



BILANCIO E RELAZIONI

2025



BILANCIO E RELAZIONI

2025

**Consiglio
di Amministrazione**
15.05.2026

**Assemblea Ordinaria dei Soci
1^a convocazione**
16.06.2026

**Assemblea Ordinaria dei Soci
2^a convocazione**
07.07.2026

Autostrada del Brennero S.p.A. Brennerautobahn A.G.

Sede legale:	Via Berlino, n. 10 - 38121 Trento
Partita IVA:	IT 00210880225
Codice Fiscale:	00210880225
Numero Iscrizione CCIATA di Trento:	00210880225
Numero REA:	TN - 54488
Data atto di costituzione:	20/02/1959
Data termine durata della Società:	31/12/2038
Codice ATECO:	52.21.20
Capitale Sociale:	55.472.175,00 Euro (i.v.)
Numero di azioni emesse:	1.534.500 (921.010 vincolate; 613.490 libere)
Valore nominale singola azione:	36,15 Euro
Telefono: +39 0461 212.611	Pec: a22@pec.autobrennero.it E-mail: a22@autobrennero.it Website: www.autobrennero.it

INDICE

RELAZIONE SULLA GESTIONE AL 31 DICEMBRE 2025

ELENCO SOCI AL 31.12.2025	PAG.	4
CARICHE SOCIALI AL 31.12.2025	PAG.	5
DATI DI SINTESI	PAG.	7

RELAZIONE SULLA GESTIONE

RINGRAZIAMENTI	PAG.	9
CONSIDERAZIONI GENERALI	PAG.	10
LA RETE AUTOSTRADALE E L'ANDAMENTO DEL TRAFFICO	PAG.	37
IL SERVIZIO AUTOSTRADALE	PAG.	42
LA GESTIONE DEGLI INVESTIMENTI	PAG.	64
LA GESTIONE AMMINISTRATIVA	PAG.	107
L'EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	PAG.	125

BILANCIO DI ESERCIZIO 2025

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO	PAG.	127
STATO PATRIMONIALE - PASSIVO	PAG.	128
CONTO ECONOMICO	PAG.	129
RENDICONTO FINANZIARIO	PAG.	130

NOTA INTEGRATIVA

INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE	PAG.	131
STRUTTURA E CONTENUTO DEL BILANCIO DI ESERCIZIO	PAG.	131
CONTINUITÀ AZIENDALE	PAG.	132
CRITERI DI VALUTAZIONE DELLE VOCI DI BILANCIO	PAG.	135
PARTI CORRELATE E ACCORDI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE	PAG.	140
INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE		
• ATTIVO	PAG.	141
• PASSIVO	PAG.	162
• IMPEGNI E GARANZIE	PAG.	172
• INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO	PAG.	174
• ALTRE INFORMAZIONI ECONOMICO FINANZIARIO E PATRIMONIALI	PAG.	187
BILANCIO RICLASSIFICATO		
• ATTIVITÀ	PAG.	191
• PASSIVITÀ	PAG.	192
• CONTO ECONOMICO	PAG.	193
• ALTRE INFORMAZIONI	PAG.	194
FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	PAG.	195
PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO	PAG.	197

RELAZIONI

Relazione del Collegio Sindacale al Bilancio di Esercizio	PAG.	199
Relazione della Società di Revisione al Bilancio di Esercizio	PAG.	206

PROPOSTE – CONVOCAZIONE ASSEMBLEA ORDINARIA - DELIBERAZIONI

Proposte all'Assemblea ordinaria	PAG.	211
Convocazione Assemblea ordinaria	PAG.	212
Assemblea ordinaria - deliberazioni	PAG.	213

BILANCIO CONSOLIDATO 2025

RELAZIONE SULLA GESTIONE DEL GRUPPO	PAG.	215
BILANCIO CONSOLIDATO 2025		
• STATO PATRIMONIALE - ATTIVO CONSOLIDATO	PAG.	263
• STATO PATRIMONIALE - PASSIVO CONSOLIDATO	PAG.	264
• CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO	PAG.	265
• RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO	PAG.	266
• PROSPETTO DI RACCORDO TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO DEL PERIODO DELLA CAPOGRUPPO E CONSOLIDATI	PAG.	267
• PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	PAG.	268
NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO CONSOLIDATO		
• STRUTTURA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO	PAG.	269
• CONTINUITÀ AZIENDALE	PAG.	270
• CRITERI DI VALUTAZIONE DELLE VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO	PAG.	274
• PARTI CORRELATE E ACCORDI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE	PAG.	281
INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO		
• ATTIVO	PAG.	282
• PASSIVO	PAG.	295
• IMPEGNI E GARANZIE	PAG.	306
INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO	PAG.	308
ALTRE INFORMAZIONI	PAG.	322

RELAZIONE

Relazione della Società di Revisione al Bilancio Consolidato	PAG.	335
--	------	-----

PRESA D'ATTO

Assemblea ordinaria – presa d'atto	PAG.	341
------------------------------------	------	-----

ALLEGATI ALLA RELAZIONE SULLA GESTIONE

DAL N. 1 AL N. 27	PAG.	343
-------------------	------	-----

ALLEGATI AL BILANCIO CONSOLIDATO

DAL N. 28 AL N. 39	PAG.	371
--------------------	------	-----

AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.p.A

ELENCO SOCI - 31 dicembre 2025

(valore nominale delle azioni Euro 36,15 cad.)

N°	SOCI	VINCOLATE (a)	N° AZIONI LIBERE (b)	TOTALE (a+b)	CAPITALE EURO	%
1	REGIONE AUTONOMA TRENTINO-ALTO ADIGE/ SÜDTIROL	415.369	80.111	495.480	17.911.602,00	32,2893
2	PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO - ALTO ADIGE	28.210	88.818	117.028	4.230.562,20	7,6265
3	PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO	16.802	104.924	121.726	4.400.394,90	7,9326
4	PROVINCIA DI VERONA	64.108	20.486	84.594	3.058.073,10	5,5128
5	PROVINCIA DI MANTOVA	48.434	510	48.944	1.769.325,60	3,1896
6	PROVINCIA DI MODENA	34.596	30.482	65.078	2.352.569,70	4,2410
7	PROVINCIA DI REGGIO EMILIA	-	33.378	33.378	1.206.614,70	2,1752
8	AZIENDA CONSORZIALE TRASPORTI DI REGGIO EMILIA	-	5.000	5.000	180.750,00	0,3258
9	COMUNE DI BOLZANO	63.860	1.000	64.860	2.344.689,00	4,2268
10	COMUNE DI TRENTO	63.922	1.016	64.938	2.347.508,70	4,2319
11	COMUNE DI VERONA	63.922	20.609	84.531	3.055.795,65	5,5087
12	COMUNE DI MANTOVA	31.961	508	32.469	1.173.754,35	2,1159
13	CC.IA.TA. DI BOLZANO	5.270	7.642	12.912	466.768,80	0,8414
14	CC.IA.TA. DI TRENTO	5.084	87	5.171	186.931,65	0,3370
15	CC.IA.A. DI VERONA	25.606	438	26.044	941.490,60	1,6972
16	CC.IA.A. DI CREMONA-MANTOVA-PAVIA	38.316	-	38.316	1.385.123,40	2,4970
	TOTALE PARTECIPAZIONE ENTI PUBBLICI	905.460	395.009	1.300.469	47.011.954,35	84,7487
17	A4 HOLDING S.P.A.	-	64.951	64.951	2.347.978,65	4,2327
18	CONDOTTE S.P.A.	-	1.534	1.534	55.454,10	0,1000
19	BANCO BPM S.P.A.	-	30.649	30.649	1.107.961,35	1,9973
20	INFRAGIS S.R.L.	-	120.113	120.113	4.342.084,95	7,8275
	TOTALE PARTECIPAZIONE ALTRI SOCI	-	217.247	217.247	7.853.479,05	14,1575
0	AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A. (azioni proprie)	15.550	1.234	16.784	606.741,60	1,0938
	T O T A L E	921.010	613.490	1.534.500	55.472.175,00	100,0000

CARICHE SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente	
Reichhalter Hartmann	(1)
Amministratore Delegato	
Cattoni Diego	(2)
Vice Presidente	
Rotta Alessia	(2)
Consigliere Delegato	
Ausserdorfer Martin	(2)
Amministratori	
Aspes Giovanni	
Bernini Ugo	
Binelli Diego	
Bondi Mauro	
Galassi Francesca	
Kofler Astrid	
Montagnoli Alessandro	
Rota Biasetti Patrizia	
Schivari Monika	
Zanni Giorgio	(2)

COLLEGIO SINDACALE

Presidente	
Tirone Rossana	
(nomina Ministero dell'Economia e delle Finanze)	
Sindaci Effettivi	
Marella Elisena	(nomina Concedente)
Florian von Call Martha	
Hofer Benno	
Zanini Tommaso	
Sindaci Supplenti	
Delladio Carlo	
Flarer Andrea Renate	

ORGANISMO DI VIGILANZA

Presidente

Corti Paolo

Componenti

Mengoni Stefano

Romito Stefano

SOCIETÀ DI REVISIONE

PricewaterhouseCoopers S.p.A.

Il Consiglio di Amministrazione, il Presidente dello stesso ed il Collegio Sindacale sono stati nominati dall'Assemblea degli Azionisti nella seduta ordinaria del 24 giugno 2025 per tre esercizi sociali. I relativi mandati scadranno con l'Assemblea di approvazione del Bilancio 2027 o comunque alla ricostituzione del nuovo organo amministrativo.

L'Amministratore Delegato, il Vice Presidente ed i membri del Comitato Esecutivo sono stati nominati dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 24 giugno 2025.

Il Presidente ed i membri dell'Organismo di Vigilanza sono stati nominati dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 11 luglio 2025 e rimarranno in carica per l'intera durata del Consiglio di Amministrazione e comunque fino alla nuova nomina.

L'incarico alla Società di Revisione è stato conferito dall'Assemblea degli Azionisti nella seduta ordinaria del 17 giugno 2024.

(1) Presidente del Comitato Esecutivo (Statuto, art. 26)

(2) Membro del Comitato Esecutivo (Statuto, art. 26)

AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A.

DATI DI SINTESI

Principali Dati Macroeconomici	2025*	2024	2023	2022	2021
PIL (variazione % rispetto all'anno precedente)	0,5%	0,7%	0,9%	3,7%	6,5%
Prezzi al consumo - FOI (variazione % media annua)	1,5%	1,0%	5,7%	8,1%	1,9%
Debito pubblico (in % sul PIL)	137,1%	134,7%	133,9%	138,4%	145,7%
Disoccupazione (tasso % medio annuo)	6,1%	6,1%	7,4%	7,8%	9,0%

* dati non definitivi

Dati Economici Principali (valori in milioni di Euro)	2025	2024	2023	2022	2021
Ricavi al netto del canone	365,7	361,9	356,5	348,0	302,4
Margine operativo lordo	169,9	164,7	174,0	213,7	121,1
Margine operativo lordo al netto accantonamento ferrovia*	135,4	130,2	139,5	179,2	86,6
Risultato operativo al lordo accantonamento ferrovia*	132,0	125,6	125,7	158,4	77,0
Risultato operativo al netto accantonamento ferrovia*	97,5	91,1	91,2	123,9	42,5
Risultato prima delle imposte	122,6	126,8	123,1	130,7	78,7
Risultato netto	89,1	97,9	80,0	93,5	57,0

* Legge 27.12.1997 n. 449 (accantonamento Ferrovia)

Indici Redditali e Finanziari	2025	2024	2023	2022	2021
Margine operativo lordo / Ricavi al netto del canone	46,5%	45,5%	48,8%	61,4%	40,0%
Risultato operativo al lordo accantonamento ferrovia / Ricavi al netto del canone *	36,1%	34,7%	35,3%	45,5%	25,5%
Risultato operativo al netto accantonamento ferrovia / Ricavi al netto del canone *	26,7%	25,2%	25,6%	35,6%	14,1%
Return on equity (ROE)	8,7%	10,2%	8,8%	10,9%	7,1%

* Legge 27.12.1997 n. 449 (accantonamento Ferrovia)

Dati Gestionali	2025	2024	2023	2022	2021
Km percorsi (milioni) Veicoli/km.	5.323	5.285	5.208	5.066	4.315
km percorsi dai veicoli "leggeri" (milioni)	3.698	3.678	3.627	3.479	2.818
km percorsi dai veicoli "pesanti" (milioni)	1.625	1.607	1.581	1.587	1.497
Km rete autostradale	314	314	314	314	314
T.I.G. (tasso incidentalità globale)	14,54	15,97	15,44	14,81	15,99

BILANCI E RELAZIONI **2025**

RELAZIONE SULLA GESTIONE DEL BILANCIO DI ESERCIZIO 2025

RINGRAZIAMENTI

Signori Azionisti,

Vi presento con soddisfazione il Bilancio al 31 dicembre 2025 della Società, a chiusura di un 2025 che ha visto il rinnovo del Consiglio di Amministrazione, nominato lo scorso 24 giugno 2025 per il triennio 2025-2027.

L'anno si era aperto sulla scia dell'emozione per il raggiungimento del cruciale obiettivo che si andava perseguendo da tempo, ovvero l'ottenimento della pubblicazione del bando di gara per l'affidamento della concessione della tratta autostradale A22 Brennero – Modena, e si è concluso con il deposito della manifestazione d'interesse, da parte della Società, alla partecipazione alla procedura di gara.

Anche lungo il percorso di questo nuovo mandato sono ottimamente accompagnato e supportato dall'attenta e costante collaborazione del Presidente del Consiglio di Amministrazione, Avv. Hartmann Reichhalter, che desidero personalmente ringraziare, così come ringrazio l'intero Consiglio di Amministrazione, che ha dimostrato di comprendere e condividere l'importanza della sfida cui è chiamata la nostra Società, poiché il rinnovo della concessione per la gestione dell'A22 è cruciale non solo per Autostrada del Brennero S.p.A. ma anche per tutti i territori dalla stessa attraversata.

Anche a nome del Consiglio di Amministrazione, voglio ringraziare il Personale tutto della Società, che ha parimenti compreso l'importanza del momento storico che la Società sta vivendo e la sua importanza per il futuro della stessa: anche nel corso del 2025, le nostre persone hanno confermato un profondo senso di appartenenza e una dedizione costante, affrontando le complessità aziendali con una proattività e una flessibilità che si sono rivelate determinanti e che confortano in vista delle ulteriori importanti sfide che ci attendono nell'immediato futuro.

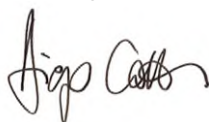
Ringrazio come sempre per il qualificato sostegno il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero dell'Interno, la Polizia Stradale, i Vigili del Fuoco sia Permanenti che Volontari, le organizzazioni del Soccorso Sanitario, i vari Organismi territoriali e le Aziende fornitrici; ai primi destinatari della nostra attività, gli utenti dell'Autostrada del Brennero, che ci pregiamo considerare i nostri affezionati clienti, sia del traffico leggero sia di quello pesante, desidero confermare il massimo impegno per migliorare il servizio e l'attenzione alla sicurezza.

Inoltre, esprimo apprezzamento per il contributo professionale di elevato profilo del Collegio Sindacale, che pure ha iniziato nel 2025 il proprio mandato triennale. In particolare, l'attività di monitoraggio svolta dalla Presidente del Collegio Sindacale Dott.ssa Rossana Tirone si è distinta per professionalità e aderenza ai principi di corretta amministrazione. Nel vigilare sull'attività del C.d.A. e del Comitato Esecutivo, è stata garantita una sintesi ottimale tra requisiti formali e profili sostanziali, avendo come costante riferimento il quadro legislativo, lo Statuto e la ricerca della massima efficienza operativa.

Ed infine grazie per il prezioso lavoro di ausilio ed affiancamento all'Organismo di Vigilanza ed al suo Presidente, Avv. Paolo Corti, nonché alla Società PricewaterhouseCoopers S.p.A., incaricata della revisione del Bilancio d'esercizio e Bilancio consolidato, nella persona del Dott. Alexander Mayr.

L'Amministratore Delegato

dott. Diego Cattoni



CONSIDERAZIONI GENERALI

Signori Azionisti,

L'esercizio 2025, i cui risultati presentiamo oggi, registra un nuovo *record* per i ricavi da pedaggio, consolidando un *trend* virtuoso che solo negli anni 2020 e 2021 si era temporaneamente interrotto.

I principi ed i criteri di redazione su cui si basa la stesura del Bilancio di esercizio 2025 - comprensivo dello Stato patrimoniale, del Conto economico, del Rendiconto finanziario e della Nota integrativa - nonché della presente Relazione sulla gestione si pongono in sostanziale continuità con quelli che hanno caratterizzato la predisposizione degli stessi documenti relativi all'esercizio precedente. L'insieme dei citati documenti descrive con chiarezza l'andamento gestionale, economico, finanziario e patrimoniale della Società nel corso del 2025, rendendo possibile compararne i risultati con gli anni precedenti. La descrizione di dettaglio illustra il contesto a consuntivo e, a seguire, quello previsionale.

CONTESTO ECONOMICO

Il contesto economico globale dell'anno 2025 è stato impattato pesantemente da quello geopolitico, ancora profondamente segnato dai conflitti innescati tra il 2022 e il 2023 in Ucraina e Medio Oriente, i cui effetti di instabilità si sono ormai cronicizzati, influenzando le rotte commerciali e i costi dell'energia. Inoltre, l'implementazione delle politiche protezionistiche e dei dazi da parte dell'amministrazione statunitense ha confermato i timori di un rallentamento degli scambi globali, agendo da freno per l'attività economica e per il regolare gettito fiscale mondiale.

L'avvio del 2026 ha introdotto nuovi e critici elementi di incertezza. L'*escalation* militare che vede contrapposti Stati Uniti e Israele all'Iran ha innescato una crisi senza precedenti nello Stretto di Hormuz, amplificando le difficoltà per i traffici commerciali, già messi a dura dalla crisi delle movimentazioni attraverso il Canale di Suez, iniziate nel 2024 e non ancora risolte.

In questo scenario di frammentazione, la crescita del PIL mondiale si attesta per il 2025 al 3,3%, con una proiezione di ulteriore lieve flessione al 2,9% per il 2026 ed un successivo recupero al 3% nel 2027. Tuttavia, l'evolversi del conflitto in Medio Oriente pesa sulla crescita e genera una notevole incertezza sulla domanda globale¹.

Per quanto riguarda l'Italia, le stime confermano una fase di crescita moderata, con un PIL atteso allo 0,5% per il 2025 e allo 0,4% per il 2026².

Sul fronte dell'inflazione nel 2025, in media, i prezzi al consumo hanno registrato una crescita dell'1,5% (+1,0% nel 2024)³. Le stime preliminari per il 2026 prevedono una crescita fino al 2,4%⁴.

¹ Prospettive economiche dell'OCSE, rapporto intermedio, marzo 2026

² ISTAT, Le prospettive per l'economia italiana nel 2025-2026

³ Istat, Dicembre 2025 PREZZI AL CONSUMO Dati definitivi

⁴ Prospettive economiche dell'OCSE, rapporto intermedio, marzo 2026

BILANCIO 2025

Il risultato della gestione 2025 di Autostrada del Brennero S.p.A. (nel seguito anche “Autobrennero” o “A22” o “la Società”) evidenzia un Utile di esercizio pari a 89,1 milioni di Euro a fronte di un risultato conseguito nel 2024 di 97,9 milioni. Al lordo delle imposte, il risultato si è attestato a 122,6 milioni di Euro, contro i 126,8 milioni di Euro registrati nel 2024.

Il Valore della produzione nell’anno è stato di 428,0 milioni di Euro (424,2 milioni nel 2024), registrando un incremento percentuale del 0,9%.

Il MOL d’esercizio – al netto dell’accantonamento al F.do Ferrovia – si attesta a 135,4 milioni di Euro (130,2 milioni nel 2024), ovvero, non considerando tale posta, a 169,9 milioni di Euro (164,7 milioni nel 2024).

Tale risultato è dovuto principalmente alla crescita degli introiti da pedaggio – al lordo dei “sovrapprezzi” – che nell’esercizio hanno registrato 386,6 milioni di Euro (erano stati 382,4 milioni nel 2024) e dal conseguente incremento dei ricavi derivanti dalle *royalties* per le aree di servizio, pari a 23,2 milioni di Euro, che hanno fatto segnare un aumento del 0,5% (nel 2024 erano risultati pari a 23,1 milioni di Euro). Gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni sono pari ad Euro 4,3 milioni rispetto al dato di Euro 3,4 milioni registrato nel 2024. Gli altri ricavi risultano pari a 13,9 milioni di Euro, rispetto ai 15,3 milioni di Euro fatti segnare nel 2024.

I Costi della produzione sostenuti nel corso del 2025 hanno raggiunto in totale un valore di 330,5 milioni di Euro, contro i 333,1 milioni di Euro del 2024, e pertanto hanno presentato un decremento di circa 2,6 milioni di Euro, pari allo 0,8%. Tale decremento è attribuibile all’effetto combinato delle variazioni delle seguenti voci:

- una riduzione complessiva della voce “*acquisti materie prime, sussidiarie di consumo e di merci*” per 4,3 milioni di Euro;
- una riduzione complessiva della voce “*spese per servizi*” per 2,1 milioni di Euro, dovuta per lo più a minori spese per manutenzioni sul cespite autostradale;
- un aumento complessivo della voce “*per godimento beni di terzi*” per 0,2 milioni di Euro;
- un aumento complessivo della voce “*per il personale*” per 2,1 milioni di Euro;
- una riduzione complessiva della voce “*ammortamenti e svalutazioni*” per 0,3 milioni di Euro;
- un aumento complessivo della voce “*variazione rimanenze di materie prime*” per 1,7 milioni di Euro;
- una riduzione complessiva della voce “*accantonamenti per rischi*” per 0,8 milioni di Euro;
- un aumento complessivo della voce “*oneri diversi di gestione*” per circa 1,0 milioni.

Il Risultato operativo è pari a 97,5 milioni di Euro, contro i 91,1 milioni di Euro del 2024.

Va sottolineato anche per il 2025 il buon risultato (25,0 milioni di Euro) della gestione finanziaria al risultato di esercizio.

Le Rettifiche di valore di attività finanziarie sono state complessivamente positive per 0,1 milioni di Euro mentre nel 2024 erano risultate positive per 1,3 milioni di Euro.

I valori sopra esposti si riferiscono principalmente all’adeguamento al valore di mercato al 31 dicembre 2025 di titoli iscritti nell’attivo circolante determinato in base all’andamento dei mercati finanziari.

Il Risultato prima delle imposte, pertanto, rispecchiando le variazioni della gestione caratteristica (+6,4 milioni di Euro), la variazione di quella finanziaria (-9,4 milioni di Euro) nonché la variazione dell’area

delle rettifiche (-1,1 milioni di Euro), risulta in calo rispetto al valore dell'anno precedente di -4,1 milioni di Euro, attestandosi così al valore di 122,6 milioni di Euro (nel 2024 era di 126,8 milioni di Euro).

L'Utile di esercizio riferito all'anno 2025, al netto di imposte per 33,6 milioni di Euro, risulta quindi pari a 89,1 milioni di Euro, con un decremento di 8,8 milioni di Euro rispetto al risultato conseguito nel 2024 (97,9 milioni di Euro).

TERMINE PER LA CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA

Con delibera del Consiglio di Amministrazione di data 25 febbraio 2026, dovendo procedere alla redazione del bilancio consolidato di Gruppo, la Società ha deliberato di convocare l'Assemblea dei Soci chiamata ad approvare il Bilancio 2025 entro il termine massimo di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale, così come previsto dall'articolo 14 dello Statuto, nel rispetto dell'art. 2364 del Codice civile.

ASPETTI CONCESSORI - LA SITUAZIONE

La concessione di costruzione e gestione dell'autostrada A22 Brennero – Modena è regolata dalla convenzione di data 21 novembre 1973 stipulata con l'Ente concedente e dai successivi atti aggiuntivi e modificativi.

Più in particolare, l'iniziale concessione trentennale di costruzione ed esercizio (1976-2005), nel 2005 fu prorogata di 8 anni e 4 mesi ovvero fino al 30 aprile 2014.

Approssimandosi la scadenza della concessione, stabilita al 30 aprile 2014, al fine di selezionare il nuovo concessionario del nastro autostradale A22, nel 2011 A.N.A.S. S.p.A. aveva avviato le procedure di gara per l'*"Affidamento in Concessione delle attività di costruzione relative alla realizzazione degli investimenti di adeguamento e di manutenzione straordinaria dell'Autostrada A22 Brennero – Modena di km 314, di completamento della realizzazione degli interventi previsti nella convenzione sottoscritta in data 29 luglio 1999 tra A.N.A.S. S.p.A. e la Società Autostrada del Brennero S.p.A., successivamente integrata con la Convenzione Aggiuntiva del 6 maggio 2004, della gestione e manutenzione dell'Autostrada A22 Brennero – Modena nonché la realizzazione degli investimenti previsti dall'art. 47, comma 1, del decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, che ha modificato l'art. 8-duodecies del decreto legge 8 aprile 2008, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008, n. 101"*.

Alla fase di prequalifica, Autostrada del Brennero S.p.A. aveva partecipato in raggruppamento temporaneo di imprese con altri operatori economici: palesando tuttavia la procedura taluni vizi di legittimità, la stessa era stata impugnata mediante ricorsi giurisdizionali presentati da parte della Società Autobrennero, delle Province Autonome di Trento e Bolzano e del Consorzio dei Comuni della Provincia Autonoma di Bolzano.

In data 17 dicembre 2013, accogliendo parte delle doglianze evidenziate dai ricorrenti, il Consiglio di Stato annullò la citata procedura.

Tenuto conto dell'esito infruttuoso della procedura di gara europea ad evidenza pubblica, e approssimandosi la scadenza della concessione A22, con nota di data 25 febbraio 2014 l'Ente concedente richiese ad Autostrada del Brennero S.p.A. di proseguire, a far data dal 1° maggio 2014, nella gestione della concessione secondo i termini e le modalità previste dalla convenzione allora ancora vigente, invitando a

tal fine la concessionaria a eseguire gli interventi di manutenzione ordinaria e ad effettuare altresì tutti gli interventi preventivamente concordati e approvati dal Concedente medesimo, finalizzati al mantenimento degli standard di sicurezza dell'infrastruttura in gestione.

Permanendo comunque la necessità di individuare il soggetto concessionario dell'arteria autostradale A22, nel corso del 2015 il Governo italiano ha preso in considerazione la possibilità di affidare la concessione autostradale Brennero – Modena secondo quanto previsto dall'articolo 17 della Direttiva europea 2014/23/UE e, su tale linea d'azione, in data 14 gennaio 2016 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – succeduto ad ANAS S.p.A. quale Ente Concedente - e le Amministrazioni pubbliche territoriali attraversate dal nastro autostradale A22 (Regione Trentino-Alto Adige, Province di Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia, Comuni di Bolzano, Trento, Verona e Mantova, Camere di Commercio di Bolzano, Trento, Verona e Mantova, Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia) hanno sottoscritto un Protocollo d'Intesa, avente ad oggetto l'individuazione e l'adozione di misure, da attuarsi con idonei strumenti normativi e amministrativi, volte ad affidare a una società interamente partecipata da amministrazioni pubbliche, territoriali e locali, la gestione e la costruzione, a condizioni di mercato, anche in regime di concessione, di infrastrutture lungo il corridoio del Brennero, assegnando al soggetto così individuato gli obblighi del servizio pubblico connessi al complessivo progetto.

Obiettivo principale dell'Intesa, garantire che la società affidataria della concessione autostradale A22 destinasse le risorse da pedaggio al finanziamento e al sostegno di altre realtà nel campo del trasporto, in particolare con contribuzione all'infrastruttura ferroviaria lungo il corridoio del Brennero mediante attività diretta o tramite società partecipate nell'ambito del trasporto ferroviario e dell'intermodalità, in una logica prevalentemente orientata alla salvaguardia dell'ambiente.

Al fine di poter dare attuazione al sopra citato Protocollo d'Intesa, nel Decreto Legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla Legge 4 dicembre 2017 n. 172 e ss.mm.ii, è stato introdotto l'art 13-bis recante, tra l'altro:

- la possibilità di affidare la concessione A22 a una società *in house* nel cui capitale non figurino soggetti privati;
- la previsione che entro trenta giorni dalla data dell'affidamento della concessione *“la Società Autobrennero Spa provvede a versare all'entrata del bilancio dello Stato le risorse accantonate in regime di esenzione fiscale fino alla predetta data nel fondo (di cui si tratterà diffusamente più avanti) di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449”*.

Inoltre, con Legge 27 dicembre 2017, n. 205 nel suddetto art. 13-bis:

- è stato introdotto il termine entro il quale stipulare gli atti di convenzione con una società *in house* a totale partecipazione pubblica, scadenza in tale sede stabilita per il giorno 30 settembre 2018 e successivamente più volte prorogata, da ultimo al termine del 15 dicembre 2021;
- è stato previsto che *“... dalla data dell'affidamento di cui al comma 4, il concessionario subentrante dell'infrastruttura autostradale A22 Brennero-Modena versa all'entrata del bilancio dello Stato, entro il 15 novembre di ciascun anno, l'importo di 160 milioni di euro per l'anno 2018 e di 70 milioni di euro annui per ciascuno degli anni dal 2019 al 2024 e comunque fino a concorrenza del valore di concessione, che non potrà essere complessivamente inferiore a 580 milioni di euro.”*

Nel corso del 2021, visto il protrarsi del termine per il perfezionamento della totalizzazione pubblica, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha iniziato a valutare soluzioni alternative per l'affidamento della gestione dell'arteria autostradale A22: la legge 9 novembre 2021, n. 156 di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, cosiddetto “decreto infrastrutture”, ha reso quindi possibile,

con l'introduzione del comma 1-bis all'art. 2, procedere all'affidamento della concessione A22 secondo le procedure di cui all'Art. 183 del D. Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici, ora sostituito dal D. Lgs. 31.3.2023 n. 36), che permettono agli operatori economici di presentare alle amministrazioni aggiudicatrici proposte relative alla realizzazione in concessione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, proposte che, se dichiarate fattibili, vengono poste a base di gara.

A seguito di tale novità legislativa, nonché dello spirare del termine del 15 dicembre 2021 previsto per la stipula degli atti di convenzione con una società *in house* a totale partecipazione pubblica, l'iter di affidamento della concessione secondo le previsioni del Protocollo d'Intesa del 2016 risultava di fatto difficilmente perseguibile.

La Società quindi, con delibera del Consiglio di Amministrazione di data 17 dicembre 2021 ha disposto, in linea con le deliberazioni assunte dall'Assemblea dei Soci nella seduta del 13 dicembre 2021, l'esecuzione, anche tramite l'affidamento di appositi incarichi a terzi, di ogni attività finalizzata alla tempestiva presentazione di una proposta di finanza di progetto nel rispetto del comma 15 del predetto Art. 183, D. Lgs. 50/2016.

Una volta completate tutte le attività necessarie per il confezionamento della proposta di finanza di progetto - approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società l'11 aprile 2022 e dall'Assemblea dei Soci di data 13 aprile 2022 - e denominata «*Green Corridor Europeo Brennero Modena – affidamento della concessione dell'autostrada A22 Brennero – Modena*», la medesima è stata formalmente depositata con nota prot. 14700 di data 11 maggio 2022 presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Con Decreto direttoriale n. 132 di data 6 dicembre 2022 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha infine dichiarato la fattibilità (dopo che la Società ha tempestivamente adempiuto ad ogni richiesta di integrazione e/o modifica della documentazione presentata), ai sensi e per gli effetti dell'Art. 183 del Codice dei Contratti Pubblici, della proposta della Società per l'affidamento in concessione della tratta autostradale A22 Brennero-Modena.

Nel frattempo, apposita modifica normativa ha prorogato dal 31 dicembre 2022 al 30 novembre 2023 l'originario termine previsto per la conclusione della procedura di finanza di progetto avviata.

Dichiarata dunque la fattibilità della proposta di *project financing*, gli adempimenti approvativi immediatamente successivi risultavano essere la sottoposizione del progetto di fattibilità alla verifica del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, alla verifica del rispetto della normativa sulla sicurezza stradale ai sensi dell'art. 4 del D. Lgs. 35/2011 e, con riferimento ad alcuni progetti di investimento previsti nella proposta, al dibattito pubblico ai sensi del D.P.C.M. 10 maggio 2018, n. 76.

Tali adempimenti erano da considerarsi conclusi o comunque risolti già alla data di chiusura del precedente bilancio 2023.

In data 13 luglio 2023 era pervenuta infatti, per conoscenza, comunicazione a firma del Responsabile del Procedimento con la quale lo stesso, preso atto delle argomentazioni formulate dalla Società in correlazione a specifiche osservazioni e concludendo pertanto la propria fase istruttoria, richiedeva all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) l'espressione del parere di competenza ai sensi dell'articolo 37 del D.L. 201/2011, trasmettendo al contempo in allegato le citate argomentazioni formalizzate dalla Società senza ulteriori censure o richieste di modifica in ordine alle medesime.

Nell'ambito delle attività preordinate all'espressione di tale parere, era però emersa la necessità – come da nota inviata dall'ART al MIT e, per conoscenza, anche alla Società – di approfondimento di alcune

macro-tematiche potenzialmente critiche in ordine alla proposta di finanza di progetto presentata dalla Società.

Ne seguirono quindi una serie di interlocuzioni con le strutture ministeriali al fine della risoluzione di ogni potenziale elemento di criticità rilevato.

In tale contesto, in data 30 novembre 2023 era scaduto il termine previsto per la conclusione della procedura di finanza di progetto.

In data 10 maggio 2024, ad epilogo degli incontri intervenuti con riferimento alle necessità di approfondimento sopra citate, il Responsabile del Procedimento ha inviato una comunicazione a mezzo della quale, premessa una cronistoria dei fatti, ha indicato gli elementi della proposta di finanza di progetto presentata che necessitavano di revisione. La Società ha provveduto tempestivamente a riscontrare il Concedente, altresì richiedendo delucidazioni in merito ad alcuni degli argomenti evidenziati dal Responsabile del Procedimento che, con nota di data 29 maggio 2024, ha riscontrato tali richieste.

In data 10 luglio 2024, a seguito di specifiche delibere di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione e di presa d'atto e condivisione da parte dell'Assemblea dei Soci di data 28 giugno 2024, la Società ha pertanto provveduto a depositare presso il Concedente la documentazione inerente all'aggiornamento della proposta di finanza di progetto già presentata in data 11 maggio 2022.

Permaneva sempre la necessità di un provvedimento normativo che aggiornasse il termine di conclusione del procedimento, scaduto il 30 novembre 2023.

Con Legge n. 120 di data 8 agosto 2024, di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge n. 89 del 29 giugno 2024, è stato previsto che all'articolo 2, comma 1-bis, primo periodo, del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156 le parole: «da concludere entro il 30 novembre 2023» fossero sostituite con «da bandire entro il 31 dicembre 2024», così fissando al 31 dicembre 2024 il termine per la pubblicazione del bando di gara correlato alla proposta di *project financing* presentata.

Tale novella normativa prevede altresì una definizione del quadro regolatorio afferente ai cosiddetti presunti benefici finanziari, di cui si tratterà dettagliatamente in seguito.

Successivamente, in data 29 agosto 2024 il Responsabile del procedimento ha trasmesso una comunicazione in cui, tenuto conto della modifica normativa testé illustrata, chiedeva di confermare la proposta di finanza di progetto presentata, così come da ultimo aggiornata. La Società ha di conseguenza prontamente confermato, anche alla luce della modifica normativa *medio tempore* intervenuta, la proposta di finanza di progetto presentata in data 11 maggio 2022, come modificata e adeguata mediante aggiornamento documentale, trasmessa con nota acquisita agli atti del Concedente in data 10 luglio 2024. Successive interlocuzioni del Responsabile del procedimento con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) facevano emergere che la predisposizione del sistema tariffario di pedaggio e lo schema di concessione da inserire nel futuro bando di gara sarebbero stati effettuati entro la seconda decade di novembre 2024.

Con Delibera n. 140/2024, l'ART ha provveduto all'«Avvio del procedimento e indizione della consultazione pubblica sugli elementi per la definizione dello schema di concessione e del sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del *price cap* con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativi alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena», prevedendo il termine del 15 novembre 2024 per la formulazione da parte dei soggetti interessati di osservazioni ed eventuali proposte sul documento di consultazione e fissando al contempo il termine di conclusione di tale procedimento al 29 novembre 2024.

