventi di esazione	204.385	16.671	221.056
Telepass S.p.A.	Opzioni premium	-	2.292	2.292
Rav Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	Proventi di esazione	7	3	10
Argentea Gestioni S.c.p.a.	Ricavi da consortile	638.248	(638.248)	-
G.R.A. di Padova	Personale in distacco	7.279	(7.279)	-
Totale parti correlate		6.114.984	(485.276)	5.629.708

COSTI

Nota 27 – COSTI OPERATIVI

I costi operativi sono costituiti come di seguito indicato.

Costi operativi	Importo 2021	Variazioni	Importo 2022
Costi materie prime, sussidiarie, di cons. e merci	969.989	372.421	1.342.410
Costi per servizi	173.167.057	32.109.964	205.277.021
Costi per godimento beni di terzi	1.129.674	231.795	1.361.469
Costi per il personale	35.443.001	356.526	35.799.527
Altri costi operativi	54.428.513	5.247.848	59.676.361
(Plus.) / Minus. da dismissioni elementi di attività materiali	(883)	883	-
Totale costi operativi	265.137.351	38.319.437	303.456.788

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 2021	Variazioni	Importo 2022
Carburanti e lubrificanti	682.349	156.165	838.514
Sale e sabbia	133.591	170.995	304.586
Abbigliamento e dispositivi di sicurezza	127.079	45.684	172.763
Altri costi	26.970	(423)	26.547
Totale	969.989	372.421	1.342.410

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 2021	Variazioni	Importo 2022
Costi per costruzioni autostradali	70.042.555	26.922.163	96.964.718
Costi per manutenzioni	77.724.392	3.358.218	81.082.610
Costi di esazione e di gestione impianti autostazione	11.288.080	226.462	11.514.542
Utenze	4.045.493	1.469.510	5.515.003
Prestazioni informatiche e servizi Tlc	5.107.062	(63.203)	5.043.859
Assicurazioni	2.899.478	(5.755)	2.893.723
Consulenze tecniche, amministrative, legali e fiscali	1.277.064	9.842	1.286.906
Altro	782.933	192.727	975.660
Totale	173.167.057	32.109.964	205.277.021

L'aumento dei costi per servizi del 18,54% 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 di competenza dell'esercizio 2022 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 2021	Compensi 2022
Revisione legale	Revisore della capogruppo	36.578	44.597
Altri servizi	Revisore della capogruppo	-	40.000
Totale		36.578	84.597

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 2021	Variazioni	Importo 2022
Noleggi operativi	1.087.107	229.805	1.316.912
Diritto di superficie	42.567	1.990	44.557
Totale	1.129.674	231.795	1.361.469

Costi per il personale

Anche per l'anno 2022 i "costi del personale" risultano ancora condizionati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19.

Descrizione	Importo 2021	Variazioni	Importo 2022
Costo del personale	35.377.436	319.621	35.697.057
Costo del personale operante presso terzi	65.565	36.905	102.470
Totale esposto a Conto Economico	35.443.001	356.526	35.799.527

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 2021	Variazioni	numero 2022
Dirigenti	4	-	4
Quadri	15	-	15
Impiegati	308	(23)	285
Operai	70	6	76
Totale	397	(17)	380

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 2021	Variazioni	Importo 2022
Integrazione del canone annuo ¹⁹	43.009.730	3.074.649	46.084.379
Canone di sub-concessione e concessione autostradale ^{20 (2)}	9.918.437	1.590.357	11.508.794
Imposte e tasse (IMU, TARI, TASI, ecc.)	810.880	570.326	1.381.206
Contributi associativi	517.373	(17.117)	500.256
Altro	172.093	29.633	201.726
Totale	54.428.513	5.247.848	59.676.361

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

Non sussistono valori alla data del 31 dicembre 2022, nel 2021 Euro 1 mila.

Nota 28 – AMMORTAMENTI, ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI

La voce è composta come di seguito indicato.

Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	Importo 2021	Variazioni	Importo 2022
Ammortamento diritti concessori immateriali	110.858.892	19.374.701	130.233.593
Ammortamento beni in locazione	1.593.789	(150.890)	1.442.899
Ammortamento attività materiali	242.941	(30.567)	212.374
Ammortamento altre attività immateriali	93.714	(4.532)	89.182
(Utilizzo)/accantonamento fondi per impegni da convenzione	(1.816.682)	(2.073.358)	(3.890.040)
Totale ammort., accant. e svalutaz.	110.972.654	17.115.354	128.088.008

Ammortamenti

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

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

(Utilizzo)/accantonamento fondi per impegni da convenzione

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

¹⁹ art.1 comma 2020 L.296/2006

²⁰ 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

PROVENTI E ONERI DA ATTIVITÀ FINANZIARIA

Nota 29 – PROVENTI E ONERI DA ATTIVITÀ FINANZIARIA

Proventi finanziari

Risultano così dettagliati:

Proventi finanziari	Importo 2021	Variazioni	Importo 2022
Proventi finanziari da crediti	15.559	19.598	35.157
Altri proventi finanziari	909.458	(909.458)	-
Totale proventi finanziari	925.017	(889.860)	35.157

La voce "Proventi finanziari da crediti" si riferisce a interessi maturati ed incassati nel corso dell'anno.

Lo scorso esercizio la voce "altri proventi finanziari" includevano prevalentemente (i) il rilascio in applicazione all'IFRS9 per Euro 640 mila dei crediti per finanziamento soci verso Società di Progetto Bre. Be. Mi. S.p.A. riconducibile al realizzo nell'anno di tale asset; (ii) interessi maturati e incassati per Euro 265 mila verso Società di Progetto Brebemi S.p.A. relativamente al finanziamento soci erogato a tale società e ceduto a luglio 2021.

Oneri finanziari

La voce accoglie gli oneri derivanti dalla gestione finanziaria.

Oneri finanziari	Importo 2021	Variazioni	Importo 2022
Effetto finanziario accantonamento IFRIC 12	2.276.925	740.425	3.017.350
Interessi passivi su finanziamenti	1.867.247	528.335	2.395.582
Oneri finanziari diversi	300.375	443.265	743.640
Interessi passivi su debiti diversi	196.177	(15.069)	181.108
Interessi IAS 19-IFRS9	-	73.271	73.271
Interessi passivi debiti <i>leasing</i> IFRS 16	1.520	(1.520)	-
Totale oneri finanziari	4.642.244	1.768.707	6.410.951

L'Effetto finanziario accantonamento IFRIC 12" corrisponde all'onere finanziario di competenza dell'esercizio 2022 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 2.252 mila oltre all'effetto dell'applicazione del Costo Ammortizzato pari ad Euro 144 mila.

La voce "Oneri finanziari diversi" accoglie principalmente le commissioni di liquidità maturate nel corso del 2022 in riferimento alle somme giacenti sui conti correnti bancari pari ad Euro 511 mila e 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

Nell'esercizio 2021 si è provveduto alla svalutazione integrale del credito per finanziamento infruttifero erogato al G.R.A. di Padova S.p.A. ceduta nel corso del 2022.

Altri oneri da attività finanziarie	Importo 2021	Variazioni	Importo 2022
Svalutazioni (rivalutazioni) di partecipazioni	44.070	(44.070)	-
Totale oneri finanziari	44.070	(44.070)	-

Oneri finanziari capitalizzati

Negli esercizi 2021 e 2022 non risultano capitalizzati oneri finanziari.

Costi nei confronti di parti correlate

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

Anno 2022	Costi materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	Costi per servizi	Costo per godimento beni di terzi	Costo per il personale	Altri costi operativi	TOTALE
in Euro						
A4 Mobility S.r.l.	-	21.387.868	-	-	-	21.387.868
A4 Holding S.p.A.	-	11.705.931	-	-	-	11.705.931
A4 Trading S.r.l.	325.022	5.082.985	44.557	22.827	20	5.475.411
Globalcar Service S.r.l.	-	1.834.325	1.683.568	-	24.478	3.542.371
Autostrade per l'Italia S.p.A.	-	1.190.838	-	-	-	1.190.838
Totale 2022	325.022	41.201.947	1.728.125	22.827	24.498	43.302.419

Anno 2021	Costi materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	Costi per servizi	Costo per godimento beni di terzi	Oneri finanziari	TOTALE
in Euro					
A4 Mobility S.r.l.	-	21.086.701	-	-	21.086.701
A4 Holding S.p.A.	-	10.246.267	-	254.502	10.500.769
A4 Trading S.r.l.	37.200	5.678.936	402.941	-	6.119.077
Globalcar Service S.r.l.	-	1.620.017	1.254.060	-	2.874.077
Autostrade per l'Italia S.p.A.	-	1.215.725	-	-	1.215.725
Argentea Gestioni S.c.p.a.	-	537.467	-	-	537.467
Abertis Italia S.r.l.	-	-	-	39.930	39.930
Totale 2021	37.200	40.385.113	1.657.001	294.432	42.373.746