Alcuni aspetti contenuti nell'ambito della citata Delibera ART facevano emergere potenziali elementi di criticità; la Società comunque, in data 15 novembre 2024, ha trasmesso le proprie osservazioni rispetto alla citata Delibera ART n. 140/2024, successivamente anche avviando un confronto diretto con l'ART.

In data 29 novembre 2024 è stata pubblicata la Delibera ART n. 175/2024 recante «*Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 140/2024 – Approvazione degli elementi per la definizione dello schema di concessione e del sistema tariffario di pedaggio basato sul metodo del price cap con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale relativi alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena*», con la quale l'Autorità ha approvato gli elementi per la definizione dello schema di concessione, (ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera g), del Decreto Legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla Legge 22 dicembre 2011, n. 214), per l'affidamento in concessione della tratta autostradale A22 Brennero-Modena e il sistema tariffario di pedaggio per tale tratta autostradale, apportando, anche sulla scorta degli esiti della consultazione pubblica, talune revisioni rispetto a quanto indicato nella precedente Delibera n. 140/2024, revisioni che risultavano sostanzialmente allineate ai contenuti maggiormente rilevanti esposti nelle osservazioni presentate dalla Società, anche quanto alla tematica afferente ai criteri di calcolo degli ammortamenti.

In data 2 dicembre 2024, perveniva comunicazione del MIT – a firma del Responsabile del procedimento – a mezzo della quale lo stesso, con riferimento alla citata Delibera ART n. 175 del 29 novembre 2024, attesi i tempi ristretti previsti dalla norma per la pubblicazione del bando, richiedeva di aggiornare ed integrare la documentazione di *project financing* già prodotta, comunicando al contempo che, all'esito di tali aggiornamenti, la documentazione sarebbe stata nuovamente sottoposta all'esame dell'Autorità, per la verifica di ottemperanza.

Prontamente, in data 6 dicembre 2024, la Società ha provveduto ad un nuovo invio della proposta di *project financing* – comprensiva anche di Piano Economico Finanziario (PEF) asseverato e bozza di Convenzione rivisti – adeguata in funzione dei contenuti della Delibera ART n. 175/2024 e della successiva comunicazione del Responsabile del procedimento di data 2 dicembre 2024.

Nel corso delle successive settimane è proseguito un fitto interscambio con il MIT, nella persona del Responsabile del procedimento, in merito a ulteriori criticità rilevate dall'ART sulla documentazione trasmessa, che hanno portato alla elaborazione di due ulteriori aggiornamenti della proposta di finanza di progetto, comprensivi sempre di PEF asseverato e bozza di convenzione rivisti, trasmessi il 17 dicembre 2024 e, da ultimo, il 23 dicembre 2024, previe apposite delibere di presa d'atto e condivisione da parte dell'Assemblea e di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

Tutte le elaborazioni effettuate e trasmesse al Concedente hanno di volta in volta recepito pedissequamente le osservazioni formulate dall'ART, come trasmesse per conoscenza dal RUP, nell'ottica del perseguimento dell'obiettivo primario di ottenere la pubblicazione del bando di gara per la concessione A22 entro il termine del 31 dicembre 2024 fissato dalla L. 120/2024.

Tutti gli sforzi profusi nel corso dell'anno hanno portato all'importante risultato della pubblicazione, il 31 dicembre 2024, del bando denominato «Affidamento in concessione delle attività di gestione della tratta autostradale A22 Brennero – Modena».

Come previsto dal Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156, la proposta di finanza di progetto presentata dalla Società ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs 50/2016 vigente *ratione temporis* è stata posta a base del contenuto del bando, a partire dall'indicazione del valore stimato della concessione di Euro 31.114.676.409, pari al valore del fatturato previsto per la durata cinquantennale della concessione nel PEF elaborato da Autobrennero S.p.A.

La concessione autostradale sarà aggiudicata mediante procedura ristretta ai sensi dell'art. 72 del D. Lgs. n. 36/2023. Qualsiasi operatore economico che abbia i requisiti previsti nel bando poteva presentare una

domanda di partecipazione. L'aggiudicazione avverrà in base al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa disciplinato dall'art. 108 del Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. 36/2023).

L'importo complessivo degli investimenti da realizzare (come indicati nella proposta di finanza di progetto presentata) viene quantificato nel bando in Euro 10.267.047.170. A tale valore sono commisurati alcuni dei requisiti previsti ai fini della partecipazione. Sono infatti richiesti determinati requisiti di ordine generale, idoneità professionale, capacità economico-finanziaria e tecnico – professionali. Nello specifico, con riferimento ai requisiti economico-finanziari e tecnico-professionali, i partecipanti dovranno dimostrare:

- a) un fatturato medio relativo alle attività svolte negli ultimi cinque anni antecedenti quello di pubblicazione del bando (2020-2024) non inferiore ad Euro 1.026.704.717, pari al 10% dell'importo complessivo degli investimenti lordi;
- b) capitale sociale sottoscritto o patrimonio netto, risultante dall'ultimo bilancio regolarmente approvato e depositato (2024) non inferiore ad Euro 513.352.359 pari al 5% dell'importo complessivo degli investimenti;
- c) svolgimento, negli ultimi cinque anni antecedenti la data di pubblicazione del bando (2020-2024), di servizi affini a quello previsto dall'intervento, espressamente indicati in un elenco allegato, per un importo medio non inferiore a Euro 513.352.359 pari al 5% dell'importo complessivo degli investimenti;
- d) svolgimento, negli ultimi cinque anni antecedenti la data di pubblicazione del bando (2020-2024), di almeno un servizio affine a quello previsto dall'intervento, con relativa indicazione del servizio, per un importo medio non inferiore a Euro 205.340.943, pari al 2% dell'importo complessivo degli investimenti previsti.

In alternativa ai requisiti tecnico-organizzativi alle precedenti lettere c) e d), il concessionario può incrementare i requisiti economico-finanziari di cui alle lett.re a) e b), nella misura pari a 1,5 volte.

La Società si è quindi avvalsa, come già in sede di prima presentazione a maggio 2022 della proposta di finanza di progetto, dell'avvalimento ex art. 104, D. Lgs. 31.3.2023 n. 36 da parte di altri operatori economici, ai fini di raggiungere i requisiti di fatturato richiesti, posto possedere già il requisito relativo al patrimonio netto.

Il bando presentava, quale scadenza originaria per la presentazione della domanda di partecipazione, la data del 28 febbraio 2025. Tale scadenza è stata successivamente prorogata al 31 marzo 2025 e da ultimo al 30 giugno 2025. In data 27 giugno 2025, con Decreto n. 92 del Direttore Generale della Direzione generale per le autostrade e la vigilanza sui contratti di concessione autostradale, Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto del Ministero dei Trasporti, la procedura di gara è stata sospesa fino al 30 novembre 2025, *“e comunque non oltre la pronuncia della Corte di Giustizia dell'Unione europea”*.

Il citato riferimento ad una pronuncia della Corte di Giustizia dell'Unione Europea sulla causa C-810/2024 introduce un ulteriore importante passaggio contenuto nel bando di gara del 31 dicembre 2024, ovvero quello relativo alla prelazione spettante al promotore della proposta di finanza di progetto (e quindi ad Autobrennero S.p.A.), in caso di mancata aggiudicazione della concessione, in base al già citato art. 183 del Codice dei Contratti Pubblici vigente *ratione temporis*, ora art. 193 del D. Lgs. 31.3.2023 n. 36.

Tale diritto è quindi giuridicamente tutelato da legge ordinaria dello Stato; ciononostante, a seguito di nota n. 13109 del 6 settembre 2024 del Responsabile del procedimento, con la quale veniva richiesto di acquisire il parere da parte dei Servizi della Commissione Europea DG-GROW in merito alla compatibilità con la normativa comunitaria del riconoscimento del diritto di prelazione in favore dell'attuale promotore Autostrada del Brennero S.p.A., nel bando è previsto che il riconoscimento di tale diritto *“sarà confermato nella lettera di invito solo a seguito dell'acquisizione del parere favorevole dei Servizi della Commissione Europea. A tal fine il promotore, nella domanda di partecipazione da presentare ai sensi del successivo*

paragrafo IV.2), dovrà allegare, a pena d'esclusione, una dichiarazione di rinuncia di indennizzo e/o rivendicazione alcuna qualora il riconoscimento del diritto di prelazione fosse dichiarato incompatibile con la normativa eurounitaria".

Tale clausola si presenta in aperto contrasto con i principi generali dell'ordinamento e le specifiche disposizioni attualmente vigenti in materia, in particolare con l'art. 193 del Codice dei Contratti pubblici regolante la procedura di finanza di progetto e con le disposizioni di cui all'art. 2, comma 1-bis del decreto legge 10 settembre 2021 (convertito con legge 9 novembre 2021, n. 156) e di cui all'art. 1 del decreto legge 29 giugno 2024, n. 89 (convertito con l'art. 1, comma 1, legge 120/2024), disposizioni che hanno stabilito il nuovo termine massimo per l'indizione della gara al 31 dicembre 2024 e hanno introdotto le condizioni per il proseguimento della stessa (tra le quali l'imposizione al promotore Autostrada del Brennero S.p.A. di adempiere ad alcuni obblighi particolarmente onerosi, come esposto più avanti nel paragrafo "Contenzioso delibera CIPE n. 68/2018 e successive 24, 38 e 59 del 2019").

Trattasi di clausola, peraltro prevista a pena di esclusione, palesemente illegittima anche in quanto rivolta a un solo operatore economico, il promotore, al quale viene richiesto di rinunciare fin da subito a un suo eventuale diritto, in evidente violazione di ogni principio rivolto alla parità di trattamento dei concorrenti e di correttezza amministrativa contrattuale e con effetto lesivo di eventuali diritti accertabili in capo al soggetto promotore.

Pertanto, in data 29 gennaio 2025 il Consiglio di Amministrazione della Società, anche a seguito di presa d'atto da parte dell'Assemblea dei Soci di pari data, ha deliberato, fra l'altro, *"di impugnare il bando di gara esclusivamente nella parte ove il medesimo subordina la conferma del diritto di prelazione in capo al soggetto promotore Autostrada del Brennero Spa, nell'ambito della procedura di finanza di progetto, all'acquisizione di parere da parte dei Servizi della Commissione Europea DG-GROW in merito alla compatibilità con la normativa comunitaria del riconoscimento del diritto di prelazione medesimo e dispone, a pena di esclusione, l'obbligo di presentazione da parte di Autostrada del Brennero Spa di apposita «dichiarazione di rinuncia di indennizzo e/o rivendicazione alcuna qualora il riconoscimento del diritto di prelazione fosse dichiarato incompatibile con la normativa eurounitaria»".*

Il ricorso è stato accompagnato da domanda di sospensione dell'esecuzione del provvedimento impugnato. Il T.A.R. del Lazio, con Ordinanza del n. 02217/2025 del 12 marzo 2025, ha ritenuto di non poter accogliere la domanda cautelare della Società, osservando che *"la dichiarazione di rinuncia è destinata a produrre effetti nell'eventualità che il riconoscimento del diritto di prelazione sarà dichiarato incompatibile con la normativa eurounitaria da parte della Commissione europea, sicché, allo stato, non sembrano sussistere i caratteri di attualità e concretezza del pregiudizio dedotto dalla parte ricorrente".*

Nella medesima ordinanza il Giudice amministrativo peraltro afferma che *"la clausola che impone di rendere la dichiarazione di rinuncia non può essere interpretata nel senso di comportare, come prospettato dal ricorrente, una preventiva e generalizzata rinuncia alla tutela giurisdizionale, posto che una siffatta interpretazione si porrebbe in insanabile contrasto con i principi generali dell'ordinamento"*, esprimendo di fatto un orientamento a conforto delle ragioni della Società nel caso in cui in futuro dovesse valutare azioni impugnative o altro tipo di rivendicazione in ordine al diritto di prelazione correlato alla proposta di finanza di progetto presentata piuttosto che, più in generale, con riferimento al procedimento di gara stesso.

A seguito delle intervenute proroghe per la presentazione delle domande di partecipazione, la società ha presentato, in via prudenziale, due ulteriori ricorsi per motivi aggiuntivi.

Il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture a sua volta, per il tramite dell'Avvocatura Generale dello Stato, in data 23 maggio 2025 ha depositato istanza di sospensione del giudizio correlato al ricorso proposto dalla Società, con richiesta di valutare l'opportunità di sospendere il giudizio *de quo* in attesa della pronuncia della Corte di Giustizia dell'Unione Europea nella causa C-810/24, afferente a questione diversa rispetto a quella interessante l'affidamento della nuova concessione autostradale Brennero-Modena ma che potrebbe avere analogie con riferimento alla compatibilità della disciplina nazionale della prelazione correlata alla finanza di progetto con i principi eurounitari.

Ad oggi non è ancora stata fissata la data di trattazione del ricorso.

La Società ha comunque presentato, in anticipo rispetto alla scadenza del 30 giugno 2025, la propria domanda di partecipazione alla gara per l'affidamento in concessione delle attività di gestione della tratta autostradale A22 Brennero – Modena. Come precedentemente esposto, è però intervenuta, in data 27 giugno 2025, la sospensione della procedura di gara fino al 30 novembre 2025 *“e comunque non oltre la pronuncia della Corte di Giustizia dell'Unione europea”*. Il decreto di sospensione infatti, richiamando la clausola del bando che stabilisce che *“il riconoscimento del diritto di prelazione in favore del promotore sarà confermato nella lettera di invito solo a seguito della acquisizione del parere favorevole dei servizi della Commissione Europea”*, stabilisce che il bando *“ha subordinato l'intera procedura al pronunciamento, da parte della Commissione, sul medesimo quesito di diritto già sottoposto alla valutazione della Corte di Giustizia UE (causa C-810/24), cui spetta il potere di pronunciarsi in via definitiva sulla effettiva compatibilità della prelazione con i principi eurounitari in materia”*, creando un vincolo fra l'attesa sentenza della Corte di Giustizia e l'ammissibilità della prelazione prevista nel bando di gara.

Approssimandosi il termine del 30 novembre 2025 senza l'attesa pronuncia della Corte di Giustizia dell'Unione Europea il Concedente, ritenendo di non poter differire ulteriormente la procedura di gara, attesa l'esigenza di individuare stabilmente il soggetto concessionario della tratta autostradale A 22 Brennero-Modena, in data 28 novembre 2025 ha riavviato la procedura di gara, stabilendo che le domande di partecipazione dovessero pervenire a pena di esclusione, entro il 3 dicembre 2025.

La Società, in considerazione dell'opportunità di aggiornare parte della documentazione inserita nella domanda di partecipazione, ha ritenuto opportuno avvalersi della nuova finestra temporale, depositando nuovamente la documentazione attualizzata, unitamente alla domanda di partecipazione.

Con Decreto Direttoriale n. 7 di data 26 gennaio 2026, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha nominato la Commissione di prequalifica per la valutazione delle domande di partecipazione presentate per l'Affidamento in concessione delle attività di gestione della tratta autostradale A22 Brennero – Modena.

In data 5 febbraio 2026 la Corte di Giustizia Europa ha emesso l'attesa sentenza in merito alla già citata causa C-810/24, stabilendo che, nel caso in esame, i principi comunitari afferenti in sostanza alla tutela della libera concorrenza quanto, in particolare, a parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza, debbano essere interpretati nel senso che ostano a che uno Stato membro riconosca al promotore di una procedura di finanza di progetto un diritto di prelazione nel caso in cui questi non risulti aggiudicatario di un contratto di concessione.

A sua volta il Concedente, con nota del 20 marzo 2026, pubblicata sulla sezione “news” del suo sito istituzionale, *“ha deciso di concludere l'iter per l'aggiudicazione della nuova concessione di A22, procedendo con la gara avviata il 31 dicembre 2024 ma escludendo la prelazione per il proponente. ... Nel frattempo per la preventiva approvazione, è stata inviata al CIPES la proposta, che sarà la base delle offerte. Si procederà poi con la fase di invito a formalizzare le offerte e quindi la commissione valuterà ed individuerà l'aggiudicatario. L'obiettivo è quello di giungere a entro la fine del corrente anno con il nominativo del nuovo concessionario.”*

Nel presupposto di una gara che risulta tuttora in corso, può valutarsi utile che anche la stessa Società attenda eventuali, ufficiali determinazioni a tal proposito da parte del Concedente che è anche l'autorità procedente e pertanto l'unico soggetto cui spettano decisioni a riguardo.

La Società rimane comunque ferma nell'intendimento di partecipare alla gara per la concessione della tratta autostradale A22 Brennero-Modena, e rimane quindi in attesa della lettera di invito a presentare offerta ai soggetti pre-qualificati da parte del Concedente.

CONTENZIOSO DELIBERA CIPE n. 68/2018 E SUCCESSIVE 24, 38 E 59 DEL 2019

Nelle more dell'attuazione del Protocollo di Intesa – illustrato nel paragrafo precedente - stipulato in data 14 gennaio 2016 tra il Concedente e le Amministrazioni pubbliche territoriali attraversate dall'A22, il Concedente, con nota dell'11 maggio 2018 comunicava che, *"...stante il protrarsi dei tempi per il riaffidamento della Concessione si rende necessario procedere alla regolamentazione del rapporto in essere per il periodo transitorio intercorrente fra la data di scadenza della Concessione stessa e la data di riaffidamento dell'infrastruttura gestita."*

Nei mesi successivi si avviarono confronti ed interlocuzioni fra il Concedente e la Società volti ad evidenziare i valori consuntivi al 31 dicembre 2017 nonché quelli relativi agli anni successivi e fino all'anno 2022.

A luglio 2018, quindi, la Società ha trasmesso al Concedente il Piano Economico Finanziario da quest'ultimo richiesto.

In data 31 agosto 2018 si è svolta a Bruxelles una riunione alla quale hanno partecipato la Direzione Generale per la crescita (DG Grow) e la Direzione Generale per la concorrenza (DG Competition) della Commissione Europea, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché la Regione Trentino Alto Adige, Socio di riferimento incaricato dall'Assemblea dei Soci di Autostrada del Brennero S.p.A., in occasione della quale il Ministero ha presentato una bozza di Accordo di Cooperazione da sottoscrivere tra lo stesso Ministero e gli Enti pubblici territoriali in applicazione dell'art. 13 bis del D.L. n. 148 del 2017.

Successivamente a detto incontro, tra la Regione Trentino Alto Adige ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si sono intensificate le interlocuzioni e gli incontri atti a individuare un'intesa sui contenuti definitivi dell'Accordo di Cooperazione: il successivo 16 novembre 2018, su richiesta del MIT, la Regione Trentino Alto Adige ha quindi trasmesso all'Ente concedente gli allegati alla bozza di accordo di cooperazione, tra cui il Piano Economico Finanziario trentennale.

In data 21 novembre 2018 il DIPE ha comunicato il Parere della DG Grow della Commissione Europea relativo allo schema di Accordo di Cooperazione, precisando non sussistere incompatibilità con il diritto UE in materia di appalti pubblici e concessioni. Contestualmente, il CIPE ha chiesto al Nucleo Attuazione Regolazione dei Servizi (NARS) di formulare un parere sullo schema di Accordo di Cooperazione e suoi allegati.

In data 22 novembre 2018 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha reso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti parere n. 10, in ottemperanza di quanto previsto dall'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 e ss. mm. ii..

In data 26 novembre 2018 il NARS ha espresso il parere n. 6, rimettendo al CIPE la valutazione dell'approvazione dello schema di Accordo di Cooperazione alla luce di quanto espresso nel parere medesimo e di quanto rilevato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, raccomandando infine la verifica, da parte MIT, dell'esatta quantificazione del valore di subentro alla luce di eventuali benefici registrati dal protrarsi della gestione della concessione A22 oltre la scadenza dal 2014.

In data 28 novembre 2018 il CIPE ha emesso delibera n. 68, recante *“Approvazione dello schema di accordo di cooperazione all'affidamento della tratta autostradale A22 Brennero – Modena”*, invitando, tra l'altro, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

- a recepire ed integrare all'interno dello schema di Accordo di cooperazione, in sede di sottoscrizione, le prescrizioni e raccomandazioni formulate nel parere n. 10 del 22 novembre 2018 dell'ART e del parere n. 6 del NARS;
- ad assicurare che, ad esito della esatta quantificazione del valore di subentro, alla data della nuova stipula, al netto dei benefici registrati per il protrarsi della gestione della concessione oltre la scadenza del 30 aprile 2014, tale valore, ove a debito del concessionario, sia versato all'entrata del bilancio dello Stato in quanto spettante al concedente.

In data 25 gennaio 2019 Autostrada del Brennero S.p.A., a seguito delle linee di indirizzo impartite dall'Assemblea dei Soci di data 14 dicembre 2018 e delle deliberazioni del Consiglio di Amministrazione di data 21 dicembre 2018, ha depositato ricorso presso il T.A.R. del Lazio per l'annullamento della Delibera del CIPE n. 68/2018 del 28 novembre 2018.

Anche i Soci Serenissima Partecipazioni S.p.A. (ora A4 Holding S.p.A.), Provincia di Modena, Provincia di Reggio Emilia e Banco BPM S.p.A. hanno presentato ricorso *ad adiuvandum* avverso la citata delibera (successivamente, a gennaio 2023 A4 Holding S.p.A. ha rinunciato al ricorso).

Facendo seguito alla Delibera CIPE n. 68 del 28 novembre 2018, in data 20 maggio 2019 il CIPE ha emesso delibera n. 24 pubblicata sul G.U. il 30 settembre 2019 di *“Approvazione dell'accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena”*.

In data 24 luglio 2019, il CIPE ha approvato la Delibera n. 38 pubblicata, sulla G.U. il 30 ottobre 2019, deliberando che: *«È approvato il «criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (periodo transitorio), allegato alla presente delibera, così come presentato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e integrato a seguito del parere NARS n. 4 del 2019 e della istruttoria per il CIPE.»*

Successivamente, in data 1 agosto 2019, il CIPE ha emesso Delibera n. 59 pubblicata sulla G.U. del 30 ottobre 2019, *«di aggiornamento e attuazione della delibera n. 68 del 28 novembre 2018 relativa alla tratta autostradale A22 Brennero-Modena. Modalità di calcolo degli eventuali benefici netti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario.»*, nella quale sono ricomprese le modalità di calcolo degli eventuali benefici netti esistenti tra la scadenza della concessione e l'effettivo subentro di un nuovo concessionario.

Il 30 ottobre 2019 la Società ha fatto ricorso al T.A.R. del Lazio per l'annullamento della Delibera del CIPE n. 24/2019 del 20 maggio 2019, nella parte in cui prevede che *“il Governo e il Concedente assumano ogni iniziativa utile affinché all'esito del contenzioso gli eventuali benefici finanziari eccedenti il valore di subentro degli investimenti realizzati e non ammortizzati alla data del 31 dicembre 2018 siano destinati in ogni caso alla realizzazione degli investimenti previsti dall'art. 8 dell'accordo di cooperazione”* (punto 5 della delibera) nonché di tutti gli altri atti e provvedimenti presupposti, connessi e/o conseguenti, anche qualora non conosciuti.

Il 9 dicembre 2019 la Società – facendo seguito a precedente nota MIT del 13 novembre 2019 – pur adempiendo alla trasmissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dei dati aggiornati a consuntivo del periodo 1° maggio 2014 - 31 dicembre 2018 e della simulazione riferita all'esercizio 2019, ha specificato che a seguito di quanto deliberato dal proprio Consiglio di Amministrazione di data 29 novembre 2019, è stato notificato ricorso per l'annullamento della delibera del CIPE n. 59/2019 del 1°

agosto 2019 e della delibera del CIPE n. 38/2019 del 24 luglio 2019, nonché di tutti gli altri atti e provvedimenti presupposti, connessi e/o conseguenti, anche qualora non conosciuti.

Nel corso del 2023 il T.A.R. Lazio ha fissato l'udienza pubblica di discussione nel merito dei ricorsi congiunti per il 3 aprile 2024; la stessa è stata rinviata prima al 12 febbraio 2025 e poi, a seguito di istanza congiunta delle parti, al 29 ottobre 2025.

Giova ricordare che la giurisprudenza intervenuta in casi analoghi ha espresso orientamenti vicini a quelli espressi dalla Società: in data 2 febbraio 2021 il T.A.R. del Lazio ha emesso sentenza n. 1354 a favore di Autostrade Meridionali S.p.A. alla quale il Concedente – analogamente a quanto disposto per Autobrennero con delibera n. 68/2018 – richiedeva versamenti aggiuntivi in conseguenza della proroga della concessione. Il Giudice ha accolto il ricorso della Società affermando che, in mancanza di clausole particolari:

- ✓ il regime della concessione *in prorogatio* coincide con quello della concessione originaria,
- ✓ non sia possibile modificare retroattivamente le condizioni di un rapporto già in larga parte eseguito, in assenza di una base normativa primaria,
- ✓ non si è in presenza di una “vicenda novativa” e di “diritti minorati”.

Nel II grado di giudizio, in data 10 novembre 2021 il Consiglio di Stato ha emesso la Sentenza n. 7478/2021 riguardante il contenzioso giudiziario di Autostrade Meridionali S.p.A. con il Concedente, ove il Giudice non riteneva possibile modificare retroattivamente le condizioni di un rapporto già in larga parte attuato, in assenza di una base normativa primaria. Nello specifico, tale sentenza, in parziale modifica della sentenza del T.A.R. Lazio 1354/2021, ritiene che la Delibera CIPE 38/2019 debba essere considerata un elemento di indirizzo nei confronti del Concedente e non quindi un intervento autoritativo, imperativo, che modifica la situazione in essere, anche in regime di proroga.

Le argomentazioni contenute nelle due sentenze sono coerenti con quanto sostenuto nel ricorso proposto da Autostrada del Brennero S.p.A., e da esse quindi la Società si attendeva ragionevolmente un contributo ad un esito favorevole dell'azione giudiziaria intrapresa, considerato in particolare che la proroga della concessione A22 trova fondamento nella richiesta MIT di data 25 febbraio 2014 di proseguire nella gestione dell'Autostrada.

Il D.L. 89/2024 come modificato in sede di conversione dalla L. 120/2024 citato nei paragrafi precedenti ha aperto però a nuovi scenari.

La novella normativa infatti, oltre a fissare la data del 31 dicembre 2024 quale termine per la pubblicazione del bando di gara per l'affidamento della concessione dell'autostrada A22 Brennero – Modena, ha regolamentato la questione dei presunti benefici maturati dopo il 30 aprile 2014, originata dalle delibere CIPE impugnate.

Un primo intervento in materia era contenuto nella già commentata legge 9 novembre 2021, n. 156 di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, cosiddetto “decreto infrastrutture”, che prevede la possibilità di procedere all'affidamento della concessione A22 secondo le procedure di *project financing* cui all'art. 183 del D. Lgs. 18 aprile 2016, n. 50. Il comma 1-bis dell'Art. 2, D.L. 121/2021, per l'ipotesi di utilizzo della procedura di *project financing* contenuta nel Codice dei contratti pubblici prevede che: “In caso di avvio della procedura di affidamento della concessione secondo le modalità di cui al primo periodo e nelle more del suo svolgimento, la società Autobrennero S.p.A., fermo restando quanto previsto dal citato articolo 13-bis, comma 2, del decreto-legge n. 148 del 2017, provvede, altresì, al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, entro i termini di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo 13-bis, di una somma corrispondente agli importi previsti dallo stesso comma 3 in relazione agli anni 2018, 2019, 2020 e 2021, a

titolo di acconto delle somme dovute dalla medesima società in forza della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 1° agosto 2019, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 255 del 30 ottobre 2019.”.

Nella sostanza, le previsioni normative sopra richiamate sancivano che la Società risultava tenuta a versare un acconto, salvo conguaglio, in relazione alle somme di cui alla Delibera CIPE 1 agosto 2019, ovvero gli eventuali benefici registrati per il protrarsi della gestione della concessione oltre la scadenza, riconoscendo così che la precisa determinazione delle somme eventualmente dovute ai sensi di detta deliberazione non fosse ancora intervenuta.

La somma che si richiedeva “a titolo di acconto” veniva individuata facendo riferimento al comma 3 dell’art. 13-bis del decreto-legge n. 148 del 2017, che prevede un valore per la futura concessione per gli anni dal 2018 al 2024 pari ad Euro 580 milioni.

La norma non individuava un termine preciso per il versamento delle somme dovute a titolo di acconto, e quindi il versamento risultava comunque differito al momento dell’avvio della procedura di affidamento ai sensi dell’art. 183 del Codice degli Appalti del 2016. La formulazione della norma consentiva pertanto di ritenere che l’obbligo di versamento sarebbe diventato esigibile solo all’avvio della seconda fase della procedura di finanza di progetto, ovvero con la pubblicazione del bando di gara. Solo a quel momento, infatti, vi sarebbe stato l’avvio della procedura di scelta del contraente e, quindi, l’avvio della procedura di assegnazione della concessione, avvio che, come già esposto, non si era ancora verificato. Anche questo ulteriore aspetto conferma quindi che le somme dovute in forza della delibera CIPE 1 agosto 2019 sono direttamente collegate alla pubblicazione del bando di gara.

Ciò posto, l’Assemblea dei Soci di data 13 dicembre 2021, alla luce dei pareri legali in tale sede rappresentati, deliberava, tra l’altro:

«d) di prendere atto che secondo quanto emerge dal parere giuridico pro veritate sottoposto all’attenzione di questa Assemblea, non sussiste alcun obbligo di provvedere, prima dell’avvio della procedura per l’affidamento della nuova concessione autostradale e, in ogni caso, entro il 21 dicembre 2021, alla liquidazione della prima rata dell’acconto a titolo di “presunti extraprofitti” di cui all’art. 2, comma 1-bis introdotto in sede di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, avvenuta con legge 9 novembre 2021, n. 156;».

Successivamente il Legislatore ha voluto indicare un termine preciso per il versamento degli acconti richiesti a seguito delle delibere CIPE impugnate dalla Società.

L’Art. 10, comma 2, lettera c) del Decreto Legge 29 dicembre 2022, n. 198, c.d. Milleproroghe, ha infatti previsto l’inserimento, dopo il secondo periodo dell’art. 2, comma 1 bis del D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni con Legge del 9 novembre 2021, n. 156, di quanto segue: *«Il versamento relativo all’anno 2022 è effettuato entro il 30 aprile 2023. Il mancato versamento, entro la medesima data, di quanto dovuto ai sensi del presente comma è condizione di improcedibilità per la prosecuzione della procedura di affidamento secondo le modalità di cui al primo periodo e determina l’avvio da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti delle procedure di affidamento della concessione secondo le modalità di cui all’articolo 60 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.»*, con riferimento al versamento dei presunti benefici maturati successivamente alla scadenza, il 30 aprile 2014, della Concessione.

Successivamente, la Legge di conversione del Decreto di cui sopra – Legge 24 febbraio 2023 n. 14 – ha modificato come di seguito il relativo testo: *«Il versamento relativo all’anno 2022 è effettuato entro il 15 novembre 2023; tale versamento è condizione per la conclusione della procedura di affidamento secondo le modalità di cui al primo periodo. In caso di mancato rispetto del termine del 15 novembre 2023 di cui al terzo periodo, il Governo riferisce al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) in merito alle conseguenti procedure per l’affidamento della concessione».*

La legge di conversione ha pertanto introdotto un obbligo di versamento, entro il 15 novembre 2023, dell'importo di cui al comma 3 dell'articolo 13 bis del D.L. 16 ottobre 2017, n. 148, riferito all'anno 2022, pari ad Euro 70 milioni, peraltro prevedendo un eventuale coinvolgimento del CIPESS in caso di mancato versamento, in merito alle conseguenti procedure per l'affidamento della concessione A22. Con tale previsione normativa è stato quindi ribadito che il versamento delle somme dovute in forza della delibera CIPE 1 agosto 2019 è necessario per poter procedere con l'affidamento della concessione.

Preso atto di tale introduzione normativa, la Società ha dunque indirizzato, in data 9 marzo 2023, alle persone del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro dell'Economia e delle Finanze, formale richiesta di attivazione di un tavolo tecnico di discussione centrato sulla tematica in oggetto, successivamente convocato per il 19 luglio 2023.

Alla luce delle interlocuzioni sviluppate, e fermi i dubbi in ordine alla legittimità dell'obbligo di versamento dei cosiddetti presunti benefici relativi al periodo *post* 30 aprile 2014 e del relativo contenzioso pendente, considerata tuttavia l'intervenuta positiva valutazione della fattibilità della proposta e la correlata prosecuzione del relativo procedimento sino all'attuale sottoposizione della medesima all'ART per l'espressione del relativo parere di competenza, nell'ottica di proseguire con efficacia il percorso di *project financing* intrapreso, preservando il medesimo da potenziali rischi ricollegati ad omessi pagamenti – considerata la possibile improcedibilità paventata dal terzo periodo del comma 1 bis dell'art. 2 del D.L. 121/2021 – il Consiglio di Amministrazione di data 13 novembre 2023 ha valutato opportuno provvedere entro la scadenza al pagamento nei termini prescritti, pur con espressa riserva di ripetizione delle somme versate.

Successivamente, in data 28 novembre 2023 la Società riceveva una comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in cui si rappresentava come, al fine di superare il contenzioso attivato dalla Società in tema di presunti benefici maturati dopo la scadenza della Concessione, fossero stati individuati criteri alternativi per la loro quantificazione, anche alla luce dei principi delineati con sentenza del Consiglio di Stato 7478/2021 in relazione a similare tematica (contenzioso giudiziario di Autostrade Meridionali S.p.A.). Il Concedente, enunciando i criteri in argomento, richiedeva pertanto di comunicare se la Società ritenesse condivisibile la metodologia indicata e, in caso di favorevole valutazione, di presentare documentazione redatta sulla scorta della stessa, il tutto entro il 15 dicembre 2023.

In data 15 dicembre 2023 la Società riscontrava tempestivamente la comunicazione di cui sopra informando come fosse stata prontamente intrapresa ogni attività necessaria a produrre adeguata verifica così da poter dar seguito al tavolo di lavoro tecnico, nell'ambito del quale affrontare una negoziazione che tenga altresì conto dei mancati riconoscimenti in materia di adeguamento tariffario.

Successivamente, in data 11 gennaio 2024, la Società riceveva una ulteriore comunicazione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), nell'ambito della quale il Concedente richiedeva l'acquisizione di un Piano economico finanziario transitorio attraverso il quale poter accertare le voci economiche riferibili alla gestione autostradale e quantificare il saldo creditorio per l'Amministrazione.

Il successivo 15 gennaio Autostrada del Brennero S.p.A. riscontrava tale nota, manifestando, con riferimento al Piano Economico Finanziario transitorio e relativo atto aggiuntivo, la propria volontà di provvedere alla sottoscrizione dei due atti, segnalando di non essere stata sinora mai convocata ad un tavolo per la proposta e sottoscrizione degli stessi.

In data 15 febbraio 2024 il MIT comunicava che, facendo seguito all'incontro tenutosi il 31 gennaio 2024 nel corso del quale il concedente aveva presentato le proprie argomentazioni sulle modalità di calcolo dei

presunti benefici maturati nel periodo dal 30 aprile 2014 al 31 dicembre 2022, era in corso di predisposizione la semplificazione del quadro normativo volta a (i) recepire le nuove modalità di calcolo e di versamento degli eventuali benefici registrati nel periodo post scadenza concessione (ii) rideterminare il termine massimo per la pubblicazione del bando di gara per affidamento della concessione A22. Con la stessa veniva inoltre richiesto alla Società un riscontro con l'invio di schema di Atto Aggiuntivo alla concessione del 29 luglio 1999 unitamente al PEF transitorio aggiornato coerentemente alle indicazioni riportate nonché l'elenco dei contenziosi oggetto di rinuncia da parte di A22.

In data 26 febbraio 2024 la Società rispondeva alla nota del MIT del 15 febbraio 2024 comunicando che *"in materia di benefici finanziari maturati a tutto il 31 dicembre 2022, ... figura dalla scrivente condivisa l'entità dell'importo stimato, secondo le modalità di calcolo indicate da codesto rispettabile Ministero, ... si resta in attesa di avere contezza della definizione di modalità di riordino normativo e di tempistiche adeguate ... che offrano certezza in ordine alla risoluzione di ogni incerta tematica ad oggi emersa ... al fine di rimuovere ogni criticità rispetto alla prosecuzione del percorso teso all'avvio della procedura di affidamento della futura concessione A22 mediante procedura aperta, nel rispetto dell'art. 193 del D. Lgs. 31 marzo 2023, n. 36, che ha sostituito il comma 15 dell'art. 183 del D. Lgs. 18 aprile 2016, n. 50"*. Nella stessa risposta la Società chiedeva che fossero attivati nel minor tempo possibile tavoli tecnici indirizzati alla definizione delle questioni pendenti.

In data 19 aprile 2024 la Società inviava al MIT i prospetti predisposti in base agli schemi indicati dal D.L. n.125/1997 (DICOTER) ed a quanto illustrato nelle relative note esplicative; in tali schemi è riportato anche il calcolo dei supposti benefici (come citati dell'art. 2, del D.L. 10 settembre 2021, n. 121, in forza della delibera CIPE 1 agosto 2019) effettuato fino alla data del 31 dicembre 2022 e predisposto secondo le modalità discusse con il MIT e sottoposto a revisione contabile ai sensi dell'ISA 800.

Le successive, numerose interlocuzioni con il Concedente hanno portato alla condivisione degli importi calcolati per il periodo transitorio 01/05/20214 – 31/12/2022 e posto le basi per la definizione delle modalità di calcolo per gli esercizi successivi. La citata L. n. 120 dell'8 agosto 2024 ha innanzitutto definitivamente stabilito gli importi dovuti per il periodo transitorio 01/05/20214 – 31/12/2022 in un totale di Euro 232.776.612, richiedendo un versamento di 70 milioni di Euro entro il 20 novembre 2024 e per la parte rimanente, al netto dell'acconto di 70 milioni di Euro già versato nel 2023, un versamento di Euro 41.592.204 entro il 15 dicembre 2025 e di Euro 51.184.408 entro il 15 dicembre 2026.

Con riferimento alla prima scadenza indicata nella norma, ovvero quella del 20 novembre 2024, data in cui versare un ulteriore acconto di 70 milioni di Euro, in data 13 novembre 2024 l'Assemblea dei Soci e successivamente, in data 15 novembre 2024 il Consiglio di Amministrazione deliberavano, fra l'altro, di procedere al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato dell'ulteriore importo di Euro 70 milioni a titolo di cosiddetti presunti benefici finanziari ai sensi del combinato disposto dell'art. 2, comma 1-bis, del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156 e dell'art. 1, commi 2-ter, 2-quater e 2-quinquies, del Decreto Legge n. 89 del 29 giugno 2024, così come convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 120 dell'8 agosto 2024.

Il dettato normativo sopra citato ha inoltre determinato le modalità di calcolo degli importi richiesti per i periodi successivi al 2022, quantificandoli nel 27,25% del *"margine operativo lordo desunto dai bilanci di esercizio, regolarmente approvati"*, e fissato i termini per i relativi versamenti, ovvero *"per l'anno di esercizio 2023 entro il 28 febbraio 2025, per gli anni di esercizio 2024 e 2025 entro il 31 ottobre 2026 e per le annualità successive entro un mese dall'approvazione del bilancio di esercizio della medesima società"*.

La somma dovuta per l'esercizio 2023, anche a seguito di condivisione con il Concedente come si esporrà qui di seguito, è stata determinata in Euro 38.023.997,00. L'Assemblea dei Soci tenutasi in data 26 febbraio 2025, nell'ambito delle proprie linee d'indirizzo, e il Consiglio di Amministrazione tenutosi nella stessa giornata hanno quindi entrambi deliberato, fra l'altro, di *"procedere, entro il termine del 28 febbraio 2025, al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato della rata prevista a titolo di cosiddetti presunti benefici finanziari, per l'importo di Euro 38.023.997,00 riferito all'esercizio 2023."*

Il comma 2-ter del D.L. 89/2024, come modificato in sede di conversione dalla L. 120/2024, oltre a quantificare gli importi dovuti a titolo di maggiori introiti maturati dalla Società per il periodo successivo al 30 aprile 2024 ed a stabilirne le relative tempistiche di versamento, prevede che *"L'accettazione della somma di cui al primo periodo, da formalizzare mediante la sottoscrizione di un atto aggiuntivo alla convenzione, è condizione per la conclusione della procedura di affidamento secondo le modalità di cui all'articolo 2, comma 1-bis, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, come modificato dal comma 2-bis del presente articolo."*

Sono state quindi numerose le interlocuzioni con il Concedente, volte a giungere ad una condivisione completa del testo dell'atto aggiuntivo alla Convenzione del 29 luglio 1999. Da ultimo, visto l'approssimarsi del termine del 31 dicembre 2024 per la pubblicazione del bando di gara per l'affidamento della concessione per l'autostrada A22 Brennero – Modena, in data 24 dicembre 2024 la Società riceveva nota MIT con cui lo stesso trasmetteva *"... bozza dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione del 29 luglio 1999, da sottoscrivere il giorno 27 dicembre p.v. alle ore 10.00 presso gli uffici dello scrivente Ministero"*.

Il Consiglio di Amministrazione della Società, convocato d'urgenza per il giorno 26 dicembre 2024, ha quindi deliberato di recepire e confermare il contenuto della bozza di atto aggiuntivo, nel testo da ultimo pervenuto dal Concedente.

L'Atto Aggiuntivo alla Convenzione di data 29 luglio 1999 è stato sottoscritto a Roma il successivo 27 dicembre 2024, in attuazione di quanto previsto all'art. 1, c. 2-ter e 1-quinquies del D.L. 89/2024 come modificato in sede di conversione dalla L. 120/2024.

Nello specifico, l'atto aggiuntivo prevede che:

- la Società versa all'entrata del bilancio dello Stato, a integrale adempimento di quanto dovuto a titolo di maggiori introiti per il periodo di gestione dal 1° maggio 2014 al 31 dicembre 2022, la somma di Euro 232.776.612, al netto degli acconti già versati per Euro 140.000.000, nei modi e nei termini indicati dall'art. 1 del D.L. 89/2024 nonché dall'atto aggiuntivo stesso;
- la Società si obbliga a versare, per il periodo di gestione successivo al 31 dicembre 2022, una somma pari al 27,25% del margine operativo lordo desunto dai propri bilanci di esercizio, regolarmente approvati, del medesimo Concessionario;
- in particolare, per l'anno di esercizio 2023, la Società si obbliga a versare l'importo di Euro 38.023.997, corrispondente al 27,25% del margine operativo lordo del bilancio di esercizio 2023, entro il 28 febbraio 2025, ed entro il 31 ottobre 2026 per gli anni di esercizio 2024 e 2025;
- l'efficacia liberatoria rispetto alle somme dovute dalla Società in forza della delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) 1° agosto 2019 (ovvero i benefici maturati *post* scadenza della concessione) è subordinata al pagamento della somma di cui al comma 2-ter dell'art. 1 del D.L. 29 giugno 2024, n. 89, come modificato dalla legge di conversione 8 agosto 2024, n. 120, ovvero Euro 232.776.612 per il periodo di gestione dal 1° maggio 2014 al 31 dicembre 2022, e, per le annualità successive al 31 dicembre 2022, un importo determinato nella misura percentuale del 27,25% del margine operativo lordo desunto dai bilanci di esercizio della Società stessa;

- l'efficacia liberatoria è inoltre subordinata alla rinuncia da parte della Società a tutti i giudizi pendenti nei confronti del Concedente e di ogni altro soggetto pubblico statale, e a eventuali azioni future relative al rapporto concessorio fino alla data di entrata in vigore della legge di conversione del D.L. 29 giugno 2024, n. 89, ad esclusione di ogni diritto e di ogni contenzioso, anche futuro, in relazione alle risorse del fondo di cui all'Articolo 55, comma 13, della Legge 27 dicembre 1997, n. 449, e ai relativi interessi: ciò avrà effetto quindi sia sul contenzioso con il CIPE che sui contenziosi inerenti i mancati adeguamenti tariffari, di cui si dirà più avanti;
- la Società ed il Concedente dichiarano, sottoscrivendo l'atto aggiuntivo, di accettare le somme dovute dalla Società a titolo di maggiori introiti per il periodo di gestione *post* 30 aprile 2014, ai sensi e per gli effetti dell'Art. 1, comma 2-ter del D.L. 29 giugno 2024, n. 89, come modificato dalla legge di conversione 8 agosto 2024, n. 120, realizzando così la condizione necessaria per la conclusione della procedura di affidamento secondo le modalità di cui all'articolo 2, comma 1-bis, del D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156.

La sottoscrizione dell'atto aggiuntivo, con l'accettazione delle somme da versarsi per il periodo di gestione *post* 30 aprile 2014 ha quindi reso possibile – il successivo 31 dicembre 2024 – l'emissione del bando di gara per l'affidamento della concessione autostradale A22 Brennero-Modena, evento previsto nell'atto aggiuntivo stesso. Viene quindi ribadito il collegamento delle somme in argomento all'affidamento della futura concessione, così che a livello contabile le medesime risulteranno ammortizzabili nell'arco del periodo temporale di tale nuova concessione.

Si precisa che il decreto interministeriale di approvazione dell'atto aggiuntivo è in corso di emissione: successivamente alla registrazione dello stesso, l'atto aggiuntivo avrà piena efficacia.

Nel corso del 2025 la Società ha comunque puntualmente rispettato le scadenze indicate nel più volte citato D.L. n. 89/2024, come modificato dalla Legge di conversione n. 120/2024.

Oltre al versamento relativo all'anno 2023, effettuato, come sopra riportato, entro il previsto termine del 28 febbraio 2025 per l'importo di Euro 38.023.997,00, in data 5 dicembre 2025 l'Assemblea dei Soci e successivamente, in data 12 dicembre 2025 il Consiglio di Amministrazione deliberavano, fra l'altro, di procedere, entro il termine del 15 dicembre 2025, al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato della rata prevista a titolo di cosiddetti presunti benefici finanziari, per l'importo di 41.592.204 euro, nel rispetto di quanto previsto nell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione di data 29 luglio 1999 sottoscritto in data 27 dicembre 2024 e ai sensi del combinato disposto dell'art. 2, comma 1-bis, del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156 e dell'art. 1, commi 2-ter, 2-quater e 2-quinquies, del Decreto Legge n. 89 del 29 giugno 2024, così come convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 120 dell'8 agosto 2024.

Successivamente, nel contenzioso instaurato dalla Società avverso le delibere CIPE in commento, da cui sono discesi i rilevanti impegni finanziari sostenuti e da sostenere, è intervenuta la sentenza del T.A.R. del Lazio n. 500 del 29 ottobre 2025, pubblicata il 12 gennaio 2026. La sentenza ha annullato le delibere CIPE n. 68/2018, al punto 4 e n. 59/2019, ai punti 2 e 3: trattasi dei passaggi in cui, rispettivamente, il CIPE (i) stabiliva che il MIT *“deve assicurare che, ad esito della esatta quantificazione del valore di subentro, alla data della nuova stipula, al netto dei benefici registrati per il protrarsi della gestione della concessione oltre la scadenza del 30 aprile 2014, tale valore, ove a debito del concessionario, sia versato all'entrata del bilancio dello Stato in quanto spettante al concedente”*, (ii) regolava la quantificazione dei “benefici” che sarebbero derivati al concessionario *“per il protrarsi della gestione della concessione oltre la scadenza del*

30 aprile 2014”, e (iii) sostituiva il punto 4 della delibera n. 68/2018 con il testo *“Qualora alla data di effettivo subentro del nuovo concessionario, la somma algebrica del capitale investito regolatorio non ammortizzato e del saldo di poste figurative risultasse a debito del concessionario uscente il medesimo importo dovrà essere versato all’entrata del bilancio dello Stato che dovrà destinarlo al finanziamento di nuovi interventi di messa in sicurezza dell’infrastruttura o di miglioramento della viabilità stradale di adduzione alla medesima tratta autostradale.”*

Nella sentenza citata il T.A.R. ha affermato che la nozione di valore di subentro riguardi una somma dovuta al concessionario uscente dal concessionario entrante, per gli investimenti non interamente recuperati. Il valore di subentro non può dunque essere negativo (al più può essere pari a zero), né rappresentare una somma che il concessionario uscente debba versare al concedente.

Il T.A.R. ha inoltre ritenuto che, successivamente alla scadenza della gestione si apra una fase “post-contrattuale”, in cui permangono reciproci e rilevanti interessi fra le parti, la cui realizzazione è possibile solo mediante la reciproca collaborazione. Richiamando anche la già citata sentenza n. 7478/2021 del Consiglio di Stato, il Tribunale ha ribadito che non sussiste un potere unilaterale del concedente di modificare gli elementi del PEF, per i quali invece le parti sono tenute, semmai, a un obbligo di (ri)negoziiazione secondo principi di buona fede e leale collaborazione istituzionale, trattandosi di elementi non disciplinati dalla Convenzione.

Con ricorso congiunto in appello, notificato il 10 aprile 2026, tutte le controparti hanno impugnato la sentenza n. 500/2026. La Società a sua volta si costituirà nel giudizio di secondo grado, attendendo poi l’udienza innanzi al Consiglio di Stato.

CONTENZIOSO ISCRIZIONE NELL'ELENCO ISTAT EX L. DEL 31 DICEMBRE 2009 N. 196

Si premette quanto riportato sul sito dell’Istituto Italiano di Statistica:

- ✓ *“L’elenco delle unità istituzionali che fanno parte del settore delle Amministrazioni pubbliche (Settore S.13) è predisposto dall’Istat in applicazione del Sistema europeo dei conti (Regolamento (Ue) del Parlamento europeo e del Consiglio, n. 549/2013, SEC 2010) e della guida metodologica ed operativa fornita dal Manual on Government Deficit and Debt – Implementation of ESA 2010 (MGDD 2022).*
- ✓ *I criteri utilizzati per la classificazione delle unità nei settori istituzionali definiti dal SEC 2010 sono di natura statistico-economica e sono oggetto di continui confronti con le Autorità statistiche europee.*
- ✓ *L’elenco è alla base della compilazione dei conti economici nazionali e del conto economico consolidato delle Amministrazioni pubbliche, che costituiscono il riferimento per il calcolo delle grandezze trasmesse dall’Istat alla Commissione Europea, in applicazione del Protocollo sulla Procedura per i Deficit Eccessivi annesso al Trattato di Maastricht.*
- ✓ *Ai sensi dell’art. 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 e ss.mm. (Legge di contabilità e di finanza pubblica) l’elenco è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale, ...”.*

Iscrizione per l’anno 2020

A far data dal primo gennaio 2020, Autostrada del Brennero S.p.A. è stata ricompresa nell’elenco delle cosiddette “Pubbliche Amministrazioni” di cui alla legge n. 196 del 31 dicembre 2009 e ss. mm.. In merito a detta qualificazione, la Società ha presentato ricorso innanzi alla Corte dei Conti, ricorso poi respinto.

Successivamente Autostrada del Brennero S.p.A. ha proposto ricorso innanzi alla Corte di Cassazione avverso la sentenza della Corte dei Conti che rigettava il ricorso della Società.

La sentenza della Corte di Cassazione ha poi reso definitiva l'iscrizione della Società nell'elenco ISTAT per l'anno 2020.

Iscrizione per l'anno 2021 ed iscrizione per l'anno 2022

A seguito della pubblicazione degli Elenchi delle Amministrazioni pubbliche ricomprese nel conto economico consolidato, nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, n. 242 del 30 settembre 2020, per l'anno 2021 e nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, n. 234 del 30 settembre 2021, per l'anno 2022, in cui Autostrada del Brennero S.p.A. veniva nuovamente iscritta, la stessa ha promosso rituali ricorsi per l'impugnazione dei suddetti Elenchi ISTAT.

Per entrambi i ricorsi la Corte dei Conti (Ordinanze n. 14/2021/RIS e n. 20/2022/RIS) ha sospeso il giudizio nelle more della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea della decisione da parte della Corte di Giustizia dell'Unione Europea in merito alle questioni pregiudiziali euro-unitarie sollevate in analoghi procedimenti.

Il 13 luglio 2023 la G.U.C.E. ha emesso la sentenza attesa, interpretabile asserendo che il Giudice munito del potere di annullare l'Elenco ISTAT dovrebbe essere il Giudice amministrativo e non quello contabile.

Con ordinanza del 16 ottobre 2024 i ricorsi proposti avanti la Corte dei Conti a valere per le annualità 2021 e 2022 - che risultavano pendenti - sono stati dichiarati estinti per difetto di giurisdizione (senza dunque addivenire ad un nuovo pronunciamento della Corte).

Iscrizione per l'anno 2023

Nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, n. 229 del 30 settembre 2022 è stato pubblicato l'elenco delle Amministrazioni pubbliche ricomprese nel conto economico consolidato, a valere per l'anno 2023, nel quale risultava ancora inserita Autostrada del Brennero S.p.A., inserimento che la Società ha nuovamente contestato e deciso di impugnare.

La Corte dei Conti, valutate le ragioni addotte dalla Società, ha richiesto apposito parere all'Autorità Garante della Concorrenza sui Mercati (AGCM), previa idonea istruttoria, ai fini di valutare se il servizio autostradale svolto dalla Società sia offerto a prezzi (i pedaggi) economicamente significativi, intendendoli come economicamente reattivi all'incontro tra domanda e offerta in contesto concorrenziale. Dalla relazione resa dall'AGCM sono emersi gli elementi per assumere una risposta affermativa in tal senso, ed anche che nel settore autostradale il concessionario si assume il rischio di costruzione e di gestione nonché il rischio traffico, risultando quindi soggetto al rischio d'impresa.

Autostrada del Brennero S.p.A. supera quindi entrambi i test (qualitativo e quantitativo) prescritti dal Regolamento SEC, a confutazione dell'errata iscrizione effettuata dall'ISTAT.

Nel corso dell'udienza fissata al 6 marzo 2024, il giudizio è stato sospeso per pendenza di un ricorso avente ad oggetto la questione di giurisdizione dinanzi le S.U. della Corte di Cassazione.

La conseguente sentenza della Corte di Cassazione (n. 30220/2024 di data 25 novembre 2024) ha confermato la giurisdizione del giudice amministrativo.

Il giudizio è stato poi riassunto entro il termine previsto del 28 febbraio 2025 e discusso poi all'udienza del 16 luglio 2025 in cui la Corte dei Conti, Sezioni Riunite, non definitivamente pronunciando ha dichiarato "rilevante e non manifestamente infondata, in relazione agli articoli 3, 24, 81, 97, 103, 111, 113 e 117 della Costituzione, la questione di legittimità costituzionale dell'art. 23-quater del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, inserito dalla legge di conversione 18 dicembre 2020, n. 176", disponendo per l'effetto la sospensione del giudizio in essere e ordinando la trasmissione degli atti alla Corte Costituzionale, riservandosi nella decisione definitiva circa ogni ulteriore statuizione in rito, nel merito e in ordine alle spese.

Il giudizio instaurato risulta pertanto sospeso e le risultanze del coinvolgimento dell'AGCM, favorevoli alla tesi sostenuta dalla Società, non sono state ancora esaminate dalla Corte adita.

Iscrizione per l'anno 2024

Nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, n. 225 del 26 settembre 2023 è stato pubblicato l'elenco delle amministrazioni pubbliche ricomprese nel conto economico consolidato, a valere per l'anno 2024, nel quale risulta ancora inserita Autostrada del Brennero S.p.A..

A valere dall'annualità 2024, Autostrada del Brennero S.p.A. ha intrapreso un doppio binario difensivo, proponendo azione sia avanti alla Corte dei Conti, sia avanti al Tribunale amministrativo competente.

Per quanto riguarda il giudizio pendente avanti il T.A.R. Lazio, all'udienza del 28 maggio 2024 prevista per la trattazione del merito, la causa è stata rinviata all'udienza del 12 novembre 2024 a causa della pendenza di un ricorso avente ad oggetto la questione di giurisdizione dinanzi alla Corte di Cassazione.

All'udienza del 12 novembre la causa è stata cancellata dal ruolo per poi essere fissata udienza il 28 gennaio 2025, in conseguenza della pubblicazione della già citata sentenza della Corte di Cassazione (n. 30222/2024) che ha confermato la giurisdizione del giudice amministrativo.

All'udienza del 28 gennaio 2025 la causa è stata nuovamente cancellata dal ruolo in attesa degli esiti di una questione di legittimità costituzionale sollevata dalla Corte dei conti, afferente l'art. 23-quater, commi 1 e 2, del decreto-legge 28 ottobre 2020 n. 137 convertito, con modificazioni, nella legge 18 dicembre 2020, n. 176.

Per quanto riguarda il giudizio pendente avanti la Corte dei Conti, a valle della citata sentenza della Corte di Cassazione Sez. Unite (n. 30222/2024), Autostrada del Brennero S.p.A. ha proposto rinuncia al giudizio pendente per l'annualità 2024 avanti la Corte dei Conti, la cui udienza era fissata per il mese di dicembre 2024, scegliendo invece di coltivare il giudizio a valere per l'anno 2024, proposto dalla Società avanti il Tribunale amministrativo competente (T.A.R. Lazio); tale giudizio, a sua volta, è stato cancellato dal ruolo in attesa della pronuncia – *medio tempore* intervenuta con sentenza n. 39 del 13 gennaio 2026 – della Corte Costituzionale sulla sopra citata questione di legittimità costituzionale sollevata dalla Corte dei Conti riguardo l'art. 23-quater, commi 1 e 2, del decreto-legge 28 ottobre 2020 n. 137.

Iscrizione per l'anno 2025

Anche con riferimento al nuovo inserimento per l'annualità 2025 nell'Elenco ISTAT, Autostrada del Brennero S.p.A. ha tempestivamente proposto impugnativa avanti il T.A.R. Lazio. Tale giudizio, analogamente a quello instaurato a valere per la precedente annualità 2024, è stato cancellato dal ruolo in attesa della summenzionata pronuncia della Corte Costituzionale, da ultimo intervenuta con sentenza n. 39 del 13 gennaio 2026.

La sentenza, conformemente alle richieste formulate dalla Società nell'atto di costituzione ritualmente depositato, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del comma 2 dell'art. 23-quater D.L. 137/2020 convertito, con modificazioni, nella legge 18 dicembre 2020, n. 176; tale favorevole disposto è destinato a rilevare anche con riguardo ai giudizi sopra menzionati, sospesi proprio in attesa della presente pronuncia.

Iscrizione per l'anno 2026

Da ultimo, nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, n. 227 di data 30 settembre 2025, contenente l'Elenco aggiornato delle amministrazioni pubbliche ricomprese nel conto economico consolidato individuate ai sensi dell'articolo 1, comma 3 della Legge 31 dicembre 2009, n. 196 e successive modificazioni (Legge di contabilità e di finanza pubblica), è risultata nuovamente inserita Autostrada del Brennero S.p.A. sotto la

voce “Altre amministrazioni locali”. Avverso tale inserimento la Società ha puntualmente tempestiva impugnazione avanti il T.A.R. Lazio nonché avanti la Corte dei Conti.

CONTENZIOSO MANCATO RICONOSCIMENTO INCREMENTO TARIFFARIO

L'art. 21, comma 5 del D.L. n. 355 del 24 dicembre 2003, come modificato dall'art. 27 del D.L. n. 69 del 21 giugno 2013, convertito con modificazioni dalla L. n. 98 del 9 agosto 2013, prevede che *“il concessionario formuli al concedente, entro il 15 ottobre di ogni anno, la proposta di variazioni tariffarie che intende applicare”*.

In ossequio a tale disposizione, ogni anno la Società provvede, nei termini sopra indicati, alla richiesta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'adeguamento tariffario da applicare a partire dal 1° gennaio successivo.

Successivamente al 30 aprile 2014, data di scadenza della concessione, l'aggiornamento tariffario non è mai stato riconosciuto, ovvero è sempre stato dello 0,00%, eccezion fatta per l'anno 2018 e per l'anno 2026.

Nella seguente tabella è riportata la successione delle periodiche istanze di adeguamento annuale delle tariffe da pedaggio:

Anno	Variazione tariffaria richiesta	Variazione tariffaria accordata
2014	1,63%	1,63%
2015	1,57%	0,00%
2016	0,99%	0,00%
2017	0,88%	0,00%
2018	1,67%	1,67%
2019	1,17%	0,00%
2020	1,15%	0,00%
2021	0,50%	0,00%
2022	1,52%	0,00%
2023	4,28%	0,00%
2024	2,29%	0,00%
2025	1,79%	0,00%
2026	1,46%	1,46%

La Società ha progressivamente impugnato tutti i distinti Decreti Interministeriali con i quali è stato negato l'adeguamento tariffario.

Negli anni sono state pronunciate ben sei sentenze definitive favorevoli alla Società in relazione ai giudizi instaurati per gli anni 2015, 2016, 2017, 2019, 2020 e 2022, come sotto specificato.

- ✓ Adeguamento tariffario 2015 - con la Sentenza n. 11082/2022, pubblicata il 19 dicembre 2022, il Consiglio di Stato:
 - ha accolto il ricorso di Autostrada del Brennero S.p.A.;
 - ha annullato il Decreto Interministeriale di diniego e gli atti impugnati;
 - ha accertato il diritto della Società all'adeguamento tariffario per tutta la durata del rapporto concessorio, sulla base delle previsioni convenzionali e dell'obbligo in capo al concessionario a proseguire nella gestione fino al successivo affidamento;
 - ha demandato all'Amministrazione concedente la definizione puntuale della misura dell'adeguamento tariffario.

- ✓ Adeguamento tariffario 2016 - con la Sentenza n. 1135/2022 del 31 gennaio 2022 il T.A.R. Lazio:
 - ha accolto il ricorso di Autostrada del Brennero S.p.A.;
 - ha annullato il Decreto Interministeriale di diniego e gli atti impugnati;
 - ha accertato il diritto della Società all'adeguamento tariffario;
 - ha demandato ai Ministeri competenti l'avvio di una procedura istruttoria in relazione alla formula convenzionale di calcolo ed all'entità dell'adeguamento della tariffa.
- ✓ Adeguamento tariffario 2017 - con la sentenza n. 7632/2024 del 17 aprile 2024 il T.A.R. Lazio:
 - ha accolto il ricorso di Autostrada del Brennero S.p.A.;
 - ha annullato il Decreto Interministeriale di diniego e gli atti impugnati;
 - ha accertato il diritto della Società all'adeguamento tariffario;
 - ha confermato che l'adeguamento non può essere subordinato o sospeso in ragione del mancato deposito, o della pendenza della procedura di aggiornamento, del Piano Economico Finanziario transitorio.
- ✓ Adeguamento tariffario 2019 - con la sentenza n. 11645/2025, pubblicata il 13 giugno 2025, il T.A.R. Lazio:
 - ha accolto il ricorso di Autostrada del Brennero S.p.A.;
 - ha annullato il Decreto Interministeriale di diniego e gli atti impugnati, *"da ciò derivando l'obbligo dei Ministeri resistenti di provvedere nuovamente sulla proposta di aggiornamento tariffario, secondo modalità regolate dalle previsioni di legge e dalla convenzione"*;
 - ha rigettato la domanda di condanna dell'Amministrazione al riconoscimento dell'aggiornamento tariffario nella misura proposta, *"...non potendo il giudice amministrativo sostituirsi nell'esercizio di poteri non ancora esercitati"*.
- ✓ Adeguamento tariffario 2020 - con la sentenza n. 3055/2022, pubblicata il 16 marzo 2022, il T.A.R. Lazio:
 - ha accolto il ricorso di Autostrada del Brennero S.p.A.;
 - ha annullato il Decreto Interministeriale di diniego e gli atti impugnati;
 - ha accertato il diritto della Società all'adeguamento tariffario;
 - ha demandato ai Ministeri competenti l'avvio di una procedura istruttoria in relazione alla formula convenzionale di calcolo ed all'entità dell'adeguamento della tariffa;
 - ha precisato che l'adeguamento non può essere subordinato o sospeso in ragione del mancato deposito, o della pendenza della procedura di aggiornamento, del Piano Economico Finanziario transitorio.
- ✓ Adeguamento tariffario 2022 - con la sentenza n. 17717/2025, pubblicata il 15 ottobre 2025, il T.A.R. Lazio:
 - ha accolto il ricorso di Autostrada del Brennero S.p.A.;
 - ha annullato il Decreto Interministeriale di diniego e gli atti impugnati, *"da ciò derivando l'obbligo dei Ministeri resistenti di provvedere nuovamente sulla proposta di aggiornamento tariffario, secondo modalità regolate dalle previsioni di legge e dalla convenzione"*;
 - ha rigettato la domanda di condanna dell'Amministrazione al riconoscimento dell'aggiornamento tariffario nella misura proposta, *"...non potendo il giudice amministrativo sostituirsi nell'esercizio di poteri non ancora esercitati"*.

Avverso tali sentenze non sono stati proposti nei termini di legge né appello, né ricorso per regolamento preventivo di giurisdizione, né è pervenuta richiesta di trasmissione del fascicolo da parte della cancelleria della Corte di Cassazione, né è stato depositato ricorso per revocazione. Pertanto, tali sentenze sono passate in giudicato.

Alla data di redazione del presente bilancio, sempre con riferimento agli esercizi trascorsi, risultano invece ancora pendenti i seguenti giudizi:

- T.A.R. Lazio - R.G. n. 3145/2021 - adeguamento tariffario per l'anno 2021;
- T.A.R. Lazio - R.G. n. 4713/2023 - adeguamento tariffario per l'anno 2023;
- T.A.R. Lazio - R.G. n. 3283/2024 - adeguamento tariffario per l'anno 2024;
- T.A.R. Lazio - R.G. n. 4147/2025 - adeguamento tariffario per l'anno 2025.

Recentemente è stata fissata, per il giorno 24 aprile 2026, l'udienza pubblica di discussione per il giudizio relativo all'adeguamento tariffario per l'anno 2023. All'esito dell'udienza, la stessa è stata trattenuta in decisione; si rimane quindi in attesa della sentenza.

Per tutti gli altri giudizi la Società è ancora in attesa della fissazione dell'udienza di discussione.

Va peraltro evidenziato che il più volte citato D. L. 89/2024, come modificato dalla legge di conversione n. 120/2024 dell'8 agosto 2024, nonché il conseguente atto aggiuntivo stipulato in data 27 dicembre 2024, pure sopra esposto, predispongono importanti conseguenze per i contenziosi in essere in merito ai mancati adeguamenti tariffari ancora pendenti alla data dell'8 agosto 2024, ovvero, al tempo, quelli per gli anni 2019, 2021, 2022, 2023, 2024. L'atto aggiuntivo del 27 dicembre 2024 recita infatti che *“Divenuto efficace il presente Atto aggiuntivo ai sensi del precedente articolo 6, il Concessionario, nel rispetto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, comma 2-quinquies del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, come modificato dalla legge di conversione 8 agosto 2024, n. 120, dichiara di rinunciare, come in effetti rinuncia, ai seguenti contenziosi pendenti nei confronti del Concedente e di ogni altro soggetto pubblico statale”*: segue, fra gli altri, l'elenco dei contenziosi avverso il T.A.R. inerenti gli adeguamenti tariffari sopra esposti. Stante gli esiti già occorsi per alcuni di tali contenziosi, come sopra esposto, tale rinuncia, ad oggi, riguarderebbe gli anni 2021, 2023, 2024.

FONDO FERROVIA

La Convenzione del 1999 ed il collegato Piano Finanziario hanno strettamente legato l'attività della Società - nonché i suoi investimenti - alla realizzazione del Tunnel ferroviario del Brennero e delle sue tratte di accesso: infatti, l'accantonamento previsto dalla Legge 27 dicembre 1997 n. 449, Art. 55, c. 13 - recepito anche dal Piano Finanziario 2003-2045 - ha ulteriormente rafforzato tale collegamento, tanto che la Società ha destinato ingenti risorse finanziarie proprio per tale progetto ferroviario.

La Società ha così predisposto, fin dal 1998, i fondi finanziari destinati al co-finanziamento del potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, effettuando accantonamenti annuali in esenzione d'imposta ed acquistando nel tempo i titoli di Stato previsti dalla norma.

Alla scadenza della concessione, il 30 aprile 2014, il “Fondo Ferrovia” ammontava a 550 milioni di Euro, e gli accantonamenti sono proseguiti, come previsto dal Piano Finanziario 2003-2045, anche per gli esercizi successivi al 2014.

Al venir meno dell'obbligo di investire in titoli di Stato le disponibilità accantonate nel fondo, a seguito della modifica introdotta dall'Art 13-bis, comma 5, D.L. 16.10.2017 n. 148, convertito, con modificazioni, dalla L. 4.12.2017 n. 172, la Società ha comunque continuato ad investire gli accantonamenti annuali in titoli di Stato.

Al 31 dicembre 2025 il “Fondo Ferrovia” comprende quindi, oltre ai 550 milioni di Euro risultanti al 30 aprile 2014, ulteriori 379,5 milioni di Euro relativi alle quote degli anni 2015-2025. Complessivamente, quindi, la Società ha allocato 929,5 milioni di Euro.

In più occasioni, Autostrada del Brennero S.p.A. ha riconfermato l'interesse della Società al "finanziamento trasversale autostrada – ferrovia" quale mezzo indispensabile per assicurare la difesa dell'ambiente e, nel contempo, la continuità del trasporto merci attraverso il Brennero.

Il "Decreto Infrastrutture" più volte citato (Decreto-Legge 10 settembre 2021, n. 121), oltre a dare facoltà ad Autostrada del Brennero S.p.A. di poter presentare una proposta spontanea nell'ambito della finanza di progetto, ha definito anche le modalità di versamento del Fondo Ferrovia. Nello specifico, se nella precedente normativa l'obbligo di restituzione del Fondo Ferrovia e conseguenti relative tempistiche, sarebbero sorti nel momento in cui fosse stata rilasciata la concessione autostradale ad una società *in house*, la nuova norma non collega più l'obbligo di restituzione al rilascio della concessione, ma richiede il versamento dell'importo accantonato a Fondo Ferrovia fino al 31/12/2020, pari a 757 milioni di euro, in 8 rate annuali, la prima delle quali entro il 15 dicembre 2021, le successive entro il 15 dicembre degli anni successivi fino al 2028. Per gli accantonamenti al Fondo Ferrovia effettuati a partire dal 2021 viene invece previsto il versamento entro trenta giorni dall'approvazione del bilancio dell'anno di riferimento.

La Società, al fine di approfondire e assumere decisioni opportune relativamente a tutti i contenuti e possibili obblighi in capo ad Autostrada del Brennero S.p.A. derivanti da tali novità legislative, anche a seguito di precisa indicazione dell'Assemblea dei Soci, ha attivato i propri consulenti legali che, in data 10 dicembre 2021, hanno rilasciato parere giuridico *pro veritate* di approfondimento relativamente agli obblighi derivanti dall'introduzione nell'art. 2 del decreto legge n. 121/2021 dei commi 1 bis e 1 ter, in sede di conversione con Legge del 9 novembre 2021, n. 156. Nel parere giuridico si evidenziava come l'opzione migliore per la Società fosse quella di procedere al versamento richiesto entro il 15 dicembre 2021, con espressa riserva di ripetizione delle somme versate.

Preso atto del citato parere *pro veritate*, l'Assemblea dei Soci nella seduta del 13 dicembre 2021 ha quindi deliberato, tra l'altro, «... di procedere al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato della prima rata del cosiddetto "fondo ferrovia" di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, nella misura di 1/8 dell'importo complessivo ad oggi accantonato e di procedere altresì alla corresponsione degli interessi maturati e accantonati, anch'essi nella misura di 1/8 del relativo totale, con espressa riserva di ripetizione di ogni somma versata quantomeno fino a quando detto versamento non dovesse essere collegato al rinnovo o alla riassegnazione della concessione ad Autostrada del Brennero S.p.A.».

In data 14 dicembre 2021 il Consiglio di Amministrazione ha quindi deliberato, tra l'altro, «... come da linee di indirizzo impartite dall'Assemblea dei Soci, ..., di procedere al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato della prima rata del cosiddetto "fondo ferrovia" di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, nella misura di 1/8 dell'importo complessivo ad oggi accantonato, con espressa ed esplicita riserva di ripetizione di ogni somma versata perché ritenuta indebita, quantomeno, previa delibera del Consiglio di Amministrazione, fino a quando detto versamento non dovesse essere collegato al rinnovo o alla riassegnazione della concessione ad Autostrada del Brennero S.p.A.; »

nonché

«... di procedere al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato altresì degli interessi maturati e accantonati del cosiddetto "fondo ferrovia" di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, anch'essi nella misura di 1/8 del relativo totale, con espressa ed esplicita riserva di ripetizione di ogni somma versata perché ritenuta indebita, quantomeno, previa delibera del Consiglio di Amministrazione, fino a quando detto versamento non dovesse essere collegato al rinnovo o alla riassegnazione della concessione ad Autostrada del Brennero S.p.A.».