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 2021	Variazioni	Importo 2022
Imposte correnti	(22.481.011)	3.419.741	(19.061.270)
Imposte anticipate/differite	(1.217.738)	(5.743.627)	(6.961.365)
Totale (oneri) e proventi fiscali	(23.698.749)	(2.323.886)	(26.022.635)

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

Imposte correnti	Importo 2021	Variazioni	Importo 2022
IRES	(19.634.044)	3.771.502	(15.862.542)
IRAP	(2.846.967)	(351.761)	(3.198.728)
Totale	(22.481.011)	3.419.741	(19.061.270)

Si riporta di seguito la riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e l'onere fiscale effettivamente sostenuto nell'esercizio; si evidenzia che l'aliquota IRES è passata dal 27,5% nell'esercizio 2021 al 24% nell'esercizio 2022 venendo meno l'introduzione dell'addizionale IRES di 3,5 punti percentuali con l'emendamento al disegno di legge di Bilancio 2020 approvato dalla Commissione Bilancio che trovò applicazione già con riferimento ai redditi conseguiti nel periodo d'imposta in corso al 31 dicembre 2019 e per i redditi del 2020 e del 2021.

Riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e onere fiscale effettivo IRES	Imponibile 2021	Effetto fiscale Imposta	%	Imponibile 2022	Effetto fiscale Imposta	%
Risultato prima delle imposte	74.991.083	-		83.875.004	-	
Onere fiscale teorico	-	(20.622.548)	27,50%	-	(20.130.001)	24,00%
Differenze permanenti svalut. partecipazioni	44.070	(12.119)	27,50%	-	-	24,00%
Altre differenze permanenti / cambio aliquota IRES	-	(483.281)	27,50%	-	(3.838.047)	24,00%
Riprese costi manutenzioni limite 1% senza eff.anticipate	-	-	27,50%	(4.418.324)	1.060.398	24,00%
ACE	(3.517.172)	967.222	27,50%	(3.829.100)	918.984	24,00%
Effetti anni precedenti (IRES)	-	(254.956)	-	-	12.542	
Imposte correnti di competenza dell'esercizio		(20.405.682)	27,21%		(21.976.124)	26,20%

Riconciliazione tra l'onere fiscale teorico e onere fiscale effettivo IRAP	Imponibile 2021	Effetto fiscale Imposta	%	Imponibile 2022	Effetto fiscale Imposta	%
Risultato prima delle imposte	74.991.083			83.875.004		
Onere fiscale teorico		(2.924.652)	3,90%		(3.271.125)	3,90%
Differenze permanenti svalutazioni partecipazioni	44.070	(1.719)	3,90%	-	-	3,90%
Altre differenze permanenti	9.222.128	(359.663)	3,90%	21.002.897	(819.113)	3,90%
Effetti anni precedenti (IRAP)	-	(7.033)	3,90%	-	43.728	0,00%
Imposte correnti di competenza dell'esercizio		(3.293.067)	4,39%		(4.046.510)	4,82%

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 2022.

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 2021			Imposte Anticipate 2022		
	Imponibile	Aliquota	Imposta	Imponibile	Aliquota	Imposta
Fondi rischi	124.993.608	27,21%	34.010.493	114.886.682	27,88%	32.028.079
Ammortamento diritti concessori - IFRIC 12/PEF	71.865.712	26,58%	19.100.053	51.181.370	27,90%	14.279.602
Differenze temporanee fiscalmente rilevanti	68.586.576	28,67%	19.664.502	80.226.744	24,19%	19.404.358
Fondo liberalità deducibile Legge 182/82	3.154.797	22,33%	704.394	1.894.623	27,90%	528.600
Benefici ai dipendenti - IAS 19	3.080.076	32,34%	996.228	1.510.630	27,90%	421.466
Svalutazione crediti finanziari IFRS 9	692.416	2,09%	14.480	55.388	27,90%	15.453
Premi al personale e altri costi	1.779.383	26,39%	469.557	2.844.778	25,58%	727.792
Effetti applicazione IFRS16	274.234	35,13%	96.340	410.646	27,90%	114.570
Svalutazione crediti	162.470	27,90%	45.328	162.468	27,90%	45.328
Totale imposte anticipate			75.101.375			67.565.248