La Società ha quindi provveduto in data 15 dicembre 2021 al trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato:

- dell'importo di Euro 94.624.954,87 a titolo di prima rata del cosiddetto "Fondo Ferrovia" di cui all'art. 55 comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, corrispondente ad 1/8 dell'importo complessivo fino ad allora accantonato;
- dell'importo di Euro 6.032.750,00 a titolo di interessi maturati e accantonati del cosiddetto "Fondo Ferrovia" di cui all'art. 55 comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, corrispondente ad 1/8 del relativo totale.

Entrambi i versamenti sono stati eseguiti con esplicita riserva di ripetizione di ogni somma versata nelle more di ogni necessario approfondimento in merito alla legittimità costituzionale del citato riferimento normativo, considerando che il versamento richiesto è stato per la prima volta disgiunto dal rinnovo o dalla riassegnazione della concessione A22 ad Autostrada del Brennero S.p.A.

In data 15 dicembre 2022, in attuazione di analoghe delibere dell'Assemblea dei Soci e del Consiglio di Amministrazione, la Società ha ulteriormente disposto il trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato:

- dell'importo di Euro 94.624.954,87 a titolo di seconda rata del cosiddetto "Fondo Ferrovia" di cui all'Art. 55 comma 13, della Legge 27 dicembre 1997, n. 449, corrispondente ad 1/8 dell'importo complessivo accantonato sino alla data di entrata in vigore della disposizione di cui all'Art 2 comma 1-ter, lettera a) del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modifiche dalla legge 9 novembre 2021, n. 156;
- dell'importo di Euro 6.032.750,00 a titolo di interessi maturati e accantonati del cosiddetto "Fondo Ferrovia" di cui all'Art. 55 comma 13, della Legge 27 dicembre 1997, n. 449, corrispondente ad 1/8 dell'importo complessivo maturato e accantonato sino alla data di entrata in vigore della disposizione di cui all'Art 2 comma 1-ter, lettera a) del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modifiche dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156.

La Società – in attuazione delle linee guide stabilite dall'Assemblea Soci e di delibera del Consiglio di Amministrazione - ha poi ulteriormente disposto in data 15 dicembre 2023 il trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato dell'importo di Euro 94.624.954,87 a titolo di terza rata del cosiddetto "Fondo Ferrovia" di cui all'Art. 55 comma 13, della Legge 27 dicembre 1997, n. 449, corrispondente ad 1/8 dell'importo complessivo accantonato sino alla data di entrata in vigore della disposizione di cui all'Art 2 comma 1-ter, lettera a) del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modifiche dalla legge 9 novembre 2021, n. 156. Il versamento, come i precedenti, è stato effettuato con espressa ed esplicita riserva di ripetizione di ogni somma versata.

La quarta rata del "Fondo Ferrovia" di cui all'Art. 55 comma 13, della Legge 27 dicembre 1997, n. 449, corrispondente ad 1/8 dell'importo complessivo accantonato sino alla data di entrata in vigore della disposizione di cui all'Art 2 comma 1-ter, lettera a) del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modifiche dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, pari ad Euro 94.624.954,87, è stata versata - in attuazione delle linee guide stabilite dall'Assemblea Soci di data 5 dicembre e della delibera del Consiglio di Amministrazione di data 13 dicembre 2024 – in data 13 dicembre 2024. Anche tale versamento è stato effettuato con espressa ed esplicita riserva di ripetizione di ogni somma versata.

Le linee guide stabilite dall'Assemblea Soci di data 5 dicembre e la delibera del Consiglio di Amministrazione di data 13 dicembre 2024 hanno altresì portato al versamento, sempre in data 13 dicembre 2024, delle tre rate del cosiddetto "Fondo Ferrovia" accantonate con riferimento ai bilanci

approvati in relazione, rispettivamente, agli esercizi contabili 2021, 2022 e 2023, ai sensi di quanto previsto dal quarto periodo del comma 2 dell'Articolo 13-bis del Decreto Legge n. 148 del 16 ottobre 2017, convertito con modificazioni dalla Legge n. 172 del 4 dicembre 2017, per una somma pari ad Euro 34.500.000,00 per ciascuna annualità, per un importo complessivo di Euro 103.500.000,00.

Con riferimento alle rate del Fondo Ferrovia da versarsi nell'anno 2025, la Società, a seguito delle linee guida stabilite dall'Assemblea dei Soci in data 22 luglio e 4 dicembre 2025, nonché di quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione in data 22 luglio e 12 dicembre 2025, ha provveduto al versamento all'entrata del bilancio dello Stato, nei termini normativamente previsti, della quota accantonata nel bilancio al 31 dicembre 2024, pari a 34,5 mln di Euro, e della quinta rata su otto dell'importo complessivo accantonato sino alla data di entrata in vigore della disposizione di cui all'Art 2 comma 1-ter, lettera a) del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modifiche dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156, per ulteriori 94,625 mln di Euro.

Infine la Società, agendo in continuità con gli anni precedenti, ha previsto un accantonamento al Fondo Ferrovia pari ad Euro 34,5 milioni anche per l'esercizio 2025, in coerenza con la delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 73/2018 avente ad oggetto il *"Sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione in house della tratta autostradale A22 Brennero-Modena"*.

Il più volte citato D. L. 89/2024, come modificato dalla legge di conversione n. 120/2024 dell'8 agosto 2024, nonché il conseguente atto aggiuntivo stipulato in data 27 dicembre 2024, pure esposto in precedenza, prevedono espressamente che restano in ogni caso esclusi dalla rinuncia ai contenziosi avviati dalla Società, in essi prevista, ogni diritto e ogni contenzioso, anche futuro, in relazione alle risorse accantonate e da accantonarsi in regime di esenzione fiscale nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13 della Legge 27 dicembre 1997, n. 449, e ai relativi interessi, maturati a vario titolo.

GLI INVESTIMENTI E LE MANUTENZIONI

Gli investimenti effettuati dalla Società nel corso del 2025 sono stati pari a 75,76 milioni di Euro. I valori più consistenti hanno riguardato innovazioni gestionali (Euro 62,08 milioni), sovrappassi e vie di fuga (Euro 7,23 milioni) e adeguamento corsia d'emergenza (Euro 5,10 milioni).

Le attività di manutenzione effettuate nel corso del 2025, descritte dettagliatamente nel proseguo della Relazione, sono state pari a 69,81 milioni di Euro.

Le principali voci sono riferite alla manutenzione del manto autostradale (21,40 milioni di Euro), degli impianti (10,00 milioni di Euro), delle opere d'arte (8,16 milioni di Euro), della segnaletica e dei sicurvia (7,81 milioni di Euro) e delle gallerie (3,51 milioni di Euro), nonché alla sistemazione delle opere in verde (5,70 milioni di Euro), alla pulizia dei caselli e altre pertinenze della Società (2,81 milioni di Euro) ed alle operazioni invernali (3,97 milioni di Euro).

LA RETE AUTOSTRADALE E L'ANDAMENTO DEL TRAFFICO

LA MOBILITÀ SUL TERRITORIO NAZIONALE

La tabella che segue riassume i principali dati relativi alle percorrenze sulla rete italiana e comprende le tratte in concessione, quelle in gestione ad Anas S.p.A. ed i trafori alpini con dati disponibili fino al 2024:

ANNI	TOT. PERCORRENZE (miliardi di veic-km.)	Variazione %
2016	82,0	
2017	83,8	2,2%
2018	84,1	0,4%
2019	84,7	0,7%
2020	61,4	-27,5%
2021	75,5	22,9%
2022	83,5	10,6%
2023	86,7	3,8%
2024	88,3	1,8%

(fonte AISCAT)

I dati a consuntivo relativi all'anno 2025 non sono disponibili.

IL TRAFFICO SULL'AUTOSTRADA DEL BRENNERO

Nel corso del 2025, il volume di traffico lungo l'A22 - Autostrada del Brennero ha incrementato i propri volumi complessivi (+0,73% sul 2024) ed anche con riferimento alle diverse categorie dei veicoli leggeri e pesanti.

Chilometri percorsi (in milioni) nell'anno 2025									
Ripartizione tra veicoli leggeri e pesanti e distribuzione per singoli mesi									
Mese	Leggeri			Pesanti			Totale		
	Valore assoluto	Variaz. % rispetto al 2024		Valore assoluto	Variaz. % rispetto al 2024		Valore assoluto	Variaz. % rispetto al 2024	
	2025	2024		2025	2024		2025	2024	
gennaio	268,8	269,4	-0,24%	114,5	113,9	0,56%	383,3	383,3	0,00%
febbraio	236,1	239,2	-1,30%	116,8	120,6	-3,16%	352,9	359,8	-1,92%
marzo	255,2	267,7	-4,68%	131,0	132,4	-1,12%	386,2	400,2	-3,50%
aprile	274,0	256,3	6,90%	134,5	132,5	1,49%	408,5	388,8	5,06%
maggio	288,9	308,5	-6,35%	144,3	150,1	-3,82%	433,3	458,6	-5,52%
giugno	369,5	334,9	10,32%	149,8	144,4	3,74%	519,3	479,4	8,34%
luglio	400,8	406,2	-1,32%	157,9	154,4	2,23%	558,7	560,6	-0,34%
agosto	454,4	455,7	-0,28%	128,3	130,3	-1,56%	582,6	586,0	-0,57%
settembre	353,0	356,6	-1,00%	158,5	152,4	3,95%	511,5	509,0	0,48%
ottobre	279,3	268,0	4,19%	152,5	146,9	3,76%	431,7	415,0	4,04%
novembre	220,8	226,7	-2,59%	125,0	122,6	1,97%	345,8	349,3	-0,99%
dicembre	297,1	288,9	2,82%	112,2	105,8	6,04%	409,2	394,7	3,68%
TOTALE	3.697,8	3.678,2	0,54%	1.625,2	1.606,5	1,17%	5.323,1	5.284,6	0,73%

Di seguito si riportano i dati relativi ai Veicoli effettivi, ai Veicoli/Km ed ai Veicoli teorici, raffrontati ai risultati raggiunti nell'anno precedente:

	2025	2024	Variazione % 2025/ 2024
Veicoli effettivi			
- totali	76.820.437	75.675.288	1,51%
- giornalieri	210.467	206.763	1,79%
Veicoli Km			
- totali	5.323.087.486	5.284.626.615	0,73%
- giornalieri	14.583.801	14.438.871	1,00%
Veicoli teorici			
- totali	16.952.508	16.830.021	0,73%
- giornalieri	46.445	45.984	1,00%

Rispetto al 2024, i dati hanno fatto segnare un incremento sia in termini di veicoli effettivi (+1,51%), che di veicoli/Km (+0,73%).

Espressi in valore assoluto, i "Veicoli effettivi totali" nel 2025 (senza tener conto delle percorrenze effettivamente compiute) sono stati 76,82 milioni, rispetto ai 75,68 milioni del 2024: questo dato supera anche il precedente record del 2019, che ammontava a 73,43 milioni.

I "Veicoli effettivi medi" giornalieri, che misurano il numero medio di veicoli che utilizzano l'autostrada giornalmente, sono stati 210.467 (206.763 nel 2024).

I "Veicoli/Km" risultano essere pari a 5,32 miliardi, (5,28 miliardi nel 2024), che rappresenta il nuovo *record* assoluto raggiunto dall'arteria: +0,73% sul 2024, e +4,81% rispetto al precedente record del 2019 con 5,08 miliardi).

I "Veicoli teorici totali", cioè quelli che hanno idealmente percorso l'intera autostrada, nel 2025 sono stati oltre 16,95 milioni (nel 2024 furono 16,83 milioni).

I "Veicoli teorici medi giornalieri", che misurano la densità media di utilizzo dell'autostrada, sono stati 46.445 (45.984 nel 2024).

Anche il dato dei Veicoli teorici batte il precedente *record* realizzato nel 2019 per un 4,81%: qui di seguito una comparazione fra il 2025 ed il 2019:

	2025	2019	Variazione % 2025/ 2019
Veicoli effettivi			
- totali	76.820.437	73.430.080	4,62%
- giornalieri	210.467	201.178	4,62%
Veicoli Km			
- totali	5.323.087.486	5.078.956.477	4,81%
- giornalieri	14.583.801	13.914.949	4,81%
Veicoli teorici			
- totali	16.952.508	16.175.021	4,81%
- giornalieri	46.445	44.315	4,81%

La punta massima di traffico relativa alle entrate in autostrada si è verificata il 3 ottobre 2025 (nel 2024 era stato il 6 settembre) con 201.405 veicoli (195.919 nel 2024); stessa giornata anche del massimo delle uscite (nel 2024 era stato sempre il 6 settembre) con 206.257 veicoli (202.855 nel 2024).

Suddividendo i transiti presso le ventiquattro stazioni autostradali dell'Autostrada del Brennero 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 cinque anni:

TRANSITI	2025 (%)	2024 (%)	2023 (%)	2022 (%)	2021 (%)
- contante e casse automatiche	16,34	19,33	22,59	25,30	24,42
- telepass® + telepedaggio europeo	65,74	64,81	64,39	63,87	65,73
- tessere di c/ c	1,65	1,75	1,88	2,01	2,39
- altro	16,27	14,11	11,14	8,82	7,46
TOTALE	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Prosegue anche nel 2025 il *trend* di contrazione dell'uso del denaro contante per il pagamento del pedaggio autostradale; esso, infatti, ha rappresentato il 16,34% (19,33% nel 2024) del totale dei pagamenti. L'insieme di tutti i sistemi di pagamento automatizzato ed elettronico ha raggiunto pertanto l'83,66% dei transiti.

In genere, i mezzi pesanti utilizzano prevalentemente dispositivi di telepedaggio (Telepass o standard europeo) per velocizzare i transiti. Al contrario, i pagamenti tramite contanti, carte bancarie e tessere Viacard sono modalità utilizzate più frequentemente dai conducenti di veicoli leggeri.

Le tabelle e i grafici in allegato (dal n. 1 al n. 6 ed il n. 17) illustrano la situazione comparata del traffico negli ultimi anni.

TARIFE ED INTROITI DA PEDAGGIO

Come ogni anno, la Società ha regolarmente presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – entro il termine prescritto – l'annuale istanza di aggiornamento tariffario per l'anno 2025, dettagliando i valori che hanno portato a determinare una richiesta di incremento tariffario pari a +1,79% rispetto al 2024, come riportato nella seguente tabella.

ΔP	-	X	+	$\beta \Delta Q$	=	ΔT	Variazione tariffe autorizzate	Differenza tariffe autorizz./ richieste
1,80	-	0,00	+	-0,01	=	1,79	0,00	-1,79

Nota:

$$\Delta T \leq \Delta P - X + \beta \Delta Q$$

dove:

ΔT rappresenta la variazione tariffaria ponderata;

ΔP rappresenta il tasso d'inflazione programmato;

X rappresenta il tasso di produttività attesa;

$\beta \Delta Q$ rappresenta la variazione percentuale di un indicatore composito, relativo alla qualità del servizio.

Con il Decreto Interministeriale n. 342 del 30/12/2024 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, non ha riconosciuto l'incremento tariffario

richiesto dalla Società disponendo che: *“L’aggiornamento tariffario applicabile dal 1° gennaio 2025 riconosciuto alla Società Concessionaria Autostrada del Brennero S.p.A. risulta pari allo 0,00% (zero virgola zero per cento).”*.

Di seguito si riportano le tariffe applicate nel periodo 1° gennaio 2025 – 31 dicembre 2025.

Tariffe di pedaggio in vigore dalle ore 00:00 del 1° gennaio 2025 con variazione dello 0,00%

	Cat.	Tariffa chilometrica di pertinenza	Legge 102/09 art. 19 9 bis (ex art. 1c1 1021 L. 296/09)	Legge 30 luglio 2010 n. 122 art. 15 comma 4	Tariffa chilometrica unitaria IVA esclusa
TARIFFA DI PIANURA (KM 106,150)	A	0,04589	0,0030	0,0030	0,05189
	B	0,04711	0,0030	0,0030	0,05311
	3	0,05417	0,0090	0,0090	0,07217
	4	0,08952	0,0090	0,0090	0,10752
	5	0,10835	0,0090	0,0090	0,12635
TARIFFA DI MONTAGNA (KM 207,927)	A	0,05542	0,0030	0,0030	0,06142
	B	0,05686	0,0030	0,0030	0,06286
	3	0,06539	0,0090	0,0090	0,08339
	4	0,10800	0,0090	0,0090	0,12600
	5	0,13073	0,0090	0,0090	0,14873

Analogamente, anche per l’anno 2026 la Società ha richiesto, entro il termine prescritto, l’adeguamento tariffario, calcolato sempre come sopra esposto. Come precedentemente relazionato nel paragrafo “Contenzioso mancato riconoscimento incremento tariffario”, per la prima volta dal 2018 tale adeguamento è stato concesso, con Decreto Interministeriale n. 354 del 31 dicembre 2025, nella misura richiesta dell’1,46%.

Nel 2025, gli introiti da pedaggio hanno raggiunto un valore pari a 342,5 milioni di Euro (338,8 milioni nel 2024) - al netto del canone annuo di concessione per circa 44,0 milioni di Euro (43,6 nel 2024) - con un incremento di +0,92%.

Per completezza, si ricorda che per la determinazione dei pedaggi, la Legge 27/12/2006 n. 296 (“Finanziaria 2007”) aveva previsto, con decorrenza 1 gennaio 2007, l’istituzione di un “Sovrapprezzo” sulle tariffe da pedaggio per le autostrade a favore dell’allora Concedente Anas S.p.A., nonché un suo aggiornamento. La Legge 03/08/2009 n. 102 ha poi stabilito l’abrogazione del sovrapprezzo, introducendo la cosiddetta *“Integrazione del canone annuo di concessione”*, corrisposta ad Anas S.p.A. e calcolata sulla percorrenza chilometrica.

Questi gli importi fissati dalla Legge n. 102/09, Art. 19, Comma 9-bis, inclusi nella tabella precedente:

- 3,0 millesimi di Euro a chilometro per le classi A e B;
- 9,0 millesimi di Euro a chilometro per le classi 3, 4 e 5.

Dal primo luglio 2010, inoltre, è stato introdotto l’aggiornamento tariffario a seguito dell’integrazione prevista dal D.L. 31/05/2010 n. 78, Art. 15, Comma 4 (convertito con modificazioni dalla Legge 30 luglio 2010, n. 122) che ha stabilito che il canone annuo di concessione fosse integrato *“... di un importo, calcolato sulla percorrenza chilometrica pari a:*

- a) *1 millesimo di Euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 3 millesimi di Euro a chilometro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5 a decorrere dal primo giorno del secondo mese successivo a quello di entrata in vigore del presente comma;*

- b) 2 millesimi di Euro a chilometro per le classi di pedaggio A e B e a 6 millesimi di Euro a chilometro per le classi di pedaggio 3, 4 e 5 a decorrere dal 01/01/2011”.

Nel corso del 2025, la tariffa media per veicolo è risultata pari a 0,06435 Euro/Km (0,06411 Euro/km nel 2024), mentre il pedaggio medio incassato per ogni veicolo (al netto dell'Iva e del canone) è risultato di 4,46 Euro (4,48 nel 2024). L'incasso medio giornaliero è stato di 938.398 Euro (925.720 Euro nel 2024). La percorrenza media è risultata pari a 69,29 chilometri (69,83 chilometri, nel 2024).

Di seguito si riportano le tariffe applicate nel periodo 1° gennaio 2026 – 31 dicembre 2026.

Tariffe di pedaggio in vigore dalle ore 00:00 del 1° gennaio 2026 con variazione dello 1,46%

	Cat.	Tariffa chilometrica di pertinenza 2025	Tariffa chilometrica di pertinenza 2026 con adeguamento dello 1,46%	Legge 102/09 art. 19 9 bis (ex art. 1c1 1021 L. 296/09)	Legge 30 luglio 2010 n. 122 art. 15 comma 4	Tariffa chilometrica unitaria 2026 IVA esclusa
TARIFFA DI PIANURA (KM 106,150)	A	0,04589	0,04656	0,0030	0,0030	0,05256
	B	0,04711	0,04780	0,0030	0,0030	0,05380
	3	0,05417	0,05496	0,0090	0,0090	0,07296
	4	0,08952	0,09083	0,0090	0,0090	0,10883
	5	0,10835	0,10993	0,0090	0,0090	0,12793
TARIFFA DI MONTAGNA (KM 207,927)	A	0,05542	0,05623	0,0030	0,0030	0,06223
	B	0,05686	0,05769	0,0030	0,0030	0,06369
	3	0,06539	0,06634	0,0090	0,0090	0,08434
	4	0,10800	0,10958	0,0090	0,0090	0,12758
	5	0,13073	0,13264	0,0090	0,0090	0,15064

Analizzando nella tabella successiva la composizione percentuale del traffico ripartito per classe sulla base dei “Veicoli teorici” e tenendo conto delle peculiarità circa l'andamento del traffico nel corso del 2020 e 2021, nel periodo 2020 - 2025 si nota che la classe A (che rappresenta quasi il 70% dei veicoli teorici) evidenzia un sensibile recupero rispetto alla fase pandemica, mentre la classe B registra un incremento più moderato. Le classi 3 e 4 - le meno rappresentate numericamente fra i “Veicoli teorici” - non si discostano particolarmente dagli anni precedenti; in calo invece la classe 5, a conferma delle criticità derivanti dalla recessione tedesca e dai blocchi ai TIR imposti dall'Austria.

La tabella seguente evidenzia la composizione del traffico in base al peso delle classi di pedaggio nel periodo 2020 – 2025 sopra commentata:

	2025	2024	2023	2022	2021	2020
Classe A	69,47%	69,60%	69,64%	68,68%	65,31%	64,02%
Classe B	11,27%	11,33%	11,17%	11,06%	11,27%	10,65%
Classe 3	1,96%	2,04%	2,02%	2,03%	2,01%	1,84%
Classe 4	1,13%	1,11%	1,11%	1,13%	1,30%	1,36%
Classe 5	16,17%	15,92%	16,06%	17,10%	20,11%	22,13%
TOTALE	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

IL SERVIZIO AUTOSTRADALE

GESTIONE E QUALITÀ DEL SERVIZIO

La “qualità del servizio” offerto a chi viaggia lungo la A22 è immediatamente percepibile dall’utente, e non dipende soltanto dai provvedimenti che riguardano direttamente il traffico per renderlo fluido e sicuro, né soltanto gli interventi diretti “*on the road*” (quali ad esempio: l’installazione dei pannelli a messaggio variabile, il pattugliamento di Polizia Stradale ed Ausiliari del Traffico, etc.). Anche la cura degli aspetti “qualitativi” e “di sicurezza” già fin dalle fasi di progettazione – sia degli investimenti che degli interventi manutentivi – è volta a massimizzare la tutela (sicurezza) di Utenti e Lavoratori.

Autostrada del Brennero tutti i giorni si sforza di assicurare, a chi la percorre, un viaggio sereno e piacevole, con la possibilità di poter usufruire di servizi e strumenti sempre più numerosi e moderni, volti ad offrire una corretta e tempestiva informazione, ad assicurare livelli di qualità, ambiente e sicurezza di eccellenza con una attenzione forte verso i principi ambientali, sociali e di gestione (criteri ESG: *Environmental, Social, Governance*).

Anche questi sforzi hanno una ricaduta positiva sulla sicurezza stradale, perché consentono ai viaggiatori di percorrere l’arteria in maniera informata, di programmare le proprie soste, di individuare dove e come poter usufruire dei servizi offerti, con una evidente ricaduta sulla tranquillità dello spostamento e sul *comfort* che a loro volta si ripercuotono sui comportamenti alla guida e sulla sicurezza stradale. I dati raggiunti riguardanti l’incidentalità – e soprattutto il loro *trend* nel tempo – ne costituiscono una prova tangibile.

Di seguito si segnalano alcune fra le diverse iniziative intraprese.

CARTA DEI SERVIZI

A partire dal 2010 Autostrada del Brennero S.p.A. predispone la Carta dei Servizi, in conformità alla Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 102 del 19 febbraio 2009 ed alle Istruzioni Operative dell’ANAS (fatte proprie dalla Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali - IVCA), entrambi regolanti gli obblighi previsti per tale disciplina e gli specifici adempimenti in capo alle Società Concessionarie. La Carta dei Servizi rappresenta un prezioso vademecum che illustra in modo chiaro e trasparente l’insieme dei servizi offerti dalla Concessionaria lungo l’intero nastro autostradale, con l’obiettivo di favorire un costante miglioramento delle prestazioni e il rispetto di standard di qualità e innovazione sempre più elevati.

Ponte strategico tra il Nord e il Sud dell’Europa, l’A22 è interessata da intensi flussi di traffico merci e turistico. Per tale motivo la Carta dei Servizi viene redatta e pubblicata annualmente in tre lingue – italiano, tedesco e inglese – ed è disponibile per il download sul sito internet della Società, nonché in formato cartaceo presso i Centri Servizi, le aree di servizio, il Plessi Museum e le aree di sosta per mezzi pesanti.

In linea con gli indirizzi del Ministero e con le disposizioni dell’ART – Autorità di Regolazione dei Trasporti, anche la Carta dei Servizi 2025 riporta informazioni dettagliate sull’asse autostradale, sulla sicurezza, sul pedaggio, sulle aree di servizio e sulle azioni intraprese dalla Società per migliorare la qualità e la

sostenibilità del proprio operato. Essa riporta inoltre gli esiti di indicatori correlati all'erogazione dei servizi ed alla qualità degli stessi, permettendo così ai viaggiatori di poter interpretare e valutare gli standard di servizio offerti. Attraverso la lettura della Carta, il viaggiatore può comprendere i valori che ispirano l'attività di Autostrada del Brennero e il modo in cui tali principi si traducono in azioni concrete a servizio del Cliente, con un obiettivo chiaro: contribuire a disegnare la mobilità del futuro, a zero emissioni e zero incidenti.

SITO INTERNET

Il sito internet www.autobrennero.it raccoglie le principali informazioni relative alla Società, alla viabilità e ai servizi lungo l'asse autostradale A22. In homepage, attraverso una mappa interattiva, sono disponibili informazioni in tempo reale su traffico, cantieri e servizi, anche tramite webcam.

Il portale offre inoltre dettagli sul pedaggio e sulle diverse tipologie e modalità di pagamento, nonché sezioni dedicate alle iniziative intraprese dalla Società per il miglioramento della qualità del servizio e della sostenibilità ambientale.

Nel corso del 2025 il sito ha registrato 3.002.971 visitatori (utenti unici). I mesi con il maggior numero di accessi sono stati agosto e dicembre. Oltre alla homepage, le pagine più consultate risultano essere quelle relative alle webcam, alle previsioni del traffico e al calcolo del pedaggio.

BOT TELEGRAM

Autostrada del Brennero ritiene che l'informazione sia una componente essenziale per un viaggio sereno e sicuro. Per questo dal 12 luglio 2021 ha attivato su Telegram il bot della Società @A22autostrada (aggiornato nel 2022) per fornire, in tempo reale, informazioni su viabilità, previsioni traffico, lavori e servizi in modo automatico e personalizzabile. L'utente può inoltre interrogare il bot selezionando la voce di interesse dal menù e personalizzare la tipologia di notifiche che desidera ricevere dal tasto impostazioni. Al 31 dicembre 2025, risultavano iscritti al bot 17.795 utenti (16.732 nel 2024) di cui 9.133 utenti con "iterazioni" maggiori di 10.

CERTIFICAZIONE QUALITÀ AMBIENTE E SICUREZZA

Autostrada del Brennero S.p.A. è dotata di un'organizzazione interna certificata e regolata da un Sistema di Gestione conforme alle norme internazionali UNI EN ISO 9001, UNI EN ISO 14001 e UNI EN ISO 45001. Tali norme, volontarie, sono applicate alla "Gestione dell'esercizio autostradale - Progettazione e direzione lavori per la costruzione di infrastrutture autostradali e loro manutenzione – Controllo della gestione delle attività svolte presso le aree di servizio". Il Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza rappresenta un utile strumento volto al miglioramento continuo dei principali processi aziendali ed alla soddisfazione del Cliente.

Nel 2025 l'esecuzione del "Riesame della direzione" e l'attività di *auditing* hanno contribuito a consolidare l'idoneità, l'adeguatezza e l'efficacia del Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza ed hanno costituito un elemento essenziale per l'individuazione e la valutazione delle opportunità di miglioramento.

Nei mesi di marzo e aprile 2025, l'Ente di Certificazione SGS ICS Italia S.r.l. ha condotto le "visite di sorveglianza" secondo lo standard UNI EN ISO 9001 e UNI EN ISO 14001 e, nel mese di giugno 2025, la "visita di sorveglianza" secondo la norma UNI EN ISO 45001. Gli *audit* hanno dato esito positivo, confermando il mantenimento della certificazione al Sistema di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza.

Nel corso del 2025, la Società ha intrapreso un percorso di certificazione alla norma "UNI ISO 39001 – Sistema di Gestione per la Sicurezza Stradale", al fine di ridurre le morti e le lesioni gravi legate agli incidenti di traffico stradale.

Nei mesi di febbraio e giugno 2025, l'ente di certificazione SGS ICS Italia S.r.l. ha svolto una "visita preliminare", finalizzata a verificare lo stato di preparazione rispetto ai requisiti della UNI ISO 39001 e ad identificare i punti di forza e di debolezza, le eventuali non conformità, preparando l'organizzazione a superare con successo la "visita ispettiva finale di certificazione".

BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ

Allo scopo di consolidare il percorso che ha portato all'implementazione del Sistema Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza e all'adozione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001, la Società ha ritenuto opportuno valorizzare ed esplicitare ai numerosi "portatori di interesse" (*stakeholder*) i propri valori di riferimento, fornendo la migliore rappresentazione del proprio impegno sociale, ambientale ed economico attraverso la predisposizione del Bilancio di sostenibilità.

Dal 2016 è stato avviato un percorso di condivisione e di cooperazione con gli *stakeholder* ha portato alla redazione delle prime tre edizioni del Bilancio di sostenibilità (edizione 2015, 2016 ed edizione 2017-2018) in base alle "Linee guida per il reporting della sostenibilità" (le "*Sustainability Reporting Guidelines*" - Versione G4) predisposte da *Global Reporting Initiative* (GRI).

Nel corso dell'anno 2021 si è conclusa l'attività di redazione del Bilancio di sostenibilità per gli anni 2019 e 2020, che per la prima volta ha riguardato anche le Società Controllate già pienamente operative (Sadobre S.p.A. e Rail Traction Company S.p.A.), esplicitando così i valori dell'intero Gruppo. L'ampliamento del perimetro di rendicontazione alle Società Controllate rispondeva al desiderio della Società Capogruppo di rappresentare la sua gestione intermodale della mobilità e di rendicontare in modo integrato il proprio impegno per favorire lo sviluppo di una mobilità sostenibile.

L'approccio di Gruppo è stato mantenuto anche negli anni successivi: dal 2021 si è deciso di produrre il documento con cadenza annuale per aumentare la trasparenza della comunicazione e nel Bilancio di Sostenibilità 2022 il perimetro è stato ulteriormente ampliato alla Società Controllata InRail S.p.A. e la medesima configurazione è stata adottata per il Bilancio di Sostenibilità 2023.

Il Bilancio di sostenibilità 2024, che ha visto l'ulteriore allargamento del perimetro alla Società Virtual Design S.r.l., è stato pubblicato nel settembre del 2025; il documento è stato redatto adottando al posto degli standard GRI, i nuovi standard internazionali ESRS (European Sustainability Reporting Standards), elaborati dall'European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG), per allinearsi progressivamente con le novità normative introdotte in Europa dalla Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) recepita in Italia con il Decreto Legislativo 125 del 10 settembre 2024. Si tratta di un passaggio che consente e consentirà di rendere i dati e le performance conseguite dal Gruppo in materia di ESG raffrontabili con quelli ottenuti dagli altri peers del settore ma più in generale con tutte le realtà imprenditoriali europee.

Negli ultimi mesi del 2025 sono state avviate le attività propedeutiche alla realizzazione del Bilancio di Sostenibilità 2025.

AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A. ACCREDITATA QUALE ORGANISMO DI ISPEZIONE DI “TIPO B” PER LA VERIFICA DELLA PROGETTAZIONE AI FINI DELLA VALIDAZIONE

Da settembre 2014 Autostrada del Brennero è accreditata quale Organismo di Ispezione di “Tipo B” ai sensi della norma europea UNI CEI ISO/IEC 17020:2012 per “l’ispezione sulla progettazione delle opere ai fini della validazione” nel campo delle “Costruzioni” (Certificato di Accreditamento N. 01120 Inspection Rev.001). La Struttura tecnico-organizzativa per la verifica della progettazione, unità interna alla Società, indipendente e imparziale rispetto alla casa madre, consente ad Autostrada del Brennero di poter verificare progetti di opere pubbliche anche di importo superiore alla soglia comunitaria di 20 milioni di Euro (Codice dei Contratti Pubblici: D.Lgs. 50/2016, art.26 e D.Lgs. 36/2023, art.42). I progetti verificati nel corso del 2025 dall’Organismo di Ispezione hanno riguardato la realizzazione di barriere antirumore, il risanamento di opere d’arte esistenti, la realizzazione di una stazione autostradale e la realizzazione di impianti di distribuzione di idrogeno.

STAZIONI AUTOSTRADALI

Le stazioni autostradali presenti lungo l’arteria A22 Autostrada del Brennero sono ventiquattro, così raggruppabili in base alla dislocazione geografica:

	N. Stazione	Estesa Km
Provincia Bolzano	8	116
Provincia Trento	7	71
Provincia Verona	3	60
Provincia Mantova	3	38
Provincia Reggio Emilia	1	7
Provincia Modena	2	22
Totale	24	314

Trattasi di pertinenze costantemente oggetto di manutenzione e interventi di potenziamento.

Nello specifico, gli interventi maggiormente significativi che hanno interessato l’esercizio 2025, possono essere riepilogati come segue.

Barriera di Brennero-Vipiteno (BZ)

Figura già approvato dal competente organo societario un progetto esecutivo per la realizzazione di un sottopasso pedonale di servizio per il collegamento del fabbricato di stazione di Brennero-Vipiteno (BZ) alle cabine di esazione della barriera Brennero. Tale sottopasso sarà realizzato trasversalmente alle carreggiate autostradali, avrà una lunghezza di 143,60 metri, una sezione di 2,50x2,40 metri e 23 accessi con gradinate - che troveranno collocazione all’interno dei *bumpers* di separazione delle piste - per raggiungere le cabine di esazione stesse. Scopo del progetto sarà quello di rendere più funzionale e fruibile la struttura, nonché incrementare ulteriormente i livelli di sicurezza del personale addetto al servizio di esazione, facilitando, infine, l’attività di manutenzione e pulizia.

Nel corso dell’esercizio 2025 la Società ha approvato la spesa volta a dotare le piste di entrata della barriera Brennero di un pannello a messaggio variabile full matrix e full color, utile alla gestione dinamica

delle piste medesime, compreso l'eventuale instradamento dei mezzi con massa superiore alle 7,5 tonnellate verso la stazione di controllo di Vipiteno.

Stazione autostradale di Bressanone-Zona Industriale (BZ)

Il progetto definitivo per il completamento dell'attuale semi-stazione autostradale di Bressanone-Zona Industriale (BZ) con la realizzazione di due ulteriori piste autonome, così da rendere possibile accesso e uscita da entrambe le carreggiate autostradali, è stato trasmesso al Concedente nel corso del 2013, al fine di ottenere dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiesto talune variazioni/integrazioni al progetto presentato dalla Società in fase istruttoria. Il progetto, opportunamente revisionato, è stato quindi trasmesso al Concedente nell'ottobre 2016. Sebbene il progetto non figure ancora approvato dal Concedente, nel febbraio 2020 la Società ha comunque deciso di procedere allo sviluppo del progetto esecutivo, avviando altresì ogni pratica volta all'acquisto dei terreni necessari per l'esecuzione dell'opera. Il progetto esecutivo è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 30 luglio 2021.

Nel corso dell'esercizio 2025 il Consiglio di Amministrazione Autobrennero ha peraltro approvato l'adeguamento del quadro economico del citato progetto esecutivo, al fine di evitare di porre a base della gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione prezzi non attualizzati o non confacenti l'interesse degli operatori economici, nonché al fine di tenere conto dei costi correlati a modifiche normative nel frattempo intervenute. Il cronoprogramma dell'intervento prevede che l'avvio dei lavori abbia luogo a fine esercizio 2026.