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 2021	Importo 2022
Disponibilità/(indebitamento) iniziale corrente	153.130.112	236.241.106
Flusso generato/(assorbito) nel periodo	83.110.994	25.939.388
Disponibilità/(indebitamento) finale corrente	236.241.106	262.180.494
A) Flusso da/(per) attività operative (1+2)	205.971.066	172.748.778
B) Flusso da/(per) attività di investimento	(66.345.637)	(68.967.360)
D) Flusso da/(per) attività finanziarie	(56.514.435)	(77.842.030)

Si commentano di seguito le movimentazioni che hanno generato nell'anno liquidità pari a circa Euro 25.939 mila; nel 2021 Euro 83.111 mila.

La dinamica finanziaria del 2022 evidenzia flussi generati dall'attività operativa pari a Euro 172.749 mila (nel 2021 pari a Euro 205.971 mila) derivanti da autofinanziamento per Euro 205.771 mila (nel 2021 Euro 213.923 mila) in parte assorbito dalla gestione operativa corrente per Euro 33.022 mila (nel 2021 Euro 7.952 mila) considerato il pagamento di imposte per Euro 31.594 mila (nel 2021 Euro 11.721 mila).

L'attività di investimento, sviluppatasi principalmente nell'ambito della realizzazione delle infrastrutture viabilistiche, ha assorbito nel corso dell'anno liquidità per Euro 68.967 mila (nel 2021 l'assorbimento di liquidità è risultato pari ad Euro 66.346 mila). La voce include le spese per manutenzioni cicliche sull'infrastruttura autostradale (IFRIC12).

La variazione netta dei flussi da attività finanziarie risulta negativa per un importo pari a Euro 77.842 mila (nel 2021 Euro 56.514 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 51,3 milioni.

Le disponibilità liquide e mezzi equivalenti a fine esercizio sono pari a Euro 262.180 mila raffrontabili con quelle dello scorso anno pari ad Euro 236.241 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 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: questa la motivazione della composizione variata delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti sotto riportata.

	31.12.2021	31.12.2022
Cassa	(1.487.490)	(260.692.432)
Depositi bancari	(234.753.616)	(1.488.062)
Altre disponibilità liquide e mezzi equivalenti	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	(236.241.106)	(262.180.494)
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	347.492	1.210.567
Totale passività finanziarie correnti	25.347.492	26.210.567
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto corrente	(210.893.614)	(235.969.927)
Finanziamenti a medio-lungo termine	149.458.626	124.602.966
Altre passività finanziarie a medio-lungo termine	-	-
Indebitamento finanziario non corrente	149.458.626	124.602.966
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto	(61.434.988)	(111.366.961)
Crediti finanziari a medio-lungo termine	-	-
Altre attività finanziarie non correnti	-	-
Totale attività finanziarie non correnti	-	-
(Posizione finanziaria netta) Indebitamento finanziario netto totale	(61.434.988)	(111.366.961)

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 2022. Gli importi sotto indicati comprendono anche il pagamento degli interessi (si precisa che i flussi relativi agli interessi nei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso disponibile alla fine di ogni anno mantenuto costante fino alla scadenza).

Tipologia di passività finanziaria	Valore Contabile		Flussi di cassa contrattuali		
	31.12.2022	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	-
Totale	150.813.533	150.813.533	26.210.567	124.602.966	-

Per completezza di informativa, nella seguente tabella si riporta la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2021.

Tipologia di passività finanziaria	Valore Contabile		Flussi di cassa contrattuali		
	31.12.2021	Totale	entro 12 mesi	da 1 a 5 anni	oltre i 5 anni
Finanziamenti Bancari	174.806.117	175.347.492	25.347.492	150.000.000	-
Totale	174.806.117	175.347.492	25.347.492	150.000.000	-

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	31.12.2021	31.12.2022
Cassa e disponibilità liquide	236.241.106	262.180.494
Totale	236.241.106	262.180.494

Rischio tasso di interesse

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

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

Nell'esercizio del proprio *business* la Società si espone a tale rischio con particolare riferimento alle attività di ricerca ed ottenimento delle risorse finanziarie necessarie a rispettare il programma di investimenti delineato nel Piano Finanziario 2007-2046 approvato dall'Ente Concedente e allegato al Contratto di Concessione.

La gestione del rischio di tasso di interesse è posto in essere al fine di perseguire i seguenti obiettivi:

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

Si segnala che alla data del 31 dicembre 2022 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 2022 e al 31 dicembre 2021 nel caso di variazioni dei tassi di interesse verso cui la Società risulta esposta (al lordo degli effetti fiscali).

31-dic-22	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

Valore Contabile 31.12.2021	Risultato di esercizio Euro/000		Patrimonio netto Euro/000	
	+100 bp	-100 bp	+100 bp	-100 bp
Finanziamenti a tasso variabile	49.979	52.357	604.633	607.011

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 2022:

Tabella IFRS 13		Fair Value				
<i>in migliaia di Euro</i>	Note	Valore contabile	Livello 1	Livello 2	Livello 3	Totale
Attività valutate al Fair Value						
Altre partecipazioni	3	3	-	-	-	3
		3	-	-	-	3
Attività finanziarie non valutate al Fair Value						
Crediti commerciali (*)	7	118.503	-	-	-	-
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti (*)	11	262.180	-	-	-	-
Crediti finanziari	4 e 8	-	-	-	-	-
		380.683	-	-	-	-
Passività finanziarie non valutate al Fair Value						
Finanziamenti	16	124.603	-	-	124.603	124.603
Presiti obbligazionari garantiti	16	-	-	-	-	-
Debiti commerciali (*)	18 e 22	73.133	-	-	-	-
		197.736	-	-	124.603	124.603

(*) 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	31.12.2021	31.12.2022
Fideiussioni:		
Verso altri	31.510.203	31.510.203
Altre garanzie		
Verso altri	-	-
Totale	31.510.203	31.510.203

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.

Al 31.12.2022 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 2022

Sul versante dell'adeguamento annuo delle tariffe da pedaggio, la norma inserita nel Milleproroghe del Dicembre 2022 proroga al 31 dicembre 2023 la data entro la quale dovranno essere approvati gli aggiornamenti dei Piani Economici Finanziari in base alle nuove regole sulle tariffe definite nel 2018 dall'Autorità per i Trasporti (ART). La norma spiega infatti che le concessionarie come Autostrada Brescia Padova S.p.A. in presenza di Piani Economici Finanziari in corso di approvazione, vedono sospeso l'aggiornamento tariffario.

I Concessionari, pur rispettando formalmente il termine di presentazione dei PEF del 30 marzo 2020, hanno presentato delle proposte di piano economico – finanziario che, in ragione della loro non piena corrispondenza ai requisiti definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti hanno reso necessario lo svolgimento di un'attività di acquisizione ed integrazione documentale ed informativa particolarmente complessa e che non ha consentito di pervenire ad una conclusione dei relativi termini di approvazione entro il 31 ottobre 2022. Tra le ragioni della incompletezza dei dati vengono adottati anche gli inevitabili ritardi causati dalla pandemia.

Con questo quadro generale gli Amministratori confidano che le attese del traffico per il 2023 siano in linea al 2022.

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

	31.12.2020 (*)	31.12.2021 (*)
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	-	-
B) Immobilizzazioni	639.769.909	601.633.222
C) Attivo circolante	32.507.582	35.494.026
D) Ratei e risconti attivi	58.566	12.355
Totale attivo	672.336.057	637.139.603
Totale patrimonio netto	559.566.277	538.918.854
B) Fondi per rischi e oneri	450.522	389.605
D) Debiti	112.289.276	97.914.761
E) Ratei e risconti passivi	29.982	24.383
Totale passivo	672.336.057	637.247.603

(*) dati predisposti secondo i principi contabili italiani.

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

	31.12.2020 (*)	31.12.2021 (*)
A) Valore della produzione	11.621.921	11.817.025
B) Costi della produzione	(11.549.997)	(11.989.843)
Differenza tra valore e costi della produzione	71.924	(172.818)
C) Proventi e oneri finanziari	739.274	19.690.632
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	(62.941)	(28.576.475)
Risultato prima delle imposte	748.257	(9.058.661)
Imposte sul reddito dell'esercizio	(199.392)	(88.762)
Risultato d'esercizio	548.865	(9.147.423)

(*) 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 2022, già inviata ai Consiglieri e ai Sindaci in data 17 marzo 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 2022 evidenzia un utile di esercizio pari ad Euro 57.852.369.

Si propone all'Assemblea dei Soci di deliberare di:

- approvare il progetto di Bilancio d'Esercizio 2022 di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A., la relativa Nota Integrativa 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 57.852.369, propone di rinviare alle determinate 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 2022

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

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

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, con un utile al netto delle imposte pari a milioni di euro 57,852 (51,292 milioni di euro nel 2021), 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 e per uno scambio di informazioni sull'attività svolta e sui programmi di controllo.