Stazione autostradale di Chiusa/Val Gardena (BZ)

In data 10 giugno 2025 sono stati ultimati i lavori per la realizzazione di un nuovo svincolo a rotatoria sulla S.S. 12, in prossimità della stazione autostradale di Chiusa/Val Gardena (BZ), adeguamento indispensabile per rispondere agli attuali volumi di traffico di zona. La stazione riveste, infatti, un ruolo fondamentale per il traffico, specie turistico, essendo la medesima prossima a collegamenti stradali verso importanti località di vacanza: Val Gardena, Val di Funes, altipiano dello Sciliar e così via.

Stazione autostradale di Egna-Ora-Termenò

In data 24 giugno 2024 sono stati affidati a terzi i lavori di riconfigurazione e ampliamento del parcheggio utenti presso la stazione autostradale di Egna-Ora-Termenò, ultimati in data 1 aprile 2025. La realizzazione di zone parcheggio esterne al nastro di competenza, in corrispondenza di punti nevralgici di incrocio tra la rete autostradale e la viabilità ordinaria, è fondamentale per potenziare il tracciato e rendere sempre più efficiente il servizio all'utenza, in quanto favorisce la mobilità dei clienti autostradali e dei cittadini in genere, puntando a contenere il traffico e a garantire maggiore sicurezza stradale. La linea d'azione risponde ad una sempre maggiore sensibilità dell'opinione pubblica in materia di contenimento dell'inquinamento, specialmente atmosferico ed acustico e, più in generale, ad un globale obiettivo di miglioramento della qualità della vita.

Stazione autostradale di Trento centro

Nel mese di novembre 2016 è stato approvato un progetto definitivo per il rifacimento della stazione autostradale di Trento centro e per la riconfigurazione della viabilità esterna. La stazione presenta particolarissima collocazione, posta com'è tra gli edifici di sede e l'edificio che ospita il Centro Assistenza Utenza (C.A.U.), nonché a ridosso del centro della città. La necessità di assicurare il collegamento tra l'edificio ovest di sede con il C.A.U., nonché l'intento di connotare la stazione dal punto di vista architettonico - affinché possa adeguatamente rappresentare la porta di ingresso della città - hanno portato a predisporre un progetto che prevede il rifacimento della stazione, dell'edificio di stazione, la

realizzazione di un tunnel aereo di collegamento tra la sede ed il C.A.U., nonché la riconfigurazione della viabilità esterna mediante la riorganizzazione dei percorsi stradali e dei parcheggi a ridosso della sede della Società. Il 17 febbraio 2017 il progetto è stato inviato alla Provincia Autonoma di Trento per l'ottenimento dell'Intesa. Successivamente è stata avviata la concertazione con la Commissione Paesaggistica della Provincia al fine di individuare una soluzione architettonica condivisa, alternativa a quella inizialmente presentata. In data 17 gennaio 2020 la Giunta Provinciale ha deliberato l'accertamento della conformità urbanistica e rilasciato l'autorizzazione paesaggistica. Il progetto esecutivo dell'opera è stato quindi approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 15 ottobre 2021.

Nella seduta di data 26 giugno 2023 il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato l'adeguamento del quadro economico caratterizzante il progetto, in funzione del sopravvenuto assetto normativo e della mutata situazione di mercato legata all'aumento dei prezzi.

In data 25 luglio 2023 il progetto è stato inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ente concedente, per ottenere il necessario benessere all'esecuzione dell'opera. Nel mese di aprile 2024 la Società, decorsi oltre 90 giorni dalla data di presentazione, al fine del mantenimento degli standard di sicurezza dell'infrastruttura in gestione, ha comunicato all'ente concedente l'intenzione di procedere all'indizione della gara per l'affidamento dei lavori anche in assenza del provvedimento di approvazione. In data 21 dicembre 2024 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento dei lavori con procedura aperta, aggiudicato in data 6 agosto 2025. L'avvio dei lavori è previsto abbia luogo nel corso dell'esercizio 2026.

Stazione autostradale di Trento sud

Con determina dell'Amministratore Delegato di data 27 dicembre 2024 sono stati approvati e affidati a terzi i lavori di riorganizzazione della viabilità del parcheggio per autovetture in corrispondenza della stazione autostradale di Trento sud. I relativi lavori, avviati ad aprile 2025, sono stati ultimati nel luglio successivo.

Stazione autostradale di Ala-Avio (TN)

Nel dicembre 2017 il progetto esecutivo di rifacimento della stazione autostradale di Ala-Avio (TN) è stato inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali) per l'approvazione di rito. Nel febbraio 2020, ancora in assenza di approvazione ministeriale, la Società si è comunque attivata in ordine all'affidamento a terzi dei lavori di esecuzione dell'opera, previa rappresentazione al Concedente di comunicazione attestante l'indifferibilità dell'intervento. In data 24 agosto 2020 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali) ha approvato il progetto esecutivo. In data 23 dicembre 2020 è stato pubblicato il bando di gara per l'affidamento dei lavori con procedura aperta. In data 15 ottobre 2021 sono stati aggiudicati i lavori che hanno avuto inizio in data 8 giugno 2022 e che sono tutt'ora in corso, posto i medesimi riguardare altresì il rifacimento del locale Centro per la Sicurezza Autostradale e la realizzazione di un nuovo collegamento alla viabilità ordinaria.

Superfici verdi

Nell'ambito degli interventi di gestione e manutenzione delle superfici a verde presso le stazioni autostradali eseguiti nel corso dell'anno 2025, come d'uso particolare attenzione è stata rivolta al miglioramento della valenza ecologica degli ambienti, mediante messa a dimora di specie vegetali caratterizzate da fioritura scalare, scelta che ha reso possibile ottenere piacevoli effetti cromatici, garantendo inoltre il contenimento delle attività manutentive.

Progetto “Alta Automazione” e transiti

Le ventiquattro stazioni autostradali presenti lungo il nastro A22 sono complessivamente provviste di 201 piste di esazione operative: 63 in entrata, 15 reversibili e 123 in uscita. Sono inoltre disponibili 41 piste utilizzabili per i trasporti eccezionali: 20 in entrata e 21 in uscita.

In corso d'anno è proseguito il progetto “Alta Automazione”, con l'installazione di ulteriori 8 casse automatiche presso le stazioni di Brennero (BZ), Vipiteno (BZ), Bressanone (BZ), Bolzano sud, Affi (VR), Verona nord e Pegognaga (MN). Al 31 dicembre 2025 gli apparati installati ed operativi figuravano essere 98, dislocati presso tutte le stazioni autostradali di competenza: fa eccezione la stazione autostradale di Trento centro, posta essere operativa esclusivamente in entrata.

STAZIONE	ENTRATE	REVERSIBILI*	USCITE	TOTALE	SPECIALI	
					Trasporti Eccezionali ENTRATE	USCITE
Brennero	4	3	13	20	1	1
Vipiteno***	1	3	4	8		1
Bressanone***	4		7	11	1	1
Bressanone ZI.**	2		2	4	1	1
Chiusa	2	1	4	7		
Bolzano Nord	2		5	7		
Bolzano Sud	4		8	12	1	1
Egna - Ora	2	1	5	8	1	1
San Michele	2	1	5	8	1	1
Trento Nord	2	1	5	8	1	1
Trento Centro	3			3		
Trento Sud	3		5	8	1	1
Rovereto Nord	2	1	4	7	1	1
Rovereto Sud	4		6	10	2	1
Ala - Avio	1	1	1	3		1
Affi	4		9	13	1	1
Verona Nord	4		7	11	1	1
Nogarole Rocca	2		4	6	1	1
Mantova Nord	3		6	9	1	1
Mantova Sud	2	1	4	7	1	1
Pegognaga	2	1	3	6	1	1
Reggiolo - Rolo	2	1	4	7	1	1
Carpi	3		6	9	1	1
Campogalliano	3		6	9	1	1
TOTALE	63	15	123	201	20	21

* Piste che possono essere aperte come entrata o come uscita

** Entrata disponibile sono in direzione Nord - uscita disponibile solo in direzione Sud

*** Comprese piste di entrata e di uscita per mezzi di cantiere non aperte al pubblico

Nel corso dell'anno 2025, i transiti più numerosi, in entrata e in uscita dal tracciato, sono stati registrati presso le stazioni di Verona nord (VR), Brennero (BZ), Bolzano sud e Affi (VR), stazioni peraltro dotate del maggior numero di piste.

Presso tali stazioni i valori rilevati figurano decisamente in rialzo rispetto all'annualità 2025: in media del 0,79% con riferimento ai transiti in ingresso e del 1,48% con riferimento alle uscite dal nastro.

STAZIONE	PISTE	ENTRATE	USCITE
Brennero (BZ)	20	5.561.216	5.463.180
Bolzano sud	12	5.396.442	5.436.706
Affi (VR)	13	5.332.067	5.309.934
Verona nord	11	5.159.196	5.879.452

STRUTTURE E IMPIANTI DI SERVIZIO

Nell'esercizio 2025 il "Centro Assistenza Utenti" (C.A.U.) è stato interessato alla ricezione di 223.543 chiamate entranti (254.670 nel 2024) e, di queste, ha servito 214.537 chiamate di informazione e/o assistenza (236.209 nel 2024), pari ad una media giornaliera di chiamate servite di oltre 588 unità (645 nel 2024). La modalità e la tempistica con la quale si è dato riscontro alle richieste servite sono state le seguenti: nel 86,20% dei casi (87,59% nel 2024) è stata data risposta entro 15 secondi, nel 9,75% (8,56% nel 2024) tra i 15 e 30 secondi, per i restanti 4,05% (3,86% nel 2024) oltre i 30 secondi.

Le giornate caratterizzate dalle maggiori richieste sono state venerdì 20 giugno 2025 e venerdì 14 novembre 2025:

Nello specifico, venerdì 20 giugno 2025 si è registrato traffico turistico in carreggiata nord in direzione Austria e Germania per il rientro dai periodi di ferie, con disagi correlati alla giornata di giovedì 19 giugno (Festività del Corpus Domini, con divieto di transito per i mezzi pesanti con massa a pieno carico superiore alle 7,5 T nel tratto Vipiteno – Brennero e conseguente ripartenza) sono pervenute 1.516 chiamate (prevalentemente concentrate nella fascia oraria dalle 08:00 alle 19:00), di cui 1.289 servite in voce direttamente dagli Operatori C.A.U. e 147 dalla sintesi vocale automatizzata; zero le chiamate reindirizzate e 80 le chiamate abbandonate.

In data venerdì 14 novembre 2025, (chiusura tratto autostradali fra Nogarole Rocca e Carpi in entrambe le carreggiate a causa di nebbia fitta, con la visibilità che è scesa anche al di sotto dei cinquanta metri), sono pervenute 1.991 chiamate (prevalentemente concentrate nella fascia oraria dalle 10:00 alle 20:00), di cui 1.248 servite in voce direttamente dagli Operatori C.A.U. e 669 dalla sintesi vocale automatizzata; zero le chiamate reindirizzate e 74 le chiamate abbandonate.

Nel corso del 2025, il C.A.U. ha gestito inoltre 50.672 eventi (incidenti, soccorsi meccanici, cantieri, guasti, trasporti eccezionali, etc.), pari ad una media di 138 eventi/giorno; inoltre, sono stati gestiti 1.248 eventi di coda (causati da incidenti, lavori, traffico intenso, eventi meteo, etc.) e 360 "codici neve". Le informazioni d'interesse per l'Utenza vengono veicolate inoltre attraverso i seguenti servizi:

- Sito Internet	www.autobrennero.it
- Sito WAP/ Mobile	www.a22.it
- APP per smartphone e tablet	App. Travel Assistant (Apple Store e Google Play) App. Telegram
- Televideo nazionale reti Rai	Rai 1 - Rai 2 - Rai 3
- Notiziari nazionali televisivi viabilità	Canale 5 e La7
- Notiziari nazionali radiofonici viabilità	Isoradio RTL 102,5 e QJSS
- Inforadio	Radio NBC - Rete Regione tratta Brennero (BZ) - Affi (VR) Radio Pico tratta Ala/ Avio (TN) - Campogalliano (MO) Sud Tirol 1 tratta Brennero (BZ) - Trento per Utenti di lingua tedesca

L'attuale organizzazione del C.A.U. è stata pensata e definita all'inizio del 2013. Essa prevede la divisione fra l'Area T.C.C. (*Traffic Control Center* - gestionale) ed l'Area T.I.C. (*Traffic Information Center* - informativa), quest'ultima attiva dalle ore 08:00 alle ore 19:00 con Operatori dedicati. Una più efficiente distribuzione delle linee in entrata, un utilizzo del risponditore automatico per filtrare le richieste in arrivo al fine di diminuire i tempi di risposta, hanno permesso di migliorare le *performances* del C.A.U. a vantaggio

dell'Utenza. A decorrere dal 1° gennaio 2022 sono stati nominati sei *Team Leader* presso il C.A.U. a cui è stato assegnato il compito di sovrintendere al gruppo di lavoro presente in ogni singolo turno per garantire l'efficienza operativa ed il rispetto delle procedure e delle disposizioni aziendali. Con decorrenza 1° agosto 2024 ad uno dei Team Leader è stato assegnato anche l'incarico di Vice Capo Ufficio C.A.U. L'organico dei Team Leader è stato implementato a decorrere dal 01 ottobre 2025 ad otto unità.

Le altre strutture interessate al soccorso e/o all'assistenza, presenti lungo l'asse autostradale, sono rappresentate da:

Caserme della Polizia Stradale	Vipiteno (BZ) Trento Verona Modena
Centri di Sicurezza Autostradale	Vipiteno (BZ) Bolzano San Michele (TN) Ala (TN) Verona Pegognaga (MN)

La Società ha puntato molto sulle nuove tecnologie che sono state utilizzate anche per potenziare il servizio e per renderlo sempre più fruibile ed efficiente. Le informazioni, infatti, sia quelle destinate al C.A.U. che al C.O.A (Centro Operativo Autostradale) della Polizia Stradale, sono di fondamentale importanza per la gestione del traffico e delle emergenze. La tabella sottostante evidenzia la dotazione di strutture e impianti di servizio nel 2025 rispetto al 2008.

		2025	2008
- Pannelli a messaggio variabile in itinere	n.	121	20
- Pannelli a messaggio variabile carrellati	n.	31	13
- Pannelli a messaggio variabile collegamento viabilità ordinaria	n.	28	10
- Lavagne luminose stazioni autostradali	n.	38	35
- Pannelli a messaggio variabile Progetto BrennerLec	n.	16	-
- Pannelli a messaggio variabile segnalazione prezzi carburanti Ad.S.	n.	24	-
- Pannelli a messaggio variabile indicanti parcheggi mezzi pesanti	n.	5	-
- Inforadio su km	km	314	314
- Colonnine SOS (una ogni 1500 metri c.a. per ogni carreggiata)	n.	385+44 in galleria	392
- Telecamere per controllo traffico	n.	158	80
- Telecamere monitoraggio AID Gallerie	n.	70	-
- Telecamere Sito Web A22	n.	13	-
- Sezioni di Rilevamento tempi percorrenza	n.	23	-
- Basi rilevamento dati meteorologici con sonda e sensori ghiaccio	n.	26	23
- Stazione di rilevamento traffico (spire)	n.	30	23
- Stazione di rilevamento traffico (radar)	n.	10	-
- Cabina di gestione impianto nebbia con sensori di visibilità	n.	23	23
- Sistema di rilevamento e guida luminosa nella nebbia su km	km	106	106
- Impianti contromano in Aree di Servizio	n.	22	-
- Stazioni Autostradali e Parcheggi	n.	10	-
- Mezzi adibiti ad operazioni invernali a disposizione:			
- spargitori con sistema di localizzazione	n.	64	50*
- innaffiatrici con sistema di localizzazione	n.	13	9*
- lame sgombero neve con sistema di localizzazione	n.	186	138*

* senza sistema di localizzazione

AREE DI SERVIZIO

Lungo i 314 chilometri di arteria di competenza Autobrennero si contano ventidue aree di servizio, di cui 11 dislocate lungo la carreggiata nord ed 11 ubicate lungo la carreggiata sud. In aggiunta ad esse figura a disposizione dell'utenza l'Autoparco Sadobre nei pressi di Vipiteno (BZ), accessibile da entrambe le carreggiate, nonché il "Plessi Museum", realizzato in corrispondenza del passo del Brennero (BZ).

A fine 2006, alla scadenza delle concessioni trentennali di cui ai servizi di distribuzione carburanti ed attività collaterali (Oil) nonché di ristoro e attività commerciali connesse (Non-oil), previo esperimento di procedure ad evidenza pubblica, la Società ha riassegnato ogni sub-concessione, stipulandone i relativi contratti con scadenza 30 aprile 2014.

Successivamente, nelle more dell'individuazione - tramite procedure competitive - di nuovi contraenti, in accordo con il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti detti contratti sono stati oggetto di proroga tecnica.

In data 7 agosto 2015, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico, ha emanato un Decreto Interministeriale recante l'approvazione del "Piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali" contenente le modalità di espletamento delle procedure competitive per l'affidamento dei servizi di distribuzione dei carbo-lubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio delle reti autostradali, distinte per tipologie in relazione alle diverse gestioni possibili dei servizi Oil e Non-oil per ogni area.

In data 16 ottobre 2015 il Consiglio di Amministrazione della Società ha pertanto approvato l'indizione di procedure ad evidenza pubblica volte ad affidare la gestione dei servizi di distribuzione carburanti ed attività collaterali (Oil) e i servizi di ristoro e attività commerciali connesse (Non-oil), per una durata pari ad anni 9.

Le procedure di selezione sono state in particolare suddivise in due fasi:

- una prima fase, che ha riguardato la pubblicazione di un avviso per la manifestazione di interesse rivolto al mercato, e reso pubblico attraverso la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, su alcuni quotidiani e sul sito internet della stazione appaltante;
- una seconda fase, con partecipazione limitata a quanti avevano manifestato interesse tramite domanda di partecipazione, relativamente ai quali è stato accertato il possesso dei requisiti richiesti nell'avviso.

La Società aveva peraltro suddiviso gli avvisi in diverse tipologie di gara:

- **"Non-oil ordinaria"**: affidamento in sub-concessione della gestione del servizio di ristoro e attività commerciali connesse;
- **"Non-oil con presidio"**: affidamento in sub-concessione della gestione del servizio di ristoro e attività commerciali connesse con possibilità di chiusura notturna del servizio ed apertura del solo bar, garantendo il presidio sull'area;
- **"Oil ordinaria"**: affidamento in sub-concessione della gestione del servizio di distribuzione di prodotti carbolubrificanti e attività collaterali;

- **“Oil con presidio”**: affidamento in sub-concessione della gestione del servizio di distribuzione di prodotti carbolubrificanti e attività collaterali, con possibilità di introduzione dei modelli self service *pre-payment* e con pagamento alla cassa, garantendo comunque il presidio dell’area;
- **“Unitaria”**: affidamento in sub-concessione della gestione unitaria del servizio di distribuzione di prodotti carbolubrificanti e attività collaterali (“Oil”), nonché del servizio di ristoro e attività commerciali connesse (“Non-oil”) in un’unica area di servizio;
- **“Accorpata a prevalenza ristoro”**: affidamento in sub-concessione della gestione accorpata a prevalenza ristoro del servizio di distribuzione di prodotti carbolubrificanti e attività collaterali (“Oil”), nonché del servizio di ristoro e attività commerciali connesse (“Non-oil”) in una coppia di aree di servizio;
- **“Accorpata a prevalenza Oil”**: affidamento in sub-concessione della gestione accorpata a prevalenza Oil del servizio di distribuzione di prodotti carbolubrificanti e attività collaterali (“Oil”), nonché dell’attività di ristorazione - cosiddetta - “sottopensilina” in una coppia di aree di servizio.

Esperita ogni procedura di gara, il cambio di gestione e l’avvio dei nuovi servizi è avvenuto per la quasi totalità dei casi nel triennio 2017-2019, per essere definitivamente completato nel corso dell’anno 2020.

• Interventi di manutenzione, riqualificazione e ampliamenti che hanno caratterizzato l’annualità 2025

I contratti di sub-concessione sottoscritti con i nuovi gestori Oil e Non-oil recano una serie di clausole pensate per mantenere uno *standard* elevato del livello qualitativo dei servizi offerti presso le aree di servizio.

Anche nel corso del 2025 importanti lavori di manutenzione e di ammodernamento hanno interessato molte delle aree di servizio presenti lungo il tracciato di competenza.

Per quanto riguarda in particolare gli investimenti previsti in capo ai gestori affidatari dei servizi Oil e Non-oil, a prosecuzione degli interventi dagli stessi realizzati a partire dall’anno 2018, nel corso dell’anno 2025 sono stati eseguiti i lavori di cui alla seguente elencazione.

Lavori edili e impianti tecnologici

Area di servizio Nogaredo ovest: rinnovamento del layout interno edificio non oil;

Area di servizio Po est: completamento del layout delle facciate esterne dell’edificio;

Area di servizio Trens ovest: rifacimento del layout interno e ampliamento dell’edificio.

Impianti di distribuzione carburante

Area di servizio Nogaredo est: rifacimento dell’impianto meccanico;

Area di servizio Po ovest: rifacimento dell’impianto meccanico.

Per quanto riguarda invece gli interventi da eseguirsi a cura della Società, nel corso del 2025 si è proceduto con le seguenti iniziative tese all’ammodernamento delle aree di servizio:

- ristrutturazione dei servizi igienici Oil e Non-oil presso l’area di servizio Plose est;
- manutenzione straordinaria dei servizi igienici presso l’area di servizio Sciliar ovest;
- riqualificazione di pavimenti, rivestimenti e pareti divisorie dei servizi igienici presso l’area di servizio Laimburg ovest;
- esecuzione di parte dei lavori di restyling esterno del fabbricato dell’area di servizio Campogalliano ovest.

MODIFICHE CONTRATTUALI NEI RAPPORTI CON I SUB-CONCESSIONARI

Con note di data 28 ottobre 2024 e 23 dicembre 2024, l'impresa Socogas Rete S.r.l. ha comunicato la fusione per incorporazione dell'impresa So.Se.Pa. S.r.l., gestore del servizio Oil dell'area di servizio Laimburg ovest (contratto di sub-concessione n. 499-2017 di data 12 dicembre 2017 e successivo atto aggiuntivo di proroga biennale n. 243 -2022 di data 13 giugno 2022).

Conclusa con esito positivo la verifica del possesso dei requisiti di ordine generale in capo all'impresa Socogas Rete S.r.l., quest'ultima è subentrata nella titolarità del menzionato contratto, giusta determina dell'Amministratore Delegato n. 326 di data 26 marzo 2025.

In data 12 maggio 2025 è stato sottoscritto l'atto aggiuntivo n. 217-2025 al citato contratto di sub-concessione n. 499-2017 di data 12 dicembre 2017, che formalizza il subentro dell'impresa Socogas Rete S.r.l. nella gestione del servizio di distribuzione di prodotti carbolubrificanti e attività collaterali (Oil) presso l'area di servizio Laimburg ovest.

- Royalties

I ricavi derivanti dalle *royalties* connesse con i contratti di sub-concessione per la gestione *Oil* e *Non-oil* delle aree di servizio dell'A22 hanno raggiunto il valore di 23,23 milioni di Euro (23,10 nel 2024), di cui 4,92 milioni di Euro relativi all'attività dei "carburanti" (nel 2024 furono 5,12 milioni di Euro) e 18,31 milioni di Euro al settore "ristoro" (nel 2024 furono 17,98 milioni di Euro).

Nel 2025 il valore delle vendite dei "prodotti Non-oil" effettuate dai Gestori ha raggiunto i 58,29 milioni di Euro (allegato n. 12), contro i 57,71 milioni di Euro del 2024: in termini percentuali, l'incremento è dell'1,00%.

Come desumibile dagli allegati dal n. 7 al n. 11, che espongono con tabelle e grafici l'andamento quantitativo delle vendite espresse in litri o chilogrammi di carburanti e lubrificanti, si rileva una contrazione generalizzata dei quantitativi erogati di gasolio (-2,69%), GPL (-2,13%) e olio lubrificante (-2,67%), più marcata la flessione del metano (-25,26%). In controtendenza, la benzina evidenzia un incremento significativo (+9,14% sul 2024), risultando l'unico prodotto in crescita nel periodo considerato.

Di seguito si riporta una tabella che riassume le quantità dei prodotti petroliferi erogati presso le aree di servizio sull'A22 nell'ultimo quinquennio:

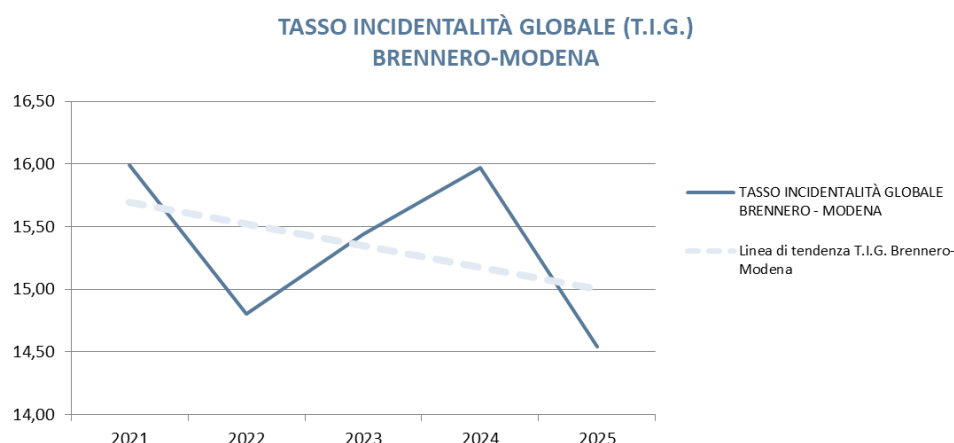
		2025	2024	2023	2022	2021
- benzina	litri (milioni)	20,18	18,49	18,14	17,99	11,86
- gasolio	litri (milioni)	38,68	39,75	41,14	44,74	28,24
- GPL	litri (milioni)	3,67	3,75	4,02	4,13	3,41
- olio lubrificante	kg. (migliaia)	12,73	13,08	12,88	11,89	11,10
- metano	kg. (migliaia)	1053	1409	1244	760	1338

INCIDENTALITÀ E PROVVEDIMENTI PER LA SICUREZZA STRADALE

Il Tasso di Incidentalità Globale (T.I.G.) costituisce certamente l'indicatore sintetico di riferimento più significativo ed efficace per rappresentare il livello di sicurezza offerto da una infrastruttura viaria; tale tasso è definito quale rapporto fra il numero di incidenti occorsi in un anno ed il totale del numero di chilometri percorsi effettivamente da tutti i veicoli che - nello stesso anno - sono transitati lungo l'arteria in questione.

Nel 2025, il T.I.G. rilevato lungo tutti i 314 chilometri dell'A22 – Autostrada del Brennero S.p.A. è risultato pari a 14,54, valore che rappresenta il miglior dato di sempre per l'infrastruttura; tale dato supera il *record* che era stato raggiunto nel 2022 (pari a 14,81) ed il precedente del 2023 (pari a 15,44). Il fatto che negli ultimi 4 anni si siano rilevati i quattro migliori risultati nella storia di questo parametro, rende particolarmente evidente gli sforzi continuamente compiuti dalla Società nel campo della sicurezza stradale a tutela dei Viaggiatori e dei Lavoratori impegnati sull'arteria.

Il trend dell'indicatore, come si può osservare dal grafico sotto riportato, è in decisa diminuzione:



La tabella seguente espone i dati dell'incidentalità relativi al periodo 2021-2025:

TASSO INCIDENTALITÀ GLOBALE (T.I.G.) BRENNERO- MODENA

Anno	2021	2022	2023	2024	2025
Numero incidenti					
- Totale	690	750	804	844	774
- Con feriti	195	224	220	262	219
- Con morti	9	13	5	8	13
- Con danni a persona	204	237	225	270	232
- Con soli danni a cose	486	513	579	574	542
Numero feriti	323	379	398	466	382
Numero morti	9	13	5	9	15
Veicoli/ Km	4.315.238.385	5.065.566.514	5.207.866.783	5.284.626.615	5.323.087.486
Tasso Incidentalità globale (TIG) **	15,99	14,81	15,44	15,97	14,54
TIG					
Media Nazionale	28	27	27	**	**

* Dato Aiscat non disponibile

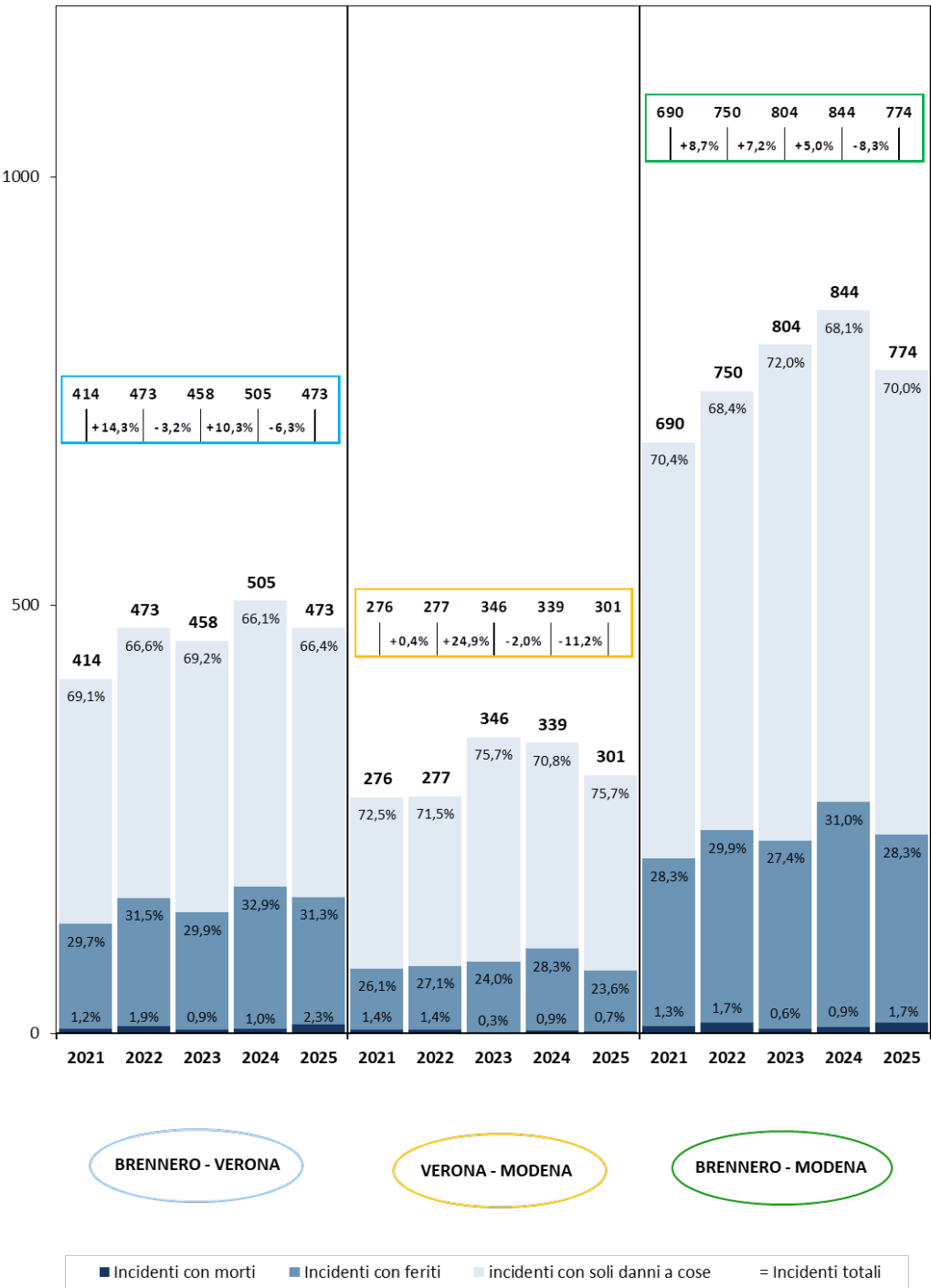
$$**\text{Tasso incidentalità} = \frac{\text{n° totale incidenti}}{\text{veicoli x Km}} \times 100000000$$

Naturalmente va ricordato che i dati di incidentalità assoluta riferiti all'anno 2021 nonché, in parte, al 2022, devono essere letti tenendo ben a mente l'impatto che le misure attuate dai governi per cercare di limitare la pandemia mondiale del virus Covid-19 hanno avuto in termini di riduzione del numero di veicoli in circolazione e di chilometri percorsi.

Infatti, osservando i dati espressi in valore assoluto esposti nella tabella precedente, emerge come il *trend* complessivo del "numero degli incidenti totali" nel periodo 2021-2025, evidenzia una flessione concentrata negli anni 2021 e 2022, in corrispondenza della persistente incidenza degli effetti pandemici. Tale dinamica risulta coerente e strettamente correlata all'andamento generale del traffico.

Un confronto esteso ad anni maggiormente rappresentativi perché precedenti alla pandemia, come nel grafico che segue, evidenzia il positivo *trend* di riduzione dell'incidentalità in A22:

STATISTICA INCIDENTI 2021-2025



Simili risultati, considerando sempre la peculiare incidenza degli effetti pandemici che hanno interessato i dati del 2021 e parzialmente i dati del 2022, sono il frutto di un lungo, attento e costante impegno per migliorare la sicurezza autostradale. Nel corso del tempo, Autostrada del Brennero S.p.A. ha adottato numerosi provvedimenti volti a proteggere la vita umana di viaggiatori e lavoratori, nonché a rendere il traffico più scorrevole e sicuro.

Il provvedimento forse più efficace è quello relativo al divieto di sorpasso imposto ai mezzi pesanti, misura introdotta con tempistiche differenziate per limiti di massa, orario e tratta, e che ha concorso a ridurre il livello di incidentalità sulla A22 del 70% rispetto all'anno 1999 di prima introduzione.

Di seguito si ripercorrono le tappe temporali dei provvedimenti inerenti tale divieto:

- il divieto di sorpasso per i mezzi pesanti fu introdotto per la prima volta il 10 maggio 1999 nel tratto Brennero (BZ) - Ala (TN) e riguardava i veicoli adibiti al trasporto di cose aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate;
- nell'aprile 2001 il divieto fu esteso agli autoveicoli trainanti *caravan* o rimorchi, così come sono identificati dall'art. 56 del Codice della Strada;
- dal 15 giugno 2007 il divieto di sorpasso fu esteso su tutti i 314 chilometri di arteria autostradale: per i veicoli di massa superiore alle 12 tonnellate nei tratti Bolzano Sud - Modena (dalle 6:00 alle 22:00), mentre nel tratto Bolzano Sud - Brennero (BZ) il divieto era vigente per i veicoli di massa superiore alle 7,5 tonnellate dalle ore 0:00 alle 24:00;
- dal 1 agosto 2017 vige lungo tutto il tracciato dell'Autostrada del Brennero il divieto di sorpasso per i veicoli di massa a pieno carico superiore 7,5 tonnellate e per i treni costituiti da autoveicoli trainanti *caravan* o rimorchi, dalle ore 0:00 alle ore 24:00, in entrambi i sensi di marcia (salvo alcune eccezioni ben delimitate): il divieto di sorpasso diventa così omogeneo lungo tutta l'autostrada, sia per quanto riguarda i veicoli tenuti a tale obbligo, sia per l'orario giornaliero.

Fra le ulteriori misure prese in favore della sicurezza stradale, una menzione particolare spetta sicuramente a quella che, dal 2011, ha imposto il divieto di sosta a tutti i veicoli nelle piazzole di emergenza, nel tratto compreso fra le stazioni autostradali di Brennero (BZ) e Trento Centro, riservando tali spazi esclusivamente alla sosta di emergenza.

Nel corso del 2012 tale divieto è stato esteso all'intero tracciato dell'A22.

Un ulteriore provvedimento che incide direttamente sulla sicurezza stradale è quello che stabilisce la velocità massima di 110 Km/h quale "limite generale della tratta" per tutti i veicoli fra le stazioni di Bolzano Sud e Brennero (BZ); sul resto della tratta, come previsto dal Codice della Strada, il limite è quello dei 130 Km/h, fatta eccezione per il limite massimo di velocità di 60 Km/h per tutti i veicoli di massa a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate, non adibiti al trasporto di persone, nel tratto compreso fra la stazione di Bolzano Sud e quella di Chiusa - Val Gardena (BZ); tali limiti valgono per entrambi i sensi di marcia.

Ai provvedimenti che incidono sulla circolazione e sulla velocità si accompagnano quelli (emessi tramite ordinanze annuali, comunicate al Concedente) circa l'obbligo di utilizzo di catene e/o pneumatici invernali nel periodo invernale. La Società ha infatti istituito l'obbligo - per i conducenti di veicoli a motore esclusi i motoveicoli - che dal 15 novembre di ogni anno al 15 aprile di quello successivo transitano lungo l'intero percorso dell'autostrada A22, di essere muniti di pneumatici invernali (da neve) conformi alle disposizioni della Direttiva Comunitaria n. 92/23 CE o a quelle dei Regolamenti ECE-ONU in materia, ovvero di avere a bordo catene o altri mezzi antisdrucchiolevoli omologati ed idonei ad essere prontamente utilizzati.

Nelle stesse ordinanze che vengono emesse annualmente, è stato inoltre prescritto il divieto di circolazione per i motoveicoli in presenza di neve o ghiaccio al suolo o in caso di nevicata in atto, come previsto anche dalla Direttiva del 16 gennaio 2013 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla circolazione stradale in periodo invernale ed in caso di emergenza neve.

Il susseguirsi nel tempo di diversi provvedimenti (tra l'altro attuati in momenti diversi e con svariati aggiornamenti circa le limitazioni di tratta/orari/limiti di massa, etc.) contribuisce a non rendere perfettamente omogenei tra loro i dati relativi all'incidentalità rilevati nei vari anni.

Ricordando sempre tale premessa, nella tabella “Riepilogo incidentalità nel tratto Brennero–Modena” che segue si prendono in considerazione gli ultimi 10 anni ed il 1999, anno di introduzione dei primi provvedimenti sul divieto di sorpasso: si nota come il valore del tasso di incidentalità (T.I.G.) raggiunto nel 2025 (14,54), già commentato, rappresenti il migliore rilevato nell'intero periodo di osservazione. Tale risultato si inserisce in un trend di progressivo miglioramento, confermato dal fatto che i valori conseguiti nel periodo 2022-2025 risultano i più favorevoli registrati.

Tutto questo dimostra in modo evidente che i provvedimenti presi, gli interventi eseguiti sull'infrastruttura e gli sforzi posti in essere in tutti i settori per cercare di migliorare la sicurezza stradale hanno oggettivamente dato i frutti sperati.

Analizzando più in dettaglio i tassi di incidentalità, le diverse sotto categorie confermano il *trend* di costante e decisa riduzione degli anni dal 1999.

RIEPILOGO INCIDENTALITÀ NEL TRATTO BRENNERO-MODENA

CONFRONTO FENOMENO INFORTUNISTICO

N° INCIDENTI	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	1999	% 2025/1999
TOTALE INCIDENTI	774	844	804	750	690	617	863	851	884	936	1.875	- 58,7 %
VEICOLI PESANTI (> 7,5 t)	257	305	278	212	245	227	294	279	319	339	486	- 47,1 %
VEICOLI LEGGERI (< 7,5 t)	517	539	526	538	445	390	569	572	565	597	1.389	- 62,8 %
CON ESITO MORTALE	13	8	5	13	9	14	10	6	13	15	33	- 60,6 %
CON FERITI	219	262	220	224	195	166	243	225	242	253	413	- 47,0 %
CON FERITI O MORTI	232	270	225	237	204	180	253	231	255	268	446	- 48,0 %
CON DANNI A COSE	542	574	579	513	486	437	610	620	629	668	1.429	- 62,1 %

CONFRONTO TASSO INCIDENTALITÀ

TASSO INCIDENTALITÀ	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	1999	% 2025/1999
INCIDENTALITÀ TOTALE	14,54	15,97	15,44	14,81	15,99	17,04	16,99	16,83	17,81	19,49	48,76	- 70,2 %
VEICOLI PESANTI (> 7,5 t)	27,90	33,88	31,09	22,96	26,53	26,69	32,79	31,60	37,89	42,49	83,61	- 66,6 %
VEICOLI LEGGERI (< 7,5 t)	11,74	12,29	12,19	12,99	13,12	14,08	13,60	13,70	13,71	14,90	42,55	- 72,4 %
CON ESITO MORTALE	0,24	0,15	0,10	0,26	0,21	0,39	0,20	0,12	0,26	0,31	0,86	- 71,5 %
CON FERITI	4,11	4,96	4,22	4,42	4,52	4,59	4,78	4,45	4,88	5,27	10,74	- 61,7 %
CON FERITI O MORTI	4,36	5,11	4,32	4,68	4,73	4,97	4,98	4,57	5,14	5,58	11,60	- 62,4 %
CON DANNI A COSE	10,18	10,86	11,12	10,13	11,26	12,07	12,01	12,26	12,68	13,91	37,16	- 72,6 %

$$\text{Tasso incidentalità} = \frac{\text{n° totale incidenti}}{\text{veicoli x Km}} \times 100\%$$

Veicoli x Km = sono i chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate in autostrada

Note sul divieto di sorpasso nel tratto Brennero-Modena:

Dal 1° agosto 2017 (ordinanza n.89/2017) vige lungo tutto il tracciato dell'Autostrada del Brennero - A22, da Brennero a Modena, dal km 0 al km 314, il divieto di sorpasso per i veicoli di massa a pieno carico > 7,5 t e per i treni costituiti da autoveicoli trainanti caravan o rimorchi, dalle ore 0 alle ore 24, in entrambi i sensi di marcia

Nella tabella seguente, analizzando la sola tratta Brennero (BZ) - Ala (TN), si conferma l'evoluzione positiva del tasso di incidentalità totale, che passa dal 14,36 nel 2024 al 13,30 nel 2025, collocandosi al secondo miglior valore rilevato, dopo il dato record del 2023 pari al 12,78.

RIEPILOGO INCIDENTALITÀ NEL TRATTO CON DIVIETO DI SORPASSO BRENNERO-ALA

CONFRONTO FENOMENO INFORTUNISTICO

N° INCIDENTI	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	1999	% 2025/1999
TOTALE INCIDENTI	380	410	361	369	330	271	413	402	438	460	1.007	- 62,3 %
VEICOLI PESANTI (> 7,5 t)	118	150	118	114	130	110	146	141	164	172	285	- 58,6 %
VEICOLI LEGGERI (< 7,5 t)	262	260	243	255	200	161	267	261	274	288	722	- 63,7 %
CON ESITO MORTALE	10	5	3	7	5	5	4	2	5	9	13	- 23,1 %
CON FERITI	123	139	113	121	94	77	132	104	118	102	177	- 30,5 %
CON FERITI O MORTI	133	144	116	128	99	82	136	106	123	111	190	- 30,0 %
CON DANNI A COSE	247	266	245	241	231	189	277	296	315	349	817	- 69,8 %

CONFRONTO TASSO INCIDENTALITÀ

TASSO INCIDENTALITÀ	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	1999	% 2025/1999
INCIDENTALITÀ TOTALE	13,30	14,36	12,78	13,49	14,42	14,07	15,13	14,78	16,38	17,83	40,11	- 66,8 %
VEICOLI PESANTI (> 7,5 t)	23,38	30,26	23,59	21,94	25,04	22,77	28,56	28,03	34,29	38,24	75,41	- 69,0 %
VEICOLI LEGGERI (< 7,5 t)	11,14	11,02	10,45	11,51	11,31	11,16	12,03	11,77	12,48	13,52	33,85	- 67,1 %
CON ESITO MORTALE	0,35	0,18	0,11	0,26	0,22	0,26	0,15	0,07	0,19	0,35	0,52	- 32,4 %
CON FERITI	4,31	4,87	4,00	4,42	4,11	4,00	4,83	3,82	4,41	3,95	7,05	- 38,9 %
CON FERITI O MORTI	4,66	5,04	4,11	4,68	4,33	4,26	4,98	3,90	4,60	4,30	7,57	- 38,5 %
CON DANNI A COSE	8,65	9,32	8,67	8,81	10,10	9,81	10,15	10,88	11,78	13,53	32,54	- 73,4 %

$$\text{Tasso incidentalità} = \frac{\text{n° totale incidenti}}{\text{veicoli x Km}} \times 100$$

Veicoli x Km = sono i chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate in autostrada

Note sul divieto di sorpasso nel tratto Brennero-Modena:

Dal 1° agosto 2017 (ordinanza n.89/2017) vige lungo tutto il tracciato dell'Autostrada del Brennero - A22, da Brennero a Modena, dal km 0 al km 314, il divieto di sorpasso per i veicoli di massa a pieno carico > 7,5 t e per i treni costituiti da autoveicoli trainanti caravan o rimorchi, dalle ore 0 alle ore 24, in entrambi i sensi di marcia

Anche analizzando i dati del tratto Ala (TN) - Modena, si nota un netto miglioramento: il tasso passa da 17,86 nel 2024 a 15,98 nel 2025, a conferma dell'evoluzione positiva non solo a livello complessivo, ma anche nelle diverse sottocategorie considerate.

RIEPILOGO INCIDENTALITÀ NEL TRATTO CON DIVIETO DI SORPASSO ALA-MODENA

CONFRONTO FENOMENO INFORTUNISTICO

N° INCIDENTI	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	1999	% 2025/1999
TOTALE INCIDENTI	394	434	443	381	360	346	450	449	446	476	868	- 54,6 %
VEICOLI PESANTI (> 7,5 t)	139	155	160	98	115	117	148	138	155	167	201	- 30,8 %
VEICOLI LEGGERI (< 7,5 t)	255	279	283	283	245	229	302	311	291	309	667	- 61,8 %
CON ESITO MORTALE	3	3	2	6	4	9	6	4	8	6	20	- 85,0 %
CON FERITI	96	123	107	103	101	89	111	121	124	151	236	- 59,3 %
CON FERITI O MORTI	99	126	109	109	105	98	117	125	132	157	256	- 61,3 %
CON DANNI A COSE	295	308	334	272	255	248	333	324	314	319	612	- 51,8 %

CONFRONTO TASSO INCIDENTALITÀ

TASSO INCIDENTALITÀ	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	1999	% 2025/1999
INCIDENTALITÀ TOTALE	15,98	17,86	18,59	16,35	17,76	20,42	19,16	19,21	19,49	21,41	65,02	- 75,4 %
VEICOLI PESANTI (> 7,5 t)	33,37	38,32	40,61	24,26	28,43	31,86	38,40	36,34	42,62	48,00	98,87	- 66,2 %
VEICOLI LEGGERI (< 7,5 t)	12,44	13,78	14,23	14,69	15,10	17,26	15,38	15,89	15,12	16,48	58,94	- 78,9 %
CON ESITO MORTALE	0,12	0,12	0,08	0,26	0,20	0,53	0,26	0,17	0,35	0,27	1,50	- 91,9 %
CON FERITI	3,89	5,06	4,49	4,42	4,98	5,25	4,73	5,18	5,42	6,79	17,68	- 78,0 %
CON FERITI O MORTI	4,01	5,19	4,57	4,68	5,18	5,78	4,98	5,35	5,77	7,06	19,18	- 79,1 %
CON DANNI A COSE	11,96	12,68	14,01	11,67	12,58	14,64	14,18	13,86	13,72	14,35	45,85	- 73,9 %

$$\text{Tasso incidentalità} = \frac{\text{n° totale incidenti}}{\text{veicoli x Km}} \times 100$$

Veicoli x Km = sono i chilometri complessivamente percorsi dalle unità veicolari entrate in autostrada

Note sul divieto di sorpasso nel tratto Brennero-Modena:

Dal 1° agosto 2017 (ordinanza n.89/2017) vige lungo tutto il tracciato dell'Autostrada del Brennero - A22, da Brennero a Modena, dal km 0 al km 314, il divieto di sorpasso per i veicoli di massa a pieno carico > 7,5 t e per i treni costituiti da autoveicoli trainanti caravan o rimorchi, dalle ore 0 alle ore 24, in entrambi i sensi di marcia

Negli allegati dal n. 14 al n. 16 sono esposti ulteriori dati e dettagli riferiti alla sicurezza ed all'incidentalità.

ASSISTENZA AL TRAFFICO

Nel corso del 2025, il servizio di assistenza al traffico lungo l'intero tratto dell'A22 è stato prestato e garantito con l'impiego di 83 figure professionali altamente preparate e specificatamente addestrate, che hanno ottenuto la qualifica di "Ausiliario della viabilità" alla fine di un lungo ed articolato corso di formazione.

Tale Personale specializzato è logisticamente dislocato presso i 6 "Centri di servizio per la Sicurezza Autostradale" (C.S.A.) presenti lungo l'Autostrada del Brennero.

Per svolgere al meglio ed in sicurezza il proprio lavoro, gli Ausiliari hanno in dotazione degli automezzi furgonati specificatamente allestiti con una livrea ad alta visibilità appositamente studiata e dotati di dispositivi luminosi e di segnalazione in modo da facilitarne l'immediato riconoscimento da parte di chi viaggia anche a distanza ed in condizioni meteo difficili. Gli automezzi in dotazione - nel corso del 2025 - sono stati complessivamente 39, tutti dotati di radio, telefono mobile e geolocalizzati. Questi apparecchi garantiscono le comunicazioni con la "centrale operativa" (C.A.U. Centro Assistenza Utenti) di Autostrada del Brennero sita in corrispondenza della stazione autostradale di Trento Centro, in modo da poter rispondere il più rapidamente possibile alle necessità ed alle emergenze.

Nel corso del 2025, gli Ausiliari della viabilità hanno effettuato sull'intera arteria 19.680 interventi (16.509 nel 2024) con 70.663 ore di pattugliamento (65.204 nel 2024) e 3,51 milioni di chilometri percorsi (3,48 nel 2024). I numeri menzionati sono solo una parte dell'impegno che la Società dedica alla sicurezza stradale nel suo complesso. Questo impegno si estende dalla fase preventiva, che include pattugliamenti, ispezioni visive delle infrastrutture (gallerie, viadotti, segnaletica, illuminazione, guard-rail, reti, ecc.), presidi lungo l'arteria e servizi offerti presso stazioni di servizio, aree di sosta e parcheggi, fino alla fase di intervento effettivo. Quest'ultima comprende principalmente il soccorso in caso di calamità naturali (condizioni meteorologiche avverse) e incidenti, la segnalazione di eventi, situazioni di pericolo e code, nonché l'attivazione di allarmi per emergenze riguardanti soccorsi sanitari, meccanici e tecnici.

Un altro dato che può contribuire a dare efficacemente la percezione della preziosa funzione svolta nei confronti dei Viaggiatori è costituito dal numero degli interventi effettuati ogni giorno: nel corso del 2025, gli Ausiliari hanno svolto in media 54 interventi al giorno (45 l'anno precedente), equivalenti ad 1 intervento ogni 26 minuti, con un velocità media d'intervento pari a 6'50", dato quest'ultimo in miglioramento rispetto agli anni precedenti, nei quali si era mantenuto sostanzialmente stabilizzato negli ultimi anni, a conferma di un sensibile incremento dell'efficienza e della rapidità di intervento.

AUSILIARI DELLA VIABILITÀ

	2025	2024	2023	2022	2021
Ausiliari della viabilità	83	83	83	83	81
Automezzi ausiliari viabilità	39	39	39	39	39
Interventi	19.680	16.509	14.703	14.062	12.422
Media giornaliera interventi	54	45	40	39	34
Km. percorsi	3.516.063	3.488.528	3.067.307	3.388.886	3.198.220
Ore pattugliamento	70.663	65.204	66.808	63.888	65.848
Tempo medio d'intervento in minuti	6'50"	7'00"	7'00"	7'00"	6'55"

Come nel 2024, anche nell'anno 2025 le cause più frequenti degli interventi effettuati dagli Ausiliari della viabilità sono costituite da mezzi in avaria (pari rispettivamente a 8.915 nel 2025 e 8.141 nel 2024) e dal

recupero di materiali e/o animali (pari rispettivamente a 5.053 nel 2025 e 3.838 nel 2024). Queste due tipologie, da sole, costituiscono quasi il 71% di tutti gli interventi effettuati nell'anno.

INTERVENTI DEGLI AUSILIARI DELLA VIABILITÀ 2025

AUSILIARI DELLA VIABILITÀ DI	KM DI COMPETENZA	TIPO DI INTERVENTO					TOTALE INTERVENTI	TEMPI MEDI D'INTERVENTO (min)
		DANNEGGIAMENTI	RECUPERO MATERIALI E/ O ANIMALI	SEGNALAZIONE MEZZI IN AVARIA	SEGNALAZIONE CODE	ALTRO		
VIPITENO	54	322	320	1.383	8	484	2.517	7'15"
BOLZANO	49	335	1.034	1.595	10	779	3.753	7'10"
S. MICHELE	56	378	917	1.323	17	381	3.016	7'15"
ALA	49	366	699	1.530	3	424	3.022	6'25"
VERONA	49	294	965	1.525	7	979	3.770	6'30"
PEGOGNAGA	57	353	1.118	1.559	18	556	3.604	6'30"
TOTALE	314	2.048	5.053	8.915	63	3.603	19.682	6'50"

Gli Ausiliari della viabilità addetti all'assistenza ed alle emergenze collegate al traffico lungo l'arteria autostradale sono affiancati nel loro lavoro da altre importanti istituzioni che svolgono i propri compiti con il proprio personale qualificato, quali la Polizia Stradale che svolge il proprio servizio di pattugliamento, di prevenzione, di controllo e di Pubblica sicurezza in sinergia con la centrale operativa della Società; si rammentano inoltre anche gli interventi effettuati quotidianamente per fornire assistenza meccanica e sanitaria effettuati da operatori professionali che operano in totale coordinamento con A22. In caso di necessità, infatti, queste forze vengono - per la maggior parte dei casi - allertate tramite il Centro Assistenza Utenti (C.A.U.).

Nel corso del 2025, Polizia Stradale, Vigili del Fuoco, Addetti al soccorso meccanico ed al soccorso sanitario hanno effettuato complessivamente 16.906 interventi, che, con l'aggiunta degli interventi svolti dagli Ausiliari della viabilità e dai C.S.A. (39.183) arrivano ad un totale di 56.089 interventi eseguiti lungo tutto il tracciato autostradale.

	2025	2024	2023	2022	2021
Servizi di assistenza della Società	39.183	32.373	34.613	24.764	22.712
Officine esterne	7.024	8.536	8.468	7.877	6.833
Polizia Stradale	8.632	8.268	8.621	6.774	5.934
Vigili del fuoco	789	945	939	1.069	718
Soccorso sanitario	440	410	297	403	257
Elambulanza	21	33	20	27	27
Totale interventi	56.089	50.565	52.958	40.914	36.481

Nell'allegato n. 13 sono esposti ulteriori dati di analisi sugli interventi di soccorso.

LA GESTIONE DEGLI INVESTIMENTI

LE ATTIVITÀ DI COSTRUZIONE

A fine 2005 un nuovo piano finanziario è divenuto parte integrante della convenzione tra Autostrada del Brennero S.p.A. e l'Ente concedente.

Detto strumento programmatico, riferito all'arco temporale 2003-2045, ricomprende interventi miranti all'ammodernamento del tracciato, all'adeguamento del medesimo ai volumi di traffico e, più in generale, al potenziamento del nastro A22: così la realizzazione della terza corsia nel tratto Verona–Modena, l'adeguamento della corsia d'emergenza nel tratto Egna (BZ)–Verona, la realizzazione di sovrappassi, vie di fuga, accessi, piazzole di emergenza, barriere antirumore, la riqualificazione delle aree infrastrutturali, dei centri di manutenzione, delle stazioni autostradali, del Centro Assistenza Utenti, la costruzione della caserma di Polizia Stradale a Trento, l'implementazione di tecnologie per la sicurezza, la realizzazione di nuove stazioni autostradali.

I lavori di realizzazione di cui al citato piano hanno avuto inizio nell'anno 2005.

In vista della scadenza della concessione per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada Brennero – Verona – Modena (30 aprile 2014), con provvedimento datato 25 marzo 2014 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha invitato la Società a proseguire, a far data dall'1 maggio 2014, nella gestione della concessione medesima secondo i termini e le modalità previsti dalla convenzione e dagli atti aggiuntivi alla stessa, così da garantire il servizio autostradale senza soluzione di continuità.

Con medesima nota l'Ente concedente ha ordinato alla Società il proseguimento delle attività di ordinaria manutenzione, al fine di assicurare il mantenimento della funzionalità della tratta di competenza, nonché l'esecuzione di tutti gli interventi volti al mantenimento degli standard di sicurezza dell'infrastruttura in gestione.

Autostrada del Brennero S.p.A. ha quindi proseguito ogni attività convenzionalmente di competenza, sia assicurando la manutenzione ordinaria del nastro, sia portando avanti l'esecuzione di interventi ricompresi tra gli investimenti di piano finanziario.

❖ Terza corsia Verona - Modena

La realizzazione della terza corsia è certamente il più importante e articolato ampliamento infrastrutturale che Autostrada del Brennero S.p.A. abbia mai affrontato dai tempi della costruzione del nastro A22.

L'opera riguarda il tratto autostradale compreso tra Verona nord e l'intersezione con l'A1: il potenziamento dell'arteria interesserà pertanto le province di Verona, Mantova, Reggio Emilia, Modena, per un'estensione complessiva di 90 chilometri.

L'intervento, che a lavori ultimati doterà il citato tratto autostradale di tre corsie di marcia per ciascuna carreggiata, è così riassumibile:

- realizzazione del raccordo tra la configurazione settentrionale del tracciato, provvista di corsia dinamica, e la futura configurazione meridionale, dotata di terza corsia di marcia;
- realizzazione della terza corsia, da approntarsi recuperando lo spazio dall'attuale spartitraffico centrale erboso;
- rifacimento dello svincolo d'interconnessione A22-A1 e, su specifica richiesta dell'Ente concedente, prolungamento dell'arteria in direzione sud, verso Sassuolo.

L'adeguamento delle opere d'arte presenti lungo la porzione di tracciato interessata dai lavori sarà la sfida più grande.

Il progetto definitivo dell'opera - 90 km d'infrastruttura all'avanguardia, da percorrere con l'ausilio di sistemi a elevata tecnologia innovativa - è stato approvato dai competenti organi societari, ottenendo altresì il decreto di compatibilità ambientale dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali (decreto protocollo UVA_DEC-2011-0000401).

Con provvedimento n. 3167 di data 22 aprile 2014 del Direttore Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale – Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, è stato accertato il perfezionamento del procedimento d'Intesa Stato-Regioni ed è stato apposto il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree da espropriare, e/o occupare, e/o asservire.

Con nota datata aprile 2019 la Società ha richiesto all'Ente concedente la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 9 del DPR n. 327/2001, mediante il rinnovo dell'Intesa Stato-Regioni di cui al DPR n. 383/1994.

Con nota risalente a giugno 2019, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha comunicato alla Società la necessità di provvedere alla reiterazione della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, trasmettendo apposita istanza, corredata degli atti e della documentazione tecnica prevista per lo svolgimento della VIA.

Nel dicembre 2019 il Comitato Esecutivo della Società ha approvato, nell'importo di oltre 3,3 milioni di euro, la spesa da sostenersi a fronte dell'acquisizione dei terreni necessari per il rifacimento dello svincolo di interconnessione con l'autostrada A1.

Nel mese di giugno 2021 la Società ha inoltrato al Ministero della Transizione Ecologica istanza per il rilascio del provvedimento di VIA nell'ambito del Provvedimento Unico in materia Ambientale.

Con nota di data 17 maggio 2023 il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, a seguito dell'analisi condotta dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS del MASE stesso, dalle Regioni Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna, nonché dalle Provincie, dai Comuni e dagli ulteriori Enti interessati, ha richiesto alla Società di produrre integrazioni alla documentazione inoltrata a corredo dell'istanza.

A fronte di oltre 300 richieste di integrazione pervenute, con nota di data 2 ottobre 2023 sono state prodotte e trasmesse al Ministero dell'Ambiente, entro le tempistiche dal medesimo stabilite, tutte le modifiche e le integrazioni relative sia al progetto, sia allo Studio di Impatto Ambientale.

In data 9 settembre 2024, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, di concerto con il Ministero della Cultura, ha emanato il decreto n. 277 di compatibilità ambientale dell'opera che, all'articolo 2, stabilisce debbano essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS n. 579 di data 22 maggio 2024.

In data 26 maggio 2025 la Società ha inviato al Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, limitatamente al lotto 1, istanze per l'avvio della procedura di verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali contenute nel provvedimento di VIA.

Con note di data 9 ottobre 2025, 31 ottobre 2025 e 18 dicembre 2025, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha comunicato gli esiti delle istruttorie.

Il progetto esecutivo del lotto 1, specificamente centrato sulla riconfigurazione dello svincolo di interconnessione A22-A1 a Campogalliano (MO), approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società ancora in data 18 dicembre 2020 nell'importo di 138 milioni di euro e successivamente adeguato con delibera di data 3 febbraio 2023 del medesimo organo societario nell'importo di 185 milioni di euro in applicazione del decreto legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito in legge 15 luglio 2022 n. 91 (cosiddetto "Decreto Aiuti"), figura all'attenzione dell'Ente concedente per l'ottenimento dell'approvazione di rito dall'1 marzo 2023.

L'ambizioso progetto prevede il completo rifacimento dello svincolo di interconnessione con l'A1, con contestuale predisposizione funzionale al collegamento autostradale Campogalliano – Sassuolo, tra la A22 del Brennero e la S.S. 467 Pedemontana.

In particolare, al fine di aumentare i livelli di servizio dello svincolo, il progetto contempla l'allargamento a due corsie delle piste di interconnessione da Brennero direzione Bologna e da Bologna direzione Brennero, contraddistinte dai maggiori flussi di traffico.

In corso d'anno è proseguita ogni attività volta alla redazione del progetto esecutivo dell'opera di terza corsia (lotti 2 e 3).

Nel complesso, la somma investita nel corso del 2025 per la realizzazione della terza corsia A22 ammonta a 0,61 milioni di euro.

	Totale investimento al 31.12.2025	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anni 2006-2021
Terza Corsia Verona - Modena	28,58	0,61	0,62	0,84	0,63	25,88

Per maggiori dettagli si rimanda all'allegato n. 27.

❖ Adeguamento della corsia d'emergenza

Inizialmente programmato per essere realizzato tra Egna-Ora-Termenno (BZ) e Verona, l'adeguamento della corsia d'emergenza è un obiettivo che interessa altresì una porzione di tracciato posta a nord del km 101+802.

I lavori si sostanziano nella modifica delle caratteristiche geometriche del nastro mediante la creazione di una corsia di emergenza un metro più larga della precedente, nell'adeguamento della dotazione di piazzole, varchi, dispositivi di ritenuta (barriere di sicurezza stradale, attenuatori d'urto), nella rimodulazione della segnaletica orizzontale e verticale, nella riconfigurazione delle piste di immissione e di uscita dalle stazioni autostradali e dalle aree di servizio.

Per fronteggiare emergenze e picchi di traffico da bollino nero, la corsia di emergenza così adeguata potrà in futuro essere impiegata quale terza corsia dinamica di transito. Numerosi test, anche condotti nell'ambito di progetti europei, hanno già interessato il tratto sperimentale Trento - Rovereto sud (TN).

A regime, l'impiantistica testata lungo il tratto sperimentale sarà estesa alla restante porzione della tratta Verona – Bolzano sud.

Moderni e raffinati dispositivi di gestione e controllo entreranno in funzione per guidare i viaggiatori nell'utilizzo delle corsie: telecamere, pannelli a messaggio variabile, cavi in fibra ottica, spire induttive, saranno importanti elementi capaci di interagire con Polizia Stradale e Centro Assistenza Utenti nell'imporre limiti di velocità coerenti con la massa di veicoli presenti lungo il tracciato.

È in proposito fondamentale dotare l'infrastruttura di tecnologie ITS (Intelligent Transport System) - tra cui pannelli a messaggio variabile (PMV) e sistemi di monitoraggio automatizzati ad alta tecnologia - nonché di una dorsale di alimentazione elettrica finalizzata alla trasmissione dei dati generati dai suddetti dispositivi.

Specifico adeguamento impiantistico e infrastrutturale volto a garantire una comunicazione V2X è peraltro entrato a fare parte degli obiettivi della Commissione Europea tesi a migliorare la sicurezza stradale, l'efficienza nella gestione del traffico e il comfort di guida; il progetto è stato via via strutturato nell'ambito di più azioni riguardanti i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS), con l'obiettivo principe di attuare e testare, in condizioni di traffico reali, sistemi cooperativi basati su tecnologie "vehicle to everything" (V2X), metodologia innovativa pensata per rendere possibile la comunicazione tra veicoli, nonché tra veicoli ed infrastrutture.

Lungo gran parte del segmento interessato dalla terza corsia dinamica sono già stati ultimati taluni indispensabili interventi di modifica delle caratteristiche geometriche dell'infrastruttura autostradale e si è in parte provveduto all'adeguamento dei dispositivi di ritenuta.

Consegnati in via definitiva in data 30 aprile 2025, allo stato attuale figurano in particolare in corso lavori volti all'adeguamento di barriere di sicurezza stradale lungo il tratto San Michele all'Adige (TN) - Rovereto nord (TN): oltre 6 milioni di euro l'importo della commessa.

È altresì in corso di esecuzione un intervento di manutenzione straordinaria di barriere di sicurezza in corrispondenza delle piazzole di emergenza al km 215+500 e al km 221+400 in carreggiata sud e dell'area di servizio Garda est; oltre 440.000,00 euro l'importo contrattuale dei lavori.

Sempre in materia di barriere di sicurezza, nel corso dell'esercizio 2025 il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato plurimi interventi:

- manutenzione straordinaria di tratti di barriera spartitraffico tra le stazioni autostradali di Ala-Avio (TN) e Affi (VR), intervento approvato in data 16 maggio 2025 nell'importo complessivo di euro 23.800.000,00, da affidarsi a terzi con procedura aperta;
- manutenzione straordinaria di barriere di sicurezza nel tratto compreso tra gli svincoli di Rovereto nord (TN) e Affi (VR) intervento approvato in data 17 ottobre 2025 nell'importo complessivo di euro 11.300.000,00, anche da affidarsi a terzi con procedura aperta.

Il segmento A22 in argomento include peraltro talune opere d'arte realizzate a fine anni '60, inizio anni '70, la cui sezione trasversale attuale non presenta dimensioni sufficienti ad ospitare l'allargamento della corsia di emergenza autostradale a metri 3,50 e il correlato possibile utilizzo della medesima quale corsia dinamica.

Tra queste, l'opera d'arte principale per estensione è il ponte sul torrente Avisio, noto anche come "ponte dei Vodi", ubicato alla progressiva chilometrica 130+309, il cui progetto esecutivo di adeguamento funzionale e strutturale, approvato dal competente organo societario per una spesa di oltre 40 milioni di euro, è stato altresì approvato dall'Ente concedente in data 27 luglio 2021. Nel mese di novembre 2022, i relativi lavori sono stati affidati a terzi previo esperimento di procedura aperta. La consegna lavori è avvenuta in data 4 settembre 2023 e gli stessi sono attualmente in corso di esecuzione.

Figura peraltro già approvato dal competente organo societario il progetto esecutivo per l'adeguamento funzionale e strutturale del ponte sul fiume Adige a Trento (km 135+731): euro 15.900.000,00 la spesa stanziata a fronte dello specifico intervento.

Laddove già realizzato, l'allargamento della corsia di emergenza ha fatto registrare immediati e significativi riflessi positivi in termini di sicurezza del nastro. Quotidianamente la nuova conformazione gioca, infatti, un ruolo determinante in termini di velocità media di percorrenza e smaltimento dei flussi di traffico in presenza di cantieri o in caso di incidente.

Per il perfezionamento del progetto sono altresì necessari interventi di allargamento delle piste di immissione e di uscita a servizio di talune stazioni autostradali e di talune aree di servizio. È inoltre indispensabile realizzare appositi accessi di emergenza dall'esterno per la gestione di eventuali interventi di soccorso, nonché provvedere al completo adeguamento dei dispositivi di ritenuta stradale (barriere di sicurezza stradale e attenuatori d'urto). Occorre, infine, provvedere all'approntamento della complessa impiantistica funzionale all'opera. È in proposito già approvato dal competente organo societario, nell'importo complessivo di 413 milioni di euro, il progetto esecutivo per la realizzazione della terza corsia dinamica nel tratto Bolzano sud – Verona nord, suddiviso in tre distinti lotti prestazionali da aggiudicarsi a terzi mediante procedura aperta:

- lotto 1 infrastrutture civili a servizio della terza corsia dinamica, adeguamenti geometrici, accessi d'emergenza e adeguamenti barriere di sicurezza stradale (225 mln/€);
- lotto 2 impianti tecnologici (89 mln/€);
- lotto 3 pannelli a messaggio variabile e relative strutture di sostegno, impianto di monitoraggio traffico e di videosorveglianza (99 mln/€).

Nel complesso, la somma investita nel 2025 alla voce "adeguamento della corsia d'emergenza nel tratto Egna – Verona", ammonta a 5,11 milioni di euro.

	Totale investimento al 31.12.2025	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anni 2006-2021
Adeguamento della corsia d'emergenza tra Egna e Verona	176,59	5,11	6,11	3,55	2,55	159,27

Per maggiori dettagli si rimanda all'allegato n. 27.

❖ Sovrappassi, vie di fuga ed accessi d'emergenza

Sono 146 le opere sovrastanti il tracciato di competenza, elementi di scavalco costantemente mantenuti in efficienza per mezzo di opportuni interventi di manutenzione.

Da diversi anni inoltre, la Società è impegnata nella sostituzione oppure, ove possibile, nell'adeguamento di ogni sovrappasso realizzato al tempo della costruzione dell'arteria.

Le nuove opere di scavalco sono progettate tenendo conto dei più moderni criteri in materia di tecnica costruttiva e tecnologia dei materiali, con capacità portanti in linea con le vigenti Norme Tecniche per le Costruzioni per quanto attiene ai ponti di prima categoria.

Con riferimento alla presente voce d'investimento, nel corso del 2025 sono proseguiti o sono stati avviati i seguenti principali interventi:

- rifacimento dei cavalcavia in corrispondenza delle stazioni di Bolzano sud e Bressanone (BZ): oltre 7 milioni di euro l'importo contrattuale dell'appalto. In data 11 settembre 2023 si è proceduto alla consegna definitiva dei lavori, tutt'ora in corso. In ordine all'ottenimento dell'approvazione di rito, il progetto esecutivo dell'opera giace all'attenzione dell'Ente concedente dal mese di dicembre 2016;
- rifacimento del sovrappasso autostradale n. 19 "S.V. al km 2" (progr. km 87+522); i lavori, per oltre 2,1 milioni di euro, hanno avuto inizio in data 7 aprile 2025 e sono attualmente in corso;
- realizzazione di un collegamento stradale tra la rotatoria sita in località "Masetto" comune di Mezzocorona (TN), e la rotatoria presente in corrispondenza della stazione autostradale di San Michele all'Adige (TN); i lavori, avviati nel marzo 2024 ed oggi in corso, recano importo contrattuale di oltre 4,2 milioni di euro, giusta perizia di variante approvata nel mese di febbraio 2026;
- lavori di adeguamento strutturale dei sovrappassi a cassone: n. 80 "S.R. 11 Padana Superiore" (km 222+924), n. 106 "S. 10 Padana Inferiore" (km 255+838), n. 111 "S.S. 482 Alto Polesana" (km 264+600), n. 112 "S.S. 413 Romana" (km 264+706). Oltre 5 milioni di euro l'importo contrattuale dell'appalto, affidato a terzi con procedura aperta. In ordine all'ottenimento dell'approvazione di rito, il progetto esecutivo dell'opera giace all'attenzione dell'Ente concedente dal dicembre 2015;
- realizzazione del collegamento alla viabilità comunale del sovrappasso autostradale n. 114 "Bianchi-Maccari" (km 265+915), nel comune di Bagnolo San Vito (MN); i lavori, affidati con procedura aperta ed attualmente in corso, ammontano ad oltre 1,7 milioni di euro.