La Società dichiara che è soggetta a direzione e coordinamento da parte della Società A4 Holding S.p.A., 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 13 marzo 2023 la Relazione Annuale dell'Organismo di Vigilanza sul 2022 datata 01 marzo 2023, 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; per quanto attiene all'emergenza pandemica viene dato atto che gli organi apicali della Società hanno posto in essere tempestive misure di contenimento dell'infezione Coronavirus;
- 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 2022. 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.

Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2022, approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 21 marzo 2023; 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 406 milioni, avendo registrato un aumento complessivo del 9,14% rispetto al 2021 (Euro 372 milioni), più che in linea ormai con i livelli pre Covid-19 dell'esercizio 2019;
- relativamente ai crediti vari e altre attività non correnti di cui alla nota 5 della Nota Integrativa, è stata data evidenza dell'integrale rimborso anticipato dei crediti per IVA di gruppo e personale in distacco (Euro 28 milioni) vantati verso la società controllante A4 Holding a seguito dell'attivazione del cash pooling di Gruppo;
- 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;
- relativamente all'ambito regolatorio è data evidenza e si rinvia al paragrafo 8.5 della Relazione sulla Gestione ("Eventi significativi in ambito regolatorio") 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, 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 31.12.2022 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;
- gli Amministratori hanno considerato sia ai fini civilistici che ai fini fiscali per l'esercizio 2022 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 alle valutazioni degli amministratori, è data evidenza dagli stessi che non sussistono fattori di incertezza derivanti da eventi o circostanze, tali da compromettere la continuità aziendale (paragrafo 8.5 del fascicolo di bilancio). Al riguardo il Collegio Sindacale conferma le preoccupazioni già manifestate nelle relazioni ai bilanci degli esercizi scorsi, in relazione ai ritardi oggi esistenti nella definizione degli accordi con il Concedente;
- in merito al paragrafo "Eventi successivi al 31 dicembre 2022" delle note esplicative gli Amministratori confidano che le attese del traffico per il 2023 siano in linea al 2022;
- la Società di Revisione, da ultimo incontrata in collegamento audio l'8 febbraio 2023, il 15 marzo 2023 e il 3 aprile 2023, ha provveduto ad emettere in data 3 aprile 2023 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 2022.

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 come la politica dei dividendi debba essere improntata al principio di prudenza, tenendo conto anche dei vincoli riferibili alla società in ragione della natura dell'attività svolta in regime concessorio e tale da assicurare un livello di capitalizzazione adeguato al conseguimento dell'oggetto sociale. 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.

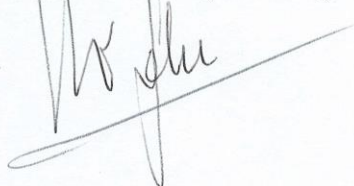
Per i motivi sopraesposti, il Collegio raccomanda all'Azionista l'adozione di determinazioni coerenti con la situazione economico-giuridica esistente e con l'attuale quadro regolatorio-convenzionale, anche in considerazione della raccomandazione formulata dal Concedente Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con la circolare 0002267 del 30 gennaio 2023 inviata a tutte le società concessionarie autostradali.

Si precisa, da ultimo, che il Collegio Sindacale incaricato di svolgere l'attività di vigilanza, nominato dall'Assemblea dei Soci del 27 aprile 2020 per il triennio 2020/2022, scade alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del presente bilancio riferito al 31 dicembre 2022; la revisione legale dei conti è invece affidata alla società di revisione KPMG S.p.A. per il triennio 2021/2023.

Verona, 04 aprile 2023

Per il Collegio Sindacale

Dott. Vito Galizia (Presidente)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Vito Galizia', is written over a horizontal line. The signature is stylized and cursive.

RELAZIONE DELLA
SOCIETÀ DI REVISIONE
AL BILANCIO
D'ESERCIZIO 2022



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 2022, 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 anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. al 31 dicembre 2022, 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.

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

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

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 10.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brianza Lodi
e Codice Fiscale N. 00709600159
R.E.A. Milano N. 512967
Partita IVA 00709600159
VAT number IT00709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI ITALIA



Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2022

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 2022

- 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 2022, 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 2022 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 2022 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, 3 aprile 2023

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