In corso d'anno, con delibera di data 22 luglio 2025, il Consiglio di Amministrazione Autobrennero ha approvato, nell'importo complessivo di euro 17.850.000,00, il rifacimento del sovrappasso autostradale n. 26 "S.P. 16 Caldaro" (km 102+401), nel comune di Termeno s.s.d.V. (BZ) e la realizzazione del collegamento con la pista ciclabile in sinistra Adige, lavori da aggiudicarsi a terzi previo esperimento di procedura aperta.

Nel complesso, le risorse investite nel corso dell'esercizio 2025 con riferimento alla voce di piano finanziario "sovrappassi, vie di fuga e accessi di emergenza", ammontano a 7,23 milioni di euro.

	Totale investimento al 31.12.2025	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anni 2006-2021
Sovrappassi, via di fuga ed accessi d'emergenza	139,90	7,23	5,03	3,65	7,82	116,17

Per maggiori dettagli si rimanda all'allegato n. 27.

❖ Innovazioni gestionali

Nell'ambito di tale voce, il piano finanziario ricomprende più tipologie d'intervento.

BARRIERE ANTIRUMORE

Con riferimento alla presente voce d'investimento, nel corso del 2025 sono proseguiti o hanno avuto inizio, i seguenti principali interventi:

- realizzazione, rifacimento e prolungamento di barriere fonoassorbenti dal km 13+221 al km 15+358, nel comune di Vipiteno (BZ); i relativi lavori, per oltre 5 milioni di euro, sono stati ultimati in data 14 marzo 2025;
- realizzazione, rifacimento e prolungamento di barriere fonoassorbenti, dal km 42+697 al km 49+760, nel comune di Bressanone (BZ); i relativi lavori, in corso d'opera prorogati e tutt'ora in fase di esecuzione, ammontano ad oltre 17,4 milioni di euro;
- realizzazione di una barriera antirumore, dal km 50+133 al km 51+810, in carreggiata sud, nei comuni di Funes e Velturmo (BZ); i relativi lavori, aggiudicati con procedura aperta nel dicembre 2023 per oltre 7,4 milioni di euro, sono stati avviati in data 31 marzo 2025; il progetto dell'opera giace all'attenzione dell'Ente concedente per l'approvazione di rito dal dicembre 2022;
- adeguamento delle barriere fonoassorbenti ubicate nel comune di Chiusa (BZ) e miglioramento geometrico della pista di accelerazione in direzione sud della stazione autostradale di Chiusa - Val Gardena: i lavori, di importo contrattuale di oltre 4,4 milioni di euro, sono proseguiti in corso d'anno;
- realizzazione di una barriera antirumore, dal km 85+792 al km 86+176, in carreggiata nord, nei pressi della stazione autostradale di Bolzano sud; i relativi lavori, recanti importo contrattuale di 1,3 milioni di euro, sono stati avviati ed ultimati nel corso dell'esercizio 2025; il progetto esecutivo dell'opera giace tutt'ora all'attenzione dell'Ente concedente;
- realizzazione di tre barriere fonoassorbenti dal km 230+459 al km 233+079 nel comune di Villafranca di Verona (VR); i relativi lavori, aggiudicati a terzi con procedura aperta e recanti importo contrattuale di oltre 10,4 milioni di euro, sono stati avviati parzialmente a fine febbraio 2025 ed è previsto siano consegnati in via definitiva nel corso del II trimestre dell'esercizio 2026; il progetto esecutivo dell'opera giace all'attenzione dell'Ente concedente;
- realizzazione di sette barriere fonoassorbenti, dal km 278+782 al km 282+533, nel comune di Gonzaga (MN); i lavori aggiudicati con procedura aperta nel mese di gennaio 2025, recanti importo contrattuale di oltre 11 milioni di euro, avviati parzialmente in data 23 giugno 2025, è previsto siano consegnati in via definitiva nel corso del terzo trimestre 2026; il progetto esecutivo dell'opera giace all'attenzione dell'Ente concedente;
- realizzazione di tre barriere fonoassorbenti, dal km 304+495 al km 306+181, nei comuni di Carpi e Campogalliano (MO); i lavori, aggiudicati previo esperimento di procedura aperta e recanti importo contrattuale di oltre 9,5 milioni di euro, sono stati parzialmente avviati nel mese di novembre 2024; la consegna definitiva degli stessi è programmato abbia luogo nel corso del secondo trimestre 2026; il progetto esecutivo dell'opera giace all'attenzione dell'Ente concedente.

Sempre con riferimento ai principali interventi di cui alla presente voce d'investimento, figura già aggiudicata a terzi l'esecuzione dei seguenti lavori:

- realizzazione di tre barriere fonoassorbenti dal km 76+260 al km 77+380 nel comune di Bolzano; i relativi lavori, aggiudicati con procedura aperta per un importo di euro 6.810.156,11 è previsto abbiano inizio nel corso del I semestre 2026; il progetto esecutivo dell'opera giace al vaglio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal mese di aprile 2023;
- realizzazione, rifacimento e prolungamento di barriere fonoassorbenti dal km 134+578 al km 136+550, nel comune di Trento; 13,6 milioni di euro l'importo contrattuale dei lavori aggiudicati con procedura ad evidenza pubblica nel maggio del 2025; la consegna degli stessi è previsto abbia luogo nel I semestre dell'anno in corso;
- realizzazione di quattro barriere fonoassorbenti dal km 286+617 al km 289+795 nel comune di Rolo (RE), lavori aggiudicati per 7,9 milioni di euro in data 29 aprile 2025 previo esperimento di procedura aperta; la consegna dei lavori è previsto abbia luogo nel corso del II trimestre dell'esercizio 2026; il

progetto esecutivo adeguato dell'opera di protezione acustica figura inviato all'Ente concedente per l'approvazione di rito in data 19 aprile 2023.

Sono prossimi all'aggiudicazione a terzi i lavori per la realizzazione di tredici barriere fonoassorbenti, dal km 17+039 al km 25+446, nel comune di Campo di Trens (BZ): euro 28.750.000,00 la spesa complessivamente stanziata a fronte della realizzazione dell'opera. Il bando di gara, n. 30/2025 di data 16 dicembre 2025, è stato pubblicato in data 18 dicembre 2025 ed a cronoprogramma i lavori dovrebbero avere inizio nel corso del III trimestre dell'esercizio 2026; il progetto esecutivo dell'opera giace presso l'Ente concedente per l'approvazione di rito dal 18 novembre 2024.

Con bando n. 28/2025 di data 28 novembre 2025, pubblicato a dicembre 2025 è stato dato altresì avvio alla procedura di gara volta all'aggiudicazione a terzi dei lavori per la realizzazione di tredici barriere fonoassorbenti, dal km 250+748 al km 261+620, nei comuni di San Giorgio Bigarello (MN) e di Mantova; euro 37.835.000,00 l'importo di spesa stanziato a fronte dell'esecuzione dell'opera, che allo stato attuale si prevede possa avere concreto avvio nel corso del II semestre dell'esercizio 2026. Il progetto esecutivo dell'opera di protezione giace al vaglio MIT dal mese di giugno 2023.

In data 12 dicembre 2025 il Consiglio di Amministrazione della Società ha adeguato, nel complessivo importo di euro 30.370.000,00, il progetto esecutivo per la realizzazione, il rifacimento e il prolungamento di barriere fonoassorbenti, dal km 27+141 al km 35+165, nel comune di Fortezza (BZ). In data 11 marzo 2026 il progetto esecutivo dell'opera di protezione è stato inviato all'Ente concedente per il benestare di rito. Sempre in corso d'anno, con delibera del Consiglio di Amministrazione di data 14 novembre 2025, la Società ha infine approvato la realizzazione di barriere fonoassorbenti dal km 185+956 al km 198+251, nei comuni di Brentino Belluno e Dolcè (VR), stanziando risorse per 34,6 milioni di euro.

Nel complesso, la somma investita nel corso dell'esercizio 2025 nella realizzazione di impianti fonoassorbenti ammonta a 15,46 milioni di euro.

RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE INFRASTRUTTURALI, CENTRI DI MANUTENZIONE, STAZIONI AUTOSTRADALI E CENTRO ASSISTENZA UTENTI

Trattasi di voce di piano finanziario assai rilevante ed eterogenea. Nel 2025 vi sono stati complessivamente investiti 46,62 milioni di euro.

Aree di servizio

L'area di servizio è il luogo del tracciato autostradale ove i viaggiatori possono fermarsi, riposare, usufruire di servizi essenziali alla persona, fare rifornimento di carburante.

Da tempo la Società investe parte delle proprie risorse per incrementare la qualità del servizio erogato all'utenza in sosta. Trattasi di clientela con fabbisogni sempre più ricercati e differenziati, sia in termini di qualità e varietà di beni e servizi, sia in termini di quantità domandata.

La gestione dei servizi di distribuzione carburanti e attività collaterali (oil) e dei servizi di ristoro e attività commerciali connesse (non oil) è affidata a operatori economici terzi aggiudicatari di procedure ad evidenza pubblica all'uopo esperite.

Tali procedure sono state organizzate in modo da prevedere, a carico dell'aggiudicatario di ciascun servizio, una serie di interventi tesi al miglioramento dell'area di sosta oggetto di subconcessione, attività da eseguirsi a supporto di rivisitazioni e lavori rimasti per contro a carico della Società.

Parallelamente alle migliori rese ad opera dei soggetti terzi aggiudicatari dei servizi oil e non oil sono pertanto proseguiti interventi di ristrutturazione e di riqualificazione eseguiti ad opera della Società, in generale riguardanti il rifacimento con ampliamento dei fabbricati o la ristrutturazione dei medesimi, il restyling delle facciate, la riqualificazione dei servizi igienici, la creazione di nuove zone parcheggio, la destinazione di aree a verde, il rifacimento di pavimentazioni e infrastrutture, la rivisitazione di impiantistica, l'introduzione di innovazioni quali internet point, punti informativi turistici, pompe GPL, pompe metano e così via.

Durante l'anno 2025 hanno in particolare avuto corso i seguenti principali interventi:

- presso l'area di servizio Plose est si è proceduto con la riqualificazione dei servizi igienici degli edifici oil e non oil (oltre 588.000,00 l'importo dei lavori), la riqualificazione del piazzale nord (euro 550.000,00 circa l'importo contrattuale della specifica commessa) e la riqualificazione della corsia di decelerazione (oltre 900.000,00 euro l'importo contrattuale dell'appalto). Interesseranno a breve l'area medesima lavori di installazione di barriere di sicurezza e barriere fonoassorbenti, già affidati a terzi con procedura negoziata per un importo contrattuale di circa 500.000,00 euro, nonché lavori di rifacimento dell'impianto di erogazione carburanti, intervento relativamente al quale è in corso la gara per l'aggiudicazione dei lavori a terzi;
- intervento di restyling dell'edificio non oil presso l'area di servizio Campogalliano ovest, lavori caratterizzati da un importo contrattuale di oltre 750.000,00 euro, eseguiti nel corso dell'anno 2025.

Risultano già aggiudicati a terzi i seguenti principali interventi:

- riqualificazione della zona ristorazione presso l'area di servizio Trens est, intervento approvato nel novembre 2025 e affidato a terzi in data 23 febbraio 2026 per l'importo di circa 900.000,00;
- rifacimento dell'impianto carburanti e adeguamento degli impianti accessori di piazzale dell'area di servizio Plose ovest, lavori di importo contrattuale di euro 1.923.668,24, consegnati parzialmente in data 13 ottobre 2025;
- lavori di installazione di una nuova cabina elettrica e dei relativi impianti presso l'area di servizio Laimburg ovest, oltre 600.000,00 euro l'importo contrattuale dei lavori che figurano consegnati;
- ristrutturazione con ampliamento dei servizi igienici non oil presso l'area di servizio Nogaredo ovest, lavori aggiudicati a terzi nel mese di febbraio 2026 per un importo contrattuale di circa 700.000,00 euro;
- lavori per la riqualificazione dei servizi igienici presso l'area di servizio Garda est; circa 400.000,00 euro l'importo del contratto di appalto.

Sempre in corso d'anno si è proceduto all'approvazione della spesa correlata ai seguenti principali interventi, non ancora aggiudicati a terzi in ordine all'esecuzione:

- lavori di restyling delle facciate del fabbricato dell'area di servizio Isarco est, approvati in complessivi euro 795.000,00 con delibera del Comitato Esecutivo della Società di data 22 aprile 2025;
- realizzazione di un nuovo magazzino esterno a servizio dell'attività non oil e sistemazione degli spazi esterni della zona sud dell'area di servizio Adige est con mascheramento dell'impianto di depurazione; euro 645.000,00 la somma stanziata con delibera di data 16 maggio 2025 del Comitato Esecutivo Autobrennero a fronte dell'esecuzione dei lavori;

- realizzazione di un collegamento alla rete pubblica fognaria delle aree di servizio Povegliano est e ovest e allacciamento alla rete idrica comunale dell'area di servizio Povegliano ovest, spesa approvata dal Comitato Esecutivo in data 17 ottobre 2025 nell'importo di euro 2.020.000,00;
- ristrutturazione con ampliamento dei servizi igienici e riconfigurazione di magazzini e locali tecnici presso l'area di servizio Povegliano ovest; euro 1.454.000,00 la spesa stanziata con delibera del Consiglio di Amministrazione in data 22 luglio 2025.

Come da studio di fattibilità approvato dal Consiglio di Amministrazione Autobrennero nel 2009, rientrano nell'ambito delle iniziative societarie tese alla salvaguardia dell'ambiente, anche a mezzo del potenziamento della rete di distribuzione metano e GPL per autotrazione lungo l'asse A22, due progetti allo stato attuale al vaglio dell'Ente concedente per l'ottenimento dell'approvazione di rito:

- rifacimento dell'impianto carburanti e adeguamento degli impianti accessori di piazzale dell'area di servizio Laimburg est, progetto in approvazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal settembre 2019; i relativi lavori sono stati nel frattempo comunque aggiudicati a terzi per oltre 2,6 milioni di euro;
- rifacimento dell'impianto carburanti e adeguamento degli impianti accessori di piazzale dell'area di servizio Laimburg ovest, in approvazione al MIT dall'ottobre 2019; anche questi ultimi lavori sono stati aggiudicati a terzi per circa 1,7 milioni di euro e figurano attualmente in corso di esecuzione.

Centri per la Sicurezza Autostradale, stazioni autostradali e opere funzionali

Ricadono nella presente voce di spesa interventi posti in opera a miglioramento dell'architettura dei Centri per la Sicurezza Autostradale (C.S.A.), delle stazioni autostradali di competenza e della relativa viabilità.

Con riferimento alla presente voce d'investimento, nel corso del 2025 hanno in particolare avuto luogo i seguenti principali interventi:

- realizzazione di un nuovo svincolo a rotatoria sulla S.S. 12, in prossimità della stazione autostradale di Chiusa/Val Gardena (BZ); i lavori, di importo contrattuale di euro 1.440.003,29, sono stati ultimati in data 10 giugno 2025; il relativo progetto giace presso l'Ente concedente per l'approvazione di rito a far data dal 17 novembre 2022;
- lavori di riconfigurazione e ampliamento del parcheggio utenti presso la stazione autostradale di Egna-Ora-Termen (BZ), intervento eseguito nel corso dell'esercizio 2025, caratterizzato da un importo contrattuale di euro 289.000,00 euro circa;
- lavori di rifacimento della stazione autostradale e del Centro per la Sicurezza Autostradale di Ala-Avio (TN), intervento che ricomprende altresì la realizzazione del collegamento alla viabilità ordinaria; euro 24.000.000,00 il quadro economico di progetto. I lavori, affidati con procedura aperta per euro 14.993.132,48 e consegnati in data 8 giugno 2022, sono tutt'ora in corso.

Nel corso dell'esercizio 2025 è stato aggiudicato a terzi con procedura aperta un intervento per il rifacimento della stazione autostradale di Trento centro: oltre 9.000.000,00 di euro l'importo dei lavori da eseguirsi, con consegna programmata per avere luogo nel terzo trimestre dell'esercizio 2026; il relativo progetto esecutivo è in approvazione all'Ente concedente dalla data del 25 luglio 2023.

Sempre in corso d'anno sono stati altresì aggiudicati a terzi con procedura negoziata i lavori per la realizzazione delle opere civili del nuovo centro di stoccaggio dei fondenti salini presso il C.S.A. di Ala nel Comune di Avio (TN): 864.000,00 euro circa l'importo della commessa. Risulta altresì approvata,

nell'importo di euro 499.000,00, la spesa da sostenersi a fronte di lavori per la realizzazione della sovrastruttura stradale del piazzale del futuro centro di stoccaggio.

In data 22 luglio 2025 il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato, nell'importo di euro 5.750.000,00, l'ampliamento del Centro di Sicurezza Autostradale di Bolzano; i relativi lavori saranno da aggiudicarsi a terzi con procedura aperta. Sempre in corso d'anno è stato nel frattempo avviato un intervento di manutenzione della struttura in legno lamellare e della copertura del medesimo C.S.A., lavori di importo di circa euro 620.000,00.

In data 17 ottobre 2025 il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato l'adeguamento del quadro economico del progetto esecutivo dei lavori per il completamento della stazione autostradale di Bressanone sud - Zona Industriale di cui alla delibera del medesimo organo societario di data 30 luglio 2021: euro 19.000.000,00 la spesa da ultimo stanziata a fronte dell'esecuzione dell'intervento.

Parcheggi, autoporti

Nel corso dell'esercizio 2025 sono stati approvati i lavori per la realizzazione degli impianti di distribuzione elettrica, illuminazione notturna e distribuzione dati a servizio dell'autoporto Sadobre: euro 3.860.000,00 la spesa deliberata dal Comitato Esecutivo della Società in relazione all'intervento.

Potenziamento del servizio all'utenza

In corso d'anno sono proseguiti i lavori per la realizzazione di una stazione di controllo mezzi pesanti a Vipiteno (BZ), progetto esecutivo giacente in approvazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal luglio 2016.

L'importo contrattuale dell'intervento, aggiudicato a terzi con procedura aperta, ammonta ad oltre 4 milioni di euro.

L'ubicazione della stazione di controllo, progettata per sorgere ad ovest della barriera autostradale di Brennero, su un'area delimitata dai piazzali autostradali, dalla pista di entrata (provenienza nord) nell'autoporto Sadobre e dal Rio Ridanna, renderà possibile un attento controllo dei mezzi pesanti in arrivo su suolo italiano, con importanti benefici in termini di livelli di servizio garantiti al tracciato.

A fine 2025 è stata peraltro stanziata la spesa per fare fronte all'acquisto e all'installazione di un pannello a messaggio variabile full matrix e full color per gestire in maniera dinamica l'utilizzo delle piste di entrata alla barriera Brennero e l'accesso alla stazione di controllo dei mezzi pesanti a Vipiteno (BZ), appalto di importo contrattuale di oltre 280.000,00 euro, già affidato a terzi.

Nel corso dell'esercizio 2025 si è proceduto altresì all'acquisto e all'installazione di 2 pannelli a messaggio variabile full matrix e full color per gestire l'informazione dei tratti autostradali soggetti all'attivazione di limiti di velocità dinamici ai fini del miglioramento della qualità dell'aria nell'ambito dell'iniziativa BrennerLEC after-LIFE, volontà condivisa tra partner in precedenza coinvolti in un progetto di carattere ambientale cofinanziato dalla Commissione Europea (ENV/IT/000281 "BrennerLEC – Brenner Lower Emissions Corridor").

Figura peraltro approvata la spesa da sostenersi a fronte di lavori per la realizzazione di strutture di sostegno per pannelli a messaggio variabile: euro 499.000,00 la somma complessivamente stanziata a fronte dell'intervento, avviato a novembre 2025.

Sempre durante l'esercizio contabile 2025 si è altresì proceduto all'acquisto e all'installazione lungo il tracciato autostradale di n. 4 nuovi benzo PMV (pannelli a messaggio variabile per l'indicazione dei prezzi dei carburanti) in sostituzione di altrettanti ammalorati. A dicembre 2025 è stata peraltro approvata la spesa per finanziare l'acquisto di ulteriori n. 5 benzo PMV, anche questi ultimi destinati a sostituire elementi ormai obsoleti.

È in corso di esecuzione un servizio triennale di gestione operativa e manutenzione del Sistema Centrale per il rilevamento e la gestione dei dati di transito e per il perfezionamento degli applicativi per la gestione delle rimodulazioni tariffarie per il servizio SET/SIT-MP, incarico in capo ad Aiscat Servizi Srl: euro 130.457,00 l'importo complessivamente da corrispondersi a fronte della prestazione.

Piano per la mobilità sostenibile

Particolarmente sensibile alle tematiche ambientali, Autostrada del Brennero S.p.A. svolge un ruolo attivo in materia di decarbonizzazione dei trasporti, studiando nuove soluzioni infrastrutturali capaci di garantire a veicoli a basso impatto ambientale la percorrenza dell'intera tratta di competenza, ricompresa tra il passo del Brennero e Modena, così da rendere l'A22 un corridoio verde e attrezzato per la mobilità del futuro.

Nella convinzione che lo sviluppo debba essere soprattutto tecnologico, la Società mira oggi ad investire nello sfruttamento di risorse rinnovabili.

In tale ambito si inserisce anche la promozione e l'incentivazione di tecnologia funzionale alla diffusione di auto a idrogeno prodotto da fonti rinnovabili, obiettivo perseguito mediante lo sviluppo di infrastrutture dedicate agli utenti autostradali possessori di tali veicoli.

Su tale linea d'azione la Società ha elaborato un complesso piano per la mobilità sostenibile e relativi servizi di digitalizzazione a supporto, centrato sulla diffusione dei servizi di ricarica elettrica e sull'offerta di carburanti alternativi lungo la rete autostradale A22 che, tra le altre cose, prevede la realizzazione di quattro nuovi impianti di produzione di idrogeno e l'attivazione di otto nuovi impianti di distribuzione di idrogeno, equamente dislocati lungo la carreggiata nord e sud del tracciato, così da servire omogeneamente l'intero nastro autostradale.

L'iniziativa si inserisce peraltro perfettamente all'interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR): al fine di poter accedere ai relativi contributi, in data 29 dicembre 2022 Autostrada del Brennero S.p.A. ha presentato apposita istanza, centrata su parte dei contenuti di cui al complessivo citato piano per la mobilità sostenibile e, in particolare, sugli interventi volti al potenziamento dell'offerta di idrogeno per autotrazione tramite la costruzione e la messa in esercizio di quattro nuovi distributori di idrogeno da realizzarsi presso l'Autoporto Sadobre, le aree di servizio Paganella est e ovest e il Centro per la Sicurezza autostradale di Verona.

In esito al procedimento di valutazione di competenza MIT, l'istanza presentata da Autostrada del Brennero S.p.A. con riferimento alle quattro stazioni di rifornimento è stata accolta per la totalità dell'ammontare richiesto e ottenibile, pari a euro 15.000.000,00, corrispondente ad un importo di euro 3.750.000,00 per ciascun sito.

Con delibera del Consiglio di Amministrazione di data 19 maggio 2023, la Società ha quindi approvato, nell'importo di 64,2 milioni di euro, un progetto definitivo per la realizzazione di stazioni di rifornimento di idrogeno presso l'Autoporto Sadobre, le aree di servizio Paganella est e ovest e il C.S.A. di Verona.

In data 4 marzo 2025 l'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione di una stazione di rifornimento di idrogeno presso il C.S.A di Verona è stato aggiudicato a terzi a valle di procedura aperta all'uopo esperita: oltre 13 milioni di euro l'importo contrattuale della commessa, avviata in data 26 novembre 2025.

In data 23 luglio 2025 è stata affidata la commessa di interesse dell'area di servizio Paganella est: euro 13.235.652,60 l'importo contrattuale della stessa, avviata in data 17 novembre 2025.

In data 5 agosto 2025 è stato quindi affidato a terzi, per l'importo di euro 12.782.187,74 l'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione di una stazione di rifornimento di idrogeno presso l'area di servizio Paganella ovest; l'incarico ha avuto avvio in data 1 dicembre 2025;

In data 4 settembre 2025 è stato infine affidato a terzi, per l'importo di euro 13.272.682,89 l'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione di una stazione di rifornimento di idrogeno presso l'Autoporto Sadobre; l'incarico ha preso avvio in data 17 novembre 2025.

Sempre in materia di mobilità sostenibile, figura già approvato, nell'importo di euro 3.850.000,00, un progetto di fattibilità tecnico-economica per l'adeguamento dell'impianto di distribuzione idrogeno di Bolzano sud, con upgrade impiantistico a 700 bar per il rifornimento di mezzi pesanti.

Impianti pilota come quello di Bolzano sud, al tempo della realizzazione tra i più avanzati d'Europa, hanno contribuito a rendere possibile lo sviluppo di tecnologie innovative, la sperimentazione di nuovi materiali, la sensibile riduzione dei costi delle attrezzature, facendo registrare un'aumentata affidabilità e/o durata nella vita utile degli impianti.

Grazie alla ricerca, allo sviluppo di tecnologie sempre più avanzate e alla sperimentazione, il settore dell'idrogeno ha quindi beneficiato di importanti progressi, specie negli ultimi dieci anni.

Allo stato attuale, la domanda di idrogeno figura destinata ad aumentare: i dati di settore sembrano, infatti, confermare che l'idrogeno sarà la leva principale della decarbonizzazione dei trasporti. Alla luce del descritto trend di crescita, che riguarderà soprattutto il mondo dei mezzi pesanti, il potenziamento dell'esistente impianto di distribuzione idrogeno di Bolzano sud mirerà in particolare alla sostituzione di parte dei componenti di erogazione.

In attuazione del piano per la mobilità sostenibile adottato dalla Società, nel corso dell'esercizio 2025, allo scopo di promuovere e incentivare nuove tecnologie a servizio di mezzi pesanti elettrici, presso l'area autostradale Firmian, ubicata a ridosso della stazione di Bolzano sud è stato avviato un progetto pilota per la realizzazione di una stazione sperimentale di ricarica elettrica rapida MCS – Megawatt Charging System dedicata.

Nell'ambito del più volte citato piano per la mobilità sostenibile, nel corso dell'esercizio 2025 si è infine proceduto all'acquisto di ulteriori colonnine di ricarica per veicoli elettrici, che si è altresì provveduto ad installare lungo il tracciato di competenza. Al contempo, ove necessario, si è provveduto agli opportuni aumenti di potenza volti a garantire adeguata fornitura di energia elettrica alle stazioni di ricarica.

Attività di ricerca e analisi

In corso d'anno si è conclusa un'attività di ricerca affidata all'Università IUAV di Venezia, volta a valutare gli effetti della transizione ecologica sulla mobilità lungo il tracciato A22.

Coinvolge sempre l'Università IUAV una convenzione riguardante un'attività di ricerca volta alla promozione di una gestione cooperativa e complementare dei trasporti lungo il corridoio del Brennero, approvata con delibera di Comitato Esecutivo Autobrennero di data 16 maggio 2025, nell'importo di euro 127.600,00.

TECNOLOGIE PER LA SICUREZZA

Voce d'investimento assai eterogenea, essa ricomprende grandi e piccole iniziative societarie strettamente legate alla sicurezza del tracciato e al rinnovamento tecnologico volto all'ottenimento di sempre più elevati livelli di servizio.

Rientrano, infatti, nella presente voce mirati software di supervisione e controllo messi a disposizione del C.A.U. e costantemente oggetto di aggiornamento e miglioramento, così come lo sviluppo di progetti specifici pensati per la sicurezza delle gallerie, dei versanti, delle stazioni, delle aree di servizio e, più in generale, di ogni pertinenza autostradale lo richieda.

Figurano altresì ricompresi nella presente voce di investimento progetti di carattere innovativo pensati a beneficio del traffico veicolare in transito e del tracciato: dalla spesa correlata alla sperimentazione di sistemi tesi al miglioramento della qualità dell'aria, alle risorse investite in attività di ricerca sull'impatto dell'inquinamento da traffico, dallo studio di tecniche sempre più affinate per conoscere in tempo reale lo stato del tracciato, alla definizione di metodologie all'avanguardia per comunicare tempestivamente con l'utenza in transito.

Lo sforzo economico afferente la presente voce testimonia come la condotta societaria sia puntata verso un futuro a basso impatto ambientale e verde, anche grazie a convenzioni con prestigiosi atenei italiani, nonché alla partecipazione di Autobrennero ai più importanti progetti di interesse europeo centrati sulla tutela dell'ambiente e volti a ridurre le emissioni prodotte dall'utenza autostradale.

Ricadono, più in particolare, nella presente voce di investimento i seguenti principali interventi di interesse dell'esercizio 2025:

- manutenzione straordinaria di barriere di sicurezza laterali nel tratto compreso tra il Confine di Stato e Bressanone (BZ), intervento aggiudicato a terzi in ordine all'esecuzione per un importo contrattuale di 15,6 milioni di euro; i lavori sono stati consegnati in via definitiva in data 30 giugno 2025;
- lavori di straordinaria manutenzione per il risanamento di entrambe le canne della galleria Brennero. I lavori, complessivamente in via di ultimazione, hanno riguardato, in particolare, il risanamento della canna sud (circa 8,8 milioni di euro l'importo contrattuale), nonché, per quanto riguarda la canna nord, il rivestimento della stessa, la costruzione e il risanamento di fabbricati servizi (oltre 8 milioni di euro l'importo contrattuale), l'impermeabilizzazione e la verniciatura del rivestimento e dei cordoli (oltre 2 milioni di euro l'importo contrattuale);
- lavori di manutenzione straordinaria della barriera di sicurezza spartitraffico tra le progressive km 1+900 e km 6+000, ultimati in data 21 marzo 2025; euro 6.704.701,30 l'importo della commessa affidata a terzi con procedura aperta;

- lavori di straordinaria manutenzione per il risanamento del viadotto Ponticolo 2, tra le progressive autostradali km 6+925 e km 7+256, intervento recante importo contrattuale di oltre 4 milioni di euro, ultimato in data 4 ottobre 2025;
- manutenzione straordinaria delle barriere di sicurezza poste a protezione di punti singolari tra lo svincolo di Chiusa-Val Gardena e l'area di servizio Isarco est, intervento aggiudicato a terzi in ordine all'esecuzione per un importo contrattuale di 920.371,42 euro, avviato a maggio 2025 ed in via di ultimazione;
- manutenzione straordinaria delle barriere di sicurezza lungo il tratto Bolzano nord - Egna-Ora-Termen (BZ), intervento avviato a ottobre 2023 e tutt'ora in corso di esecuzione; euro 6.099.123,42 l'importo contrattuale dell'appalto a suo tempo aggiudicato con procedura aperta;
- risanamento e impermeabilizzazione del rivestimento della galleria Cardano, canna sud, tra le progressive km 78+382 e km 78+608, intervento in corso di ultimazione recante importo contrattuale di euro 3.091.898,61;
- manutenzione straordinaria di barriere di sicurezza nel tratto compreso tra Affi (VR) e Mantova nord, intervento affidato a terzi con procedura aperta in data 4 marzo 2025 ed avviato in data 7 aprile del medesimo anno; euro 5,9 milioni di euro l'importo della commessa;
- manutenzione straordinaria delle barriere di sicurezza nel tratto compreso tra Mantova nord e Campogalliano (MO), intervento affidato con procedura aperta a terzi per un importo contrattuale di euro 6,4 milioni ed avviato in data 18 marzo 2025.

Con decreto ministeriale n. 93 del 12 aprile 2022 è stato approvato il piano di riparto delle risorse stabilite dal Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC) di cui all'articolo 1 del decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021 e destinate al finanziamento 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 nazionale SNIT di 1° livello.

Il suddetto piano di riparto prevede, per la Società Autostrada del Brennero, l'assegnazione di un finanziamento di circa 9,5 milioni di euro.

In data 20 settembre 2022 è stato approvato da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili il piano degli interventi presentato dalla Società per la richiesta di finanziamento.

Al fine di rispettare il cronoprogramma procedurale di riferimento, in data 16 dicembre 2022 i competenti organi della Società hanno, tra le altre, approvato, nell'importo di euro 9.500.000,00, una spesa da sostenersi a fronte di un accordo quadro inerente la fornitura e l'installazione di sistemi di monitoraggio per l'analisi del comportamento strutturale di ponti e viadotti presenti lungo l'Autostrada del Brennero, appalto aggiudicato con procedura aperta in data 2 maggio 2023. I relativi contratti applicativi sono ultimati o in corso di esecuzione.

Figura, infine, già approvata dai competenti organi societari la spesa da sostenersi a fronte dei seguenti principali interventi, già aggiudicati a terzi in ordine all'esecuzione:

- risanamento e impermeabilizzazione del rivestimento della galleria Kofler, canne nord e sud, tra le progressive km 63+179 e km 63+337, lavori aggiudicati in data 17 febbraio 2026 per l'importo di euro 5.012.525,78 e prossimi all'avvio;
- manutenzione straordinaria delle barriere di sicurezza poste a protezione di punti singolari nel tratto compreso tra gli svincoli di Mantova nord e Campogalliano (MO); l'importo del contratto, sottoscritto in data 30 gennaio 2026 con l'operatore economico risultato aggiudicatario di una procedura aperta all'uopo esperita, ammonta ad euro 4.733.090,02;

- manutenzione straordinaria delle barriere di sicurezza poste a protezione di sovrappassi nel tratto compreso tra gli svincoli di Mantova sud e Campogalliano (MO), aggiudicati con procedura negoziata per l'importo di euro 827.977,35;
- manutenzione straordinaria di barriere di sicurezza poste a protezione di sovrappassi nel tratto compreso tra gli svincoli di Mantova nord e Mantova sud; i lavori da eseguirsi, aggiudicati a terzi con procedura negoziata, ammontano ad euro 428.168,90.

Le risorse poste a incremento di tale voce nel corso del 2025, ammontano a complessivi 62,07 milioni di euro.

	Totale investimento al 31.12.2025	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anni 2006-2021
Innovazioni gestionali	409,94	62,07	37,73	28,13	23,84	258,17

Per maggiori dettagli si rimanda all'allegato n. 27.

LE MANUTENZIONI DELL'ARTERIA AUTOSTRADALE

Con due corsie per senso di marcia e 314 km di sviluppo, annualmente il tracciato A22 registra oltre 5 miliardi di km percorsi; nonostante l'ingente traffico, relativamente all'esercizio 2025 il tracciato vanta un tasso di incidentalità globale pari a 14,54, migliore dato di sempre, contro una media nazionale di 26,52 (ultimo dato Aiscat disponibile, riferito all'annualità 2023).

Pur supportando volumi di traffico con valori pari a 46.445 veicoli teorici medi giornalieri bidirezionali (VTGM), l'arteria figura perfettamente mantenuta e anche le più recenti ispezioni hanno rilevato un'eccellente cura dell'infrastruttura.

L'assenza di ritardi in campo manutentivo ha reso possibile ad Autostrada del Brennero S.p.A. anticipare talune scelte divenute di stringente attualità sul fronte della digitalizzazione del trasporto su gomma e su quello della transizione ecologica.

Con riferimento all'esercizio contabile 2025, la spesa impiegata in manutenzioni del patrimonio devolvibile ammonta a complessivi 69,82 milioni di euro.

❖ Opere d'arte

Ricadono nell'ambito della voce di spesa "Opere d'arte" le lavorazioni tese alla salvaguardia e alla conservazione delle strutture.

Nel corso dell'anno 2025, la Società ha in particolare eseguito i seguenti principali lavori:

- lavori di ordinaria manutenzione per la ricostruzione dei cordoli laterali del viadotto Ponticolo 4/5, del semiviadotto e del viadotto Ponticolo 6, tra le progressive autostradali km 8+100 e km 8+659 della carreggiata sud; euro 924.386,08 l'importo contrattuale dell'appalto;

- lavori di ordinaria manutenzione per il ripristino della verniciatura del sovrappasso n. 53 alla progressiva km 166+422, avviati in data 25 agosto 2025 e recanti importo contrattuale di euro 572.604,84;
- lavori di rinforzo strutturale delle pile dei sovrappassi autostradali n. 65, n. 66, n. 81, n. 82, n. 83, intervento caratterizzato da un importo contrattuale di euro 741.028,91, consegnato in via definitiva nel mese di marzo 2025;
- lavori di ordinaria manutenzione per la sostituzione e l'ammodernamento di giunti di dilatazione di ponti e viadotti presenti lungo l'Autostrada del Brennero, organizzati in plurimi interventi ricorrendo allo strumento giuridico dell'accordo quadro, così da rendere possibile un'esecuzione celere e mirata, secondo esigenze via via ravvisate dai competenti uffici tecnici della Società. Trattasi, in particolare, di più contratti applicativi ultimati in corso d'anno, tutt'ora in corso di esecuzione o prossimi all'avvio, a monte approvati con delibera del Comitato Esecutivo di data 16 ottobre 2020 per una spesa complessiva di euro 3.898.959,69, nonché con successiva delibera del Consiglio di Amministrazione di data 31 marzo 2023 per una spesa complessiva di euro 5.440.000,00;
- lavori di ordinaria manutenzione per il risanamento di opere d'arte lungo il nastro A22, anche organizzati ricorrendo allo strumento giuridico dell'accordo quadro giusta deliberazione del Consiglio di Amministrazione della Società di data 19 maggio 2023 per un importo di spesa di euro 5.700.000,00.

Figurano peraltro già affidati a terzi con opportuna procedura ad evidenza pubblica i seguenti principali interventi:

- lavori di ordinaria manutenzione per l'impermeabilizzazione dei cordoli laterali in carreggiata sud e per il risanamento dei cordoli laterali in carreggiata nord, tra le progressive autostradali km 6+012 e km 8+730; euro 12.300.000,00 la spesa stanziata a fronte dell'intervento dal Consiglio di Amministrazione della Società con delibera di data 13 dicembre 2024; l'affidamento a terzi della commessa, risalente al 29 dicembre 2025, reca importo contrattuale di euro 9.538.364,67;
- intervento per l'estensione del consolidamento del versante montuoso in corrispondenza del viadotto Micheletti 2 al km 69+863, approvato dal Consiglio di Amministrazione Autobrennero in data 13 dicembre 2024 nell'importo complessivo di euro 6.100.000,00; i lavori sono stati aggiudicati a terzi in data 7 aprile 2026 a valle dell'esperimento di procedura aperta;
- lavori di rinforzo strutturale delle pile dei sovrappassi autostradali n. 49, n. 56, n. 57, n. 59, ubicati in provincia di Trento e Verona, tra le progressive km 162+057 e km 187+726; euro 791.473,17 l'importo contrattuale della commessa;
- rifacimento delle protezioni laterali, impermeabilizzazione delle solette e dei giunti di dilatazione dei sovrappassi autostradali n. 33 (km 120+494), n. 69 (km 203+506), n. 72 (km 207+594), n. 78 (km 220+690), lavori approvati dal Comitato Esecutivo della Società nel febbraio 2023 e successivamente aggiudicati a terzi per l'importo di euro 1.072.812,98;
- risanamento di cordoli di opere d'arte lungo il nastro A22, lavori organizzati ricorrendo allo strumento giuridico dell'accordo quadro giusta deliberazione del Consiglio di Amministrazione della Società di data 17 novembre 2023, affidati a terzi con procedura aperta in data 23 febbraio 2026. Alla luce, infatti, della necessità di programmare, per un arco temporale pluriennale, una serie di interventi di manutenzione su opere d'arte presenti lungo l'intero nastro autostradale di competenza, lo strumento dell'accordo quadro, stipulato con un operatore economico idoneamente qualificato, rende possibile procedere all'esecuzione di interventi di manutenzione in modo celere e mirato, secondo le esigenze di volta in volta riscontrate dagli uffici tecnici competenti.

Sono stati infine già approvati dal competente organo societario i seguenti principali interventi, da affidarsi a terzi con procedura ad evidenza pubblica:

- lavori di ordinaria manutenzione per il risanamento delle pile del viadotto Ponticolo 1 tra le progressive autostradali km 6+012 e km 6+758 nel comune di Brennero (BZ). Ammonta in particolare ad euro 3.000.000,00 la spesa stanziata a fronte dell'intervento con delibera del Comitato Esecutivo della Società di data 26 gennaio 2024;
- consolidamento strutturale delle mensole e delle selle Gerber del viadotto Colle Isarco alla progressiva km 8+957 e risanamento superficiale dell'elevazione delle pile e dell'intradosso degli impalcati. La spesa stanziata a fronte dell'importante intervento di manutenzione con delibera del Consiglio di Amministrazione della Società di data 19 settembre 2025 ammonta a 53,3 milioni di euro;
- lavori di ordinaria manutenzione per il risanamento dei viadotti Fortezza 1 e Fortezza 2, nonché del muro andatore tra le progressive autostradali km 34+844 e km 35+945. Ammonta in particolare ad euro 17.800.000,00 la spesa stanziata a fronte dell'intervento con delibera del Consiglio di Amministrazione della Società di data 28 luglio 2023;
- interventi di risanamento puntuale dell'intradosso di due sottopassi della linea ferroviaria Bolzano - Brennero, rispettivamente ubicati alle progressive autostradali km 42+960 e km 51+427, approvati dal competente organo societario in data 16 maggio 2025 nell'importo di euro 980.000,00;
- lavori di rinforzo strutturale delle pile dei sovrappassi autostradali n. 8, n. 12, n. 20, n. 21, approvati dal Comitato Esecutivo della Società in data 22 aprile 2025 nell'importo di euro 980.000,00;
- lavori di ordinaria manutenzione per il risanamento dell'estradosso dell'impalcato del viadotto Castelfinestra, tra le progressive autostradali km 71+285 e km 72+822: 16 milioni di euro la somma stanziata dal Consiglio di Amministrazione Autobrennero nella seduta di data 16 maggio 2025;
- lavori di ordinaria manutenzione per il risanamento del ponte sul fiume Isarco ubicato nei pressi della stazione autostradale di Bolzano nord; per l'esecuzione dell'intervento il Consiglio di Amministrazione Autobrennero ha approvato una spesa di euro 5.600.000,00;
- lavori di ordinaria manutenzione per la riqualificazione del sistema di scarico e raccolta delle acque meteoriche del viadotto Bolzano, tra le progressive autostradali km 82+160 e km 84+742, approvati nell'importo di euro 2,5 milioni dal Comitato Esecutivo della Società in data 13 settembre 2024;
- lavori di ordinaria manutenzione per il risanamento delle velette e del cordolo centrale del sovrappasso di svincolo della stazione autostradale di Egna-Ora (BZ), lavori approvati dal Comitato Esecutivo della Società in data 11 luglio 2025 nell'importo di euro 950.000,00;
- lavori di rinforzo strutturale delle pile dei sovrappassi autostradali n. 34, n. 68, n. 69, n. 77, n. 78, ubicati in provincia di Trento e Verona, tra le progressive km 121+449 e 220+690: 1,81 milioni di euro la spesa stanziata a fronte dell'intervento;
- accordo quadro relativo a lavori di ordinaria manutenzione per il risanamento di opere d'arte lungo il nastro A22. Gli interventi previsti nell'ambito dell'appalto potranno altresì riguardare le gallerie del tracciato; l'importo complessivamente stanziato a fronte dei futuri contratti applicativi ammonta a complessivi euro 11.613.000,00 giusta delibera di Consiglio di Amministrazione di data 19 settembre 2025.

Tenuto conto di interventi minori (ripristino delle pile dei sovrappassi, riparazione e ripristino di giunti di dilatazione di ponti e viadotti, monitoraggi e così via), delle spese tecniche (analisi, prove e controlli di laboratorio) e degli onorari a professionisti (collaudi, consulenze e così via), i costi complessivamente registrati nel 2025 per la manutenzione delle opere d'arte ammontano a 8,16 milioni di euro.

Valori in milioni di Euro						
	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anno 2021	Media 2021-2025
Opere d'arte	8,16	7,69	7,31	12,34	8,96	8,89

❖ Gallerie

Con riferimento all'esercizio contabile 2025, hanno principalmente gravato sulla presente voce di spesa gli interventi di pulizia e imbiancatura delle pareti interne delle gallerie, appalto triennale che contempla altresì la pulizia delle barriere fonoassorbenti e la sanificazione delle aree di sosta. Trattasi di servizio riconducibile al contratto n. 361-2024 di data 30 luglio 2024, recante importo di 8,2 milioni di euro, stipulato con l'operatore economico risultato aggiudicatario di procedura aperta all'uopo esperita.

Nell'ambito del IV contratto applicativo di un accordo quadro stipulato con terzi in ordine al generale risanamento di opere d'arte lungo il nastro A22, appalto che interessa altresì la manutenzione di ponti e viadotti, nel corso dell'esercizio 2025 si è proceduto con l'impermeabilizzazione dei cordoli della galleria Brennero canna nord, tra le progressive autostradali km 0+193 e km 1+016, lavori ultimati in data 15 gennaio 2026. Con delibera del Consiglio di Amministrazione di data 19 settembre 2025, nuove risorse sono state stanziare per procedere con un ulteriore accordo quadro centrato sulla manutenzione di opere lungo il tracciato, appalto da aggiudicarsi a terzi con procedura aperta, che avrà ad oggetto anche interventi in galleria.

Tenuto conto anche di interventi minori e della spesa per incarichi professionali, i costi afferenti la manutenzione delle gallerie con riferimento all'esercizio contabile 2025 ammontano a complessivi 3,51 milioni di euro.

Valori in milioni di Euro						
	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anno 2021	Media 2021-2025
Gallerie	3,51	1,73	1,56	4,14	3,3	2,85

❖ Pavimentazioni bituminose

Il conglomerato utilizzato sul nastro autostradale è di tipo drenante fonoassorbente speciale (DFAS). Fanno eccezione gallerie, ponti e viadotti ove, per esigenze collegate alla gestione invernale del tracciato, è utilizzata pavimentazione antiskid di tipo "Splittmastix Asphalt" (SMA).

Ispezioni, ripristini, manutenzioni, sono quotidiani. L'attività di manutenzione della pavimentazione autostradale, garantita da ordinari interventi di risanamento e specifiche operazioni di ripristino della funzionalità, riveste, infatti, un ruolo fondamentale ai fini della sicurezza del traffico veicolare in transito e del mantenimento di elevati standard di servizio.

Trattasi di interventi di centrale importanza anche con riferimento agli introiti autostradali. Esiste, infatti, uno stretto collegamento tra qualità del tracciato e tariffa autostradale: i possibili incrementi di quest'ultima dipendono direttamente anche dallo stato di manutenzione del nastro, nonché, indirettamente, dal livello di sicurezza offerto all'utenza in transito.

La spesa complessivamente sostenuta nel 2025 per la manutenzione ordinaria della pavimentazione autostradale ammonta a 21,40 milioni di euro comprensivi di ripristini eseguiti a seguito d'incidenti, interventi localizzati, consolidamenti, ampliamenti e sistemazioni di by-pass, pavimentazione di strade di

servizio, di C.S.A., di stazioni, di piste, di parcheggi, di nuovi accessi, di aree di servizio, nonché delle spese tecniche (prove e controlli di laboratorio, rilevamento con sistemi ad alto rendimento delle caratteristiche geometriche e superficiali della pavimentazione, rilievi topografici del piano viabile) e di quelle per incarichi professionali.

Valori in milioni di Euro						
	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anno 2021	Media 2021-2025
Pavimentazioni	21,40	26,90	20,27	23,96	19,04	22,31

❖ Corpo autostradale

Ricade in questa voce di spesa una serie di operazioni e interventi tesa alla salvaguardia, alla conservazione e al ripristino degli elementi costituenti il corpo autostradale. Trattasi pertanto di voce composta da interventi eterogenei: lavori per il miglioramento della viabilità, adeguamenti di piste di accelerazione e decelerazione, interventi a salvaguardia del rilevato autostradale, lavori di manutenzione per la protezione di fondazioni di pile di viadotti, realizzazione e manutenzione di barriere paramassi a salvaguardia della sede autostradale, opere fermaneve, consolidamento di versanti montuosi, ripristino di stradine di servizio, regolazioni idrauliche, lavori per la sistemazione di cordone, risanamento di fossi di guardia e scarpate, manutenzione degli accessi di servizio e così via.

In corso d'anno, tra i vari interventi, è proseguito il consolidamento del rilevato delle rampe di svincolo della stazione autostradale di Reggiolo-Rolo; euro 2.908.208,59 l'importo contrattuale dei lavori.

Con delibera del Comitato Esecutivo della Società di data 26 febbraio 2025 sono stati approvati lavori per l'esecuzione di barriere paramassi a monte del tratto autostradale compreso tra le progressive km 6+150 e km 6+350, carreggiata sud; l'appalto, aggiudicato il maggio successivo con procedura negoziata, è caratterizzato da un importo contrattuale di oltre 630.000,00 euro.

In corso d'anno, con delibera del medesimo organo societario sono stati altresì approvati interventi di consolidamento della parete rocciosa a monte della progressiva autostradale km 65+100, carreggiata nord: l'affidamento dei lavori, disposto con determina di data 7 novembre 2025, reca importo contrattuale di euro 764.553,38.

Figurano altresì già affidati a terzi a valle di esperimento di procedura aperta interventi di consolidamento del pendio e di protezione della sede autostradale tra il km 72+790 e il km 72+850 e a monte del portale nord della galleria Tusch. L'importo del contratto stipulato con l'operatore economico aggiudicatario ammonta a 1,3 milioni di euro.

In fase di esperimento figura una procedura aperta per l'affidamento di un accordo quadro inerente interventi a protezione dei versanti lungo il nastro A22: 5 milioni di euro la somma stanziata a fronte dei vari contratti applicativi con delibera del Consiglio di Amministrazione di data 17 ottobre 2025.

In corso d'anno, con delibera di Comitato Esecutivo, euro 730.000,00 sono stati stanziati per l'esecuzione di barriere paramassi a monte delle pile n. 41 e n. 42 del viadotto Campodazzo, in prossimità della

progressiva autostradale km 67+750, carreggiata nord, lavoro di prossima aggiudicazione a terzi in ordine all'esecuzione.

Tenuto conto della spesa per interventi minori (svuotamento e rifacimento di reti di contenimento, disaggi, pulizia di tombini, opere di miglioramento per lo smaltimento di acque meteoriche e relativa manutenzione), della spesa per l'esecuzione di ispezioni in zone a rischio, delle spese per prove e controlli di laboratorio e per incarichi professionali, i costi a carico del 2025 ammontano complessivamente a 3,49 milioni di euro.

Valori in milioni di Euro

	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anno 2021	Media 2021-2025
Corpo autostradale	3,49	4,79	2,63	2,48	2,66	3,21

❖ Sicurvia e recinzioni

Ricade nella presente voce la spesa sostenuta a fronte di ordinari lavori per la posa e la riqualificazione di barriere di sicurezza, quella per l'installazione e la riparazione di dispositivi di assorbimento d'urto, i lavori di ripristino delle barriere di sicurezza danneggiate a seguito di incidenti, la manutenzione ordinaria della rete di recinzione metallica e così via.

Tra tali interventi, particolare importanza riveste un appalto aggiudicato nel mese di settembre 2025, avente ad oggetto lavori di rifacimento delle protezioni laterali e l'impermeabilizzazione delle solette e dei giunti di dilatazione dei sovrappassi autostradali n. 128 (km 292+032), n. 129 (km 294+070), n. 134 (km 300+916), n. 141 (km 308+549): euro 1.314.251,81 l'importo contrattuale della commessa.

Nella presente voce di spesa, infine, è ricompreso ogni onere afferente l'esecuzione di prove d'urto su barriere e, più in particolare, i crash test, le prove sperimentali e le simulazioni numeriche riguardanti le marcature CE delle barriere di sicurezza tipo "Autobrennero".

Nel complesso, la spesa sostenuta nel 2025 per la manutenzione di sicurvia e rete di recinzione ammonta a 1,61 milioni di euro, importo comprensivo degli oneri sostenuti per incarichi professionali.

Valori in milioni di Euro

	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anno 2021	Media 2021-2025
Sicurvia	1,61	1,73	1,35	1,59	2,50	1,76

❖ Segnaletica orizzontale e verticale

Rientrano nella presente voce di spesa il rifacimento o la ripresa della segnaletica orizzontale, la sostituzione o la riparazione di segnali ammalorati o incidentati, la pulizia dei medesimi e la spesa per l'adeguamento della segnaletica stradale a nuove normative.

Per l'anno 2025, la spesa complessiva ammonta a 6,20 milioni di euro, importo comprensivo, tra le altre cose, del costo dei rilievi in modalità continua, dei test di rifrangenza della segnaletica orizzontale e della spesa per prove e controlli di laboratorio.

Valori in milioni di Euro						
	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anno 2021	Media 2021-2025
Segnaletica	6,20	5,74	5,33	4,48	4,26	5,20

❖ Verde

Vi ricadono tutte le operazioni e gli interventi necessari per mantenere e integrare le opere in verde: seminazione, sfalcio di erbe e potatura di alberi ed arbusti, diserbi, disboscamento da rovi, messa a dimora di piante ed arbusti, trattamenti antiparassitari, pulizie varie, manutenzione degli impianti di irrigazione e così via.

Nel 2025, per la manutenzione del verde autostradale, la Società ha speso complessivi 5,70 milioni di euro.

Valori in milioni di Euro						
	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anno 2021	Media 2021-2025
Opere in verde	5,70	4,54	4,86	4,09	5,17	4,87

❖ Opere civili

La presente voce ricomprende la spesa per manutenzioni volte a mantenere in efficienza o a ripristinare le strutture edilizie ricadenti nell'ambito delle pertinenze autostradali: tinteggiatura e ripresa intonaci, modifiche e ristrutturazioni interne ed esterne, riparazioni alle coperture, pavimentazioni, scale, revisioni, riparazioni e sostituzioni di impianti degli edifici, e così via.

Nel 2025, per la manutenzione delle opere civili, sono stati complessivamente computati a bilancio 1,37 milioni di euro.

Valori in milioni di Euro						
	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anno 2021	Media 2021-2025
Opere civili	1,37	0,63	1,10	1,02	2,19	1,26

❖ Impianti

Vi rientrano le operazioni e gli interventi necessari a garantire il perfetto funzionamento, la buona manutenzione, l'implementazione di macchinari e apparecchiature in dotazione alla Società, compresi il sistema di supervisione del C.A.U., i sistemi di esazione pedaggio e i relativi apparati accessori per la rilevazione, la trasmissione e l'elaborazione dati.

Trattasi per esempio, tra le altre, di spese di manutenzione riferite:

- agli impianti elettrici e di illuminazione a servizio dell'autostrada da Brennero a Modena;
- agli impianti termici e di climatizzazione dei C.S.A., delle stazioni, delle aree di servizio;
- ai presidi antincendio presenti lungo l'intera tratta A22;
- agli impianti carburante delle aree di servizio e agli impianti accessori di piazzale;
- agli impianti idrici;
- agli impianti di depurazione e di sollevamento fognario;
- agli impianti S.O.S., all'impianto di radiocomunicazione, alla rete ottica di trasporto dati, agli impianti di telecomunicazione minori;
- agli impianti di informazione all'utenza quali pannelli a messaggio variabile per la gestione della viabilità sul tracciato, per l'indicazione dei prezzi dei carburanti, per l'informativa sulle aree di sosta e lavagne luminose;
- all'impiantistica di galleria;
- ai sistemi di stazione e, in particolare, ai sistemi di esazione, casse automatiche comprese;
- agli apparati di rete;
- al mantenimento della funzionalità di sistemi finalizzati al rilevamento e alla gestione di dati di transito.

In corso d'anno i competenti organi societari hanno in particolare stanziato la spesa necessaria a fronteggiare i seguenti rilevanti interventi:

- lavori di riqualificazione degli impianti tecnologici a servizio della galleria Fiè da affidarsi a terzi con procedura aperta; 3.650.000,00 euro la somma stanziata con delibera del Comitato Esecutivo di data 16 maggio 2025;
- lavori di riqualificazione degli impianti tecnologici dello svincolo di interconnessione autostradale A22 - A4, anche da affidarsi a terzi previo esperimento di procedura aperta; la somma stanziata a fronte dell'intervento con delibera di Consiglio di Amministrazione di data 14 novembre 2025 ammonta a complessivi euro 5.200.000,00.

La spesa complessivamente sostenuta nel 2025 ammonta a 9,90 milioni di euro.

Valori in milioni di Euro						
	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anno 2021	Media 2021-2025
Impianti	9,90	11,63	9,32	9,28	9,32	9,89

❖ Pulizia caselli, C.S.A. ed aree di servizio

Ricadono nella presente voce di spesa, i servizi di pulizia eseguiti presso caselli, Centri per la Sicurezza Autostradale e altre pertinenze della Società.

Tale voce ha inciso sul bilancio 2025 per complessivi 2,81 milioni di euro.

Valori in milioni di Euro						
	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anno 2021	Media 2021-2025
Pulizia caselli CSA e aree di servizio	2,81	2,74	2,66	2,36	2,30	2,57

❖ **Interventi relativi alle operazioni invernali**

Vi rientrano tutte le operazioni e gli interventi volti a mantenere sgombre le carreggiate e ad assicurare la viabilità nei mesi invernali.

Il sistema A22 di gestione delle operazioni invernali è assai puntuale e articolato e coinvolge i sei Centri per la Sicurezza Autostradale (C.S.A.) e la Centrale Operativa.

A garanzia di tale gestione invernale del traffico è indispensabile disporre di adeguati impianti e attrezzature, mettendo in atto contromisure tecniche, gestionali e organizzative idonee a prevenire sia la formazione del ghiaccio, sia l'attecchimento della neve, sfruttando una marcata e continua cooperazione tra tutti i soggetti funzionalmente coinvolti nelle operazioni. Talune attività sono, infatti, svolte con mezzi, attrezzature e personale della Società; altre sono invece affidate a mezzi e personale di operatori economici esterni.

Nel 2025, per il servizio sgombero neve e spargimento cloruri, la Società ha sostenuto una spesa complessiva pari a 3,97 milioni di euro.

Valori in milioni di Euro

	Anno 2025	Anno 2024	Anno 2023	Anno 2022	Anno 2021	Media 2021-2025
Operazioni invernali	3,97	4,12	4,15	3,98	4,72	4,19

❖ **Altri interventi, non riconducibili ai precedenti**

Rientrano in tale tipologia di spesa tutte le operazioni e gli interventi tesi alla conservazione o al ripristino di impianti e attrezzature non ricompresi nelle voci precedenti: manutenzione di impianti antincendio, noleggio di estintori, taluni interventi sulle reti fognarie, taluni ripristini a seguito di incidenti, riparazione di barriere fonoassorbenti, interventi sugli spargitori, interventi sui silos, e così via.

Vi rientra altresì la spesa afferente il prelievo, trasporto e recupero differenziato di rifiuti solidi urbani (speciali compresi), raccolti lungo l'Autostrada del Brennero e di quelli prodotti presso le pertinenze della Società.

Tale voce ha inciso sul bilancio 2025 per complessivi 1,74 milioni di euro.

PRINCIPALI NOVITÀ NEL CAMPO DEI SISTEMI TECNOLOGICI❖ **Alta automazione stazioni autostradali**

Nell'ambito del progetto "alta automazione", avviato a novembre 2009, lungo il nastro autostradale di competenza si è giunti complessivamente ad installare 95 cabine con cassa automatica e tre casse automatiche di nuova generazione senza cabina.

In particolare, durante l'anno 2025, sono state approntate 6 ulteriori cabine atte a contenere le casse per l'esazione automatica del pedaggio, successivamente installate presso le stazioni autostradali di Brennero, Vipiteno, Bolzano sud, Affi e due a Verona nord.

Oltre al recupero e all'adattamento delle 6 cabine, in modo da renderne la struttura compatibile con il contenimento e il supporto della cassa automatica, l'intervento ha reso necessario procedere alla completa ristrutturazione dell'area di posa tra i bumpers con finiture in acciaio e cemento e all'adattamento degli impianti elettrici ed aeraulici.

Le casse Self Service posate sono modello «TPS3000», predisposte e cablate di fabbrica per alloggiare nuovi lettori integrabili con l'apparato RFID, sistema che rende possibile utilizzare carte dotate di chip per i pagamenti di prossimità.

Nel corso del 2025, presso le stazioni autostradali di Bressanone e Pegognaga sono state peraltro rispettivamente installate due nuove casse automatiche modello "EVO XXL" su isola stretta, priva quindi di cabina autostradale classica.

❖ Autenticazione "online" carte di credito

Nel corso del 2021 è stato definitivamente affidato a TelepassPay il servizio di acquiring relativo alla validazione delle carte di credito aderenti ai circuiti Visa e Mastercard.

La Società ha quindi avviato ogni funzionale implementazione tecnica (software di esazione, lettori e rete) al fine di abilitare tutti gli impianti di esazione di competenza già migrati alla nuova tecnologia "Brennero" alla verifica puntuale delle tessere utilizzate per il pagamento.

Il descritto sistema, necessario per allineare alla normativa vigente i sistemi di riscossione pedaggio elettronici, ha permesso di aumentare il parco tessere accettabili, rendendo così possibile l'impiego di tessere prepagate, tessere a circuiti che impongono la validazione puntuale e sistemi di pagamento Contact Less, compresi smartphone o dispositivi wearable.

Ad oggi il servizio di validazione online delle carte di credito figura introdotto sulla totalità dei varchi funzionanti con tecnologia "Brennero". L'aggiornamento ha trovato il favore dell'utenza portando ad un deciso decremento delle casistiche di mancato pagamento pedaggio.

Nel corso del 2025, con riguardo alle carte aderenti al circuito American Express, è stato avviato un progetto centrato sul passaggio alla modalità online, con tempistiche di messa in servizio stimate per la primavera del 2026.

❖ Casseforti intelligenti

Per rendere più sicura la gestione del contante di stazione, da tempo la Società sta attuando un progetto di messa in servizio di casseforti TCR (Teller Cash Recycler).

Tale innovazione del sistema tecnologico di gestione del contante, sviluppata a servizio delle stazioni autostradali, si è resa necessaria sia per migliorare la gestione dei flussi di denaro, sia per beneficiare di un puntuale tracciamento e controllo delle relative movimentazioni. Trattasi di sistema altresì utile a

garantire maggiore sicurezza nelle operazioni e più elevata velocità in termini di conteggio e rendicontazione del denaro.

La sperimentazione, avviata nel 2021, ha inizialmente interessato la stazione di Brennero-Vipiteno per poi essere estesa alla stazione di Bressanone.

Conclusasi positivamente tale sperimentazione, nel corso del 2024 due ulteriori moduli di casseforti TRC, uno per le banconote “AST 7008” e uno per le monete “CDS 804 F”, sono stati installati presso la stazione di Affi.

Nel corso del 2025 della stessa configurazione sono state dotate le stazioni autostradali di Rovereto sud e Carpi.

Nel tempo, per l’opportuna integrazione degli apparati nel processo di gestione del contante, sono state implementate modifiche software sia sulle casseforti, sia sugli applicativi di gestione societari, con l’obiettivo di ottimizzare il processo sia per parte operativa, che per parte gestione back-office.

❖ Digitalizzazione del processo di esazione

Progetto PE05-PE06 (rapporto di servizio e distinta valori)

Presso ogni stazione autostradale di competenza, il progetto “PE05-PE06” prevede un aggiornamento tecnologico volto a rendere possibile agli esattori di stazione la compilazione digitale sia della distinta di versamento del denaro introitato, sia del rapporto giornaliero dell’attività svolta presso la stazione.

La dematerializzazione dei due moduli, oltre a garantire una gestione svincolata dallo scambio di documentazione cartacea, con relativo decremento delle risorse umane a ciò dedicate, rende possibile un celere scambio di informazioni tra gli uffici di Sede e le stazioni periferiche.

La fase di sperimentazione, avviata a novembre 2023, ha inizialmente coinvolto le stazioni da Affi a Campogalliano.

Nel corso del 2024 la modalità di compilazione delle distinte di versamento (PE06) in modalità elettronica è stata resa operativa presso tutte le stazioni autostradali A22 e presso tutti i Centri Servizi di competenza.

Nel corso del 2025 anche la modalità di compilazione del rapporto di servizio (PE05) in modalità elettronica è stata resa operativa presso tutte le stazioni A22.

Processo di rimborso all’utenza

Nei primi mesi del 2024 è stato avviato lo sviluppo di un applicativo per la gestione delle richieste di rimborso pedaggio degli utenti, qualora il pagamento effettuato risulti superiore a quanto dovuto.

L’applicativo è stato reso operativo nel corso del 2025 e rende possibile una gestione completamente digitalizzata delle richieste di rimborso grazie ad un form web presente sul sito societario e direttamente compilabile a cura dell’utente richiedente, architettura che ha reso possibile snellire il flusso delle pratiche riducendo i tempi di attesa.

❖ Progetto M.R.Z.

Nel corso del 2022 è stato introdotto un nuovo sistema di gestione varchi denominato M.R.Z. (Monitoraggio Remoto di Zona), adottato in sostituzione del precedente sistema M.R.P. (Monitoraggio Remoto di Pista).

Grazie alla nuova tecnologia, progressivamente diffusa presso la quasi totalità delle stazioni, è possibile ottenere maggiore configurabilità gestionale e una riduzione dei tempi di intervento.

Il sistema prevede un funzionamento del tutto automatico dei varchi di stazione (manuali esclusi) e l'implementazione della possibilità di monitoraggio degli stessi ad opera di ciascun operatore in turno lungo l'intero nastro, grazie a postazioni di controllo multimediali indipendenti dislocate presso le stazioni autostradali A22 dotate del sistema di esazione "Brennero". Tali postazioni sono state, infatti, progettate per assumere la gestione di tutte le piste automatiche o per renderne possibile la gestione a cura di altre postazioni, così da poter fronteggiare necessità gestionali correlate a specifici volumi di traffico in transito, esigenze manutentive e così via.

Nel corso del 2023 una sperimentazione di gestione multipla da remoto di talune stazioni non presidiate durante il turno notturno è stata portata a termine con esito positivo. A partire dal mese di ottobre 2024 è stata avviata una nuova sperimentazione per la gestione remotizzata delle stazioni autostradali non presidiate durante i turni restanti.

Nel corso dell'esercizio 2025 la gestione remotizzata di taluni turni diurni ha interessato le stazioni di San Michele all'Adige, Rovereto sud e Reggiolo Rolo; è stata inoltre introdotta a sistema la possibilità di controllare le piste di accesso e le casse automatiche dell'area di sosta Sadobre.

❖ Conversione tecnologia parcheggio Sadobre

Nel corso del 2025 è stata ultimata la conversione delle piste di entrata e di uscita del parcheggio Sadobre a tecnologia pienamente compatibile con il sistema MRZ, già in uso per la gestione remotizzata delle piste di esazione. Tale modalità rende possibile gestire da remoto tutti i varchi del parcheggio Sadobre, oltre alle casse automatiche funzionali al pagamento della sosta. Nei pressi delle piste è stato inoltre realizzato un caseggiato che ospita al proprio interno una postazione MRZ.

Con il nuovo sistema è tecnicamente possibile effettuare il pagamento della sosta con apparati Telepass Legacy o con OBE di tipo SET/SIT. Grazie alle quattro casse modello ETS70 installate in due differenti aree del parcheggio è possibile effettuare il pagamento con carta di credito o contanti.

❖ Videosorveglianza delle stazioni autostradali

Per assicurare maggiore protezione ai fabbricati, ai relativi accessi, ai cunicoli di servizio che corrono sotto il piano viario, alle cabine di esazione, nonché alle zone limitrofe alle stazioni autostradali, la Società ha elaborato specifico progetto, sperimentandone con successo l'avvio presso la stazione di Trento sud, con l'obiettivo di estenderlo successivamente a talune altre stazioni di competenza.

Nel dicembre 2022, presso la stazione autostradale di Rovereto nord è stata installata un'evoluzione dell'impianto originario avente nuove e più moderne funzionalità rese possibili da più recenti tecnologie e da aggiornati strumenti di cyber-security.

Visto l'esito positivo, nel corso dell'anno 2023, la suddetta evoluzione è stata estesa al sistema di videosorveglianza delle stazioni di Verona nord e Bressanone.

Nel corso del 2024 è stata in via sperimentale attivata la possibilità di monitorare la stazione di Rovereto sud dalla stazione di Trento sud.

L'evoluzione del sistema ha comportato un ammodernamento dell'infrastruttura tecnologica, sia hardware che software. In particolare, sono state rinnovate le piattaforme installate presso le stazioni, aggiornando i server, con l'obiettivo di incrementarne flessibilità, affidabilità e continuità operativa.

Contestualmente, il software di videosorveglianza è stato aggiornato a una versione di ultima generazione, più sicura e scalabile. Ciò ha consentito di integrare gli impianti di tutte le stazioni in un'unica rete geografica, superando la precedente configurazione a sistemi isolati, permettendo una gestione centralizzata, con visualizzazione delle immagini in modalità live su stazioni remote, anche in assenza di presidio locale.

Nel corso del 2025, presso le stazioni autostradali a nord di Verona, si è provveduto all'ammodernamento e alla sostituzione delle telecamere di videosorveglianza e dei client ormai obsoleti per la visualizzazione delle immagini delle stesse: fa eccezione la stazione di Bolzano sud. L'attività interesserà anche l'esercizio 2026.

Presso l'autoporto Sadobre è stato inoltre installato un nuovo sistema di videosorveglianza con gestione diretta della visualizzazione live e delle registrazioni tramite guardiania.

A mezzo protocollo MQTTs è stata infine testata, con esito positivo, la comunicazione tra il sistema di controllo piste MRZ e il sistema di gestione della videosorveglianza Genetec. L'interconnessione è volta a favorire la dinamicità della gestione dei sistemi di videosorveglianza che seguiranno automaticamente i passaggi di gestione tra stazioni operati mediante sistema M.R.Z.

❖ Piano della mobilità sostenibile

Nell'anno 2018 Autostrada del Brennero ha approvato un proprio Piano per la mobilità sostenibile, centrato sulla diffusione di servizi di ricarica elettrica e sull'offerta di carburanti alternativi lungo la rete autostradale A22.

Il Piano affronta nello specifico la fattibilità tecnico-economica di un potenziamento dei servizi di mobilità sostenibile realizzabili lungo l'asse del Brennero grazie a nuove soluzioni infrastrutturali capaci di garantire a veicoli a basso impatto ambientale la percorrenza dell'intero nastro A22, dal passo del Brennero a Modena, così da rendere il tracciato un corridoio verde, attrezzato per la mobilità del futuro.

Sin dall'esercizio 2019 è stato possibile registrare i risultati dell'impegno societario in tale campo, sfida non indifferente per un tracciato che, progressivamente, vede crescere i propri volumi di traffico e che per farvi fronte in modo efficiente impiega tecnologia innovativa, puntuale e sicura.

Impianti di produzione e distribuzione di idrogeno

Alla luce di opportune indagini propedeutiche si è proceduto alla redazione di studi di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di 8 nuovi impianti di distribuzione e di 4 nuovi impianti di produzione di idrogeno opportunamente dislocati, così da servire omogeneamente l'intero nastro autostradale.

Con particolare riferimento alla realizzazione di stazioni di rifornimento di idrogeno presso l'Autoporto Sadobre, le aree di servizio Paganella est e ovest e il C.S.A. di Verona, nel corso dell'esercizio 2025, con

procedura ad evidenza pubblica, sono stati affidati ad operatori economici terzi qualificati gli incarichi di progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere. Le relative attività sono in corso di esecuzione.

Sistemi di ricarica elettrica a servizio dell'utenza

La diffusione sul mercato di veicoli elettrici è correlata alla presenza di adeguate stazioni di ricarica a intervalli ravvicinati.

Nel rispetto del citato Piano per la mobilità sostenibile, la Società sta sviluppando, in più fasi coerenti con la continua evoluzione dei sistemi di ricarica e il progressivo ampliamento dell'offerta commerciale dei veicoli, un'infrastruttura di ricarica capillare, capace di assicurare ai possessori di auto elettriche spostamenti lungo distanze sempre più importanti.

Nel corso dell'esercizio 2025 si è in particolare provveduto all'approntamento di due nuovi sistemi di ricarica elettrica Ultra-fast 450kW e di un sistema di ricarica da 1.000 kW, raggiungendo così il numero totale di 90 sistemi di ricarica presenti lungo l'asse.

I tre citati sistemi di ricarica sono stati in particolare installati presso i seguenti siti:

- parcheggio Firmian, ove è stato installato un sistema di ricarica Ultra-fast 1.000 kW a 3 connettori (1 MCS e 2 da 600kW);
- area di servizio Campogalliano ovest, ove sono stati installati due sistemi di ricarica Ultra-fast 450kW a 2 connettori ciascuno.

❖ Sviluppo software e programmazione SCADA per la supervisione ed il controllo da remoto degli impianti tecnici

Nel corso dell'esercizio 2025 è proseguita l'attività di sviluppo e di programmazione di un software di supervisione, visualizzazione e telecontrollo SCADA basato sul prodotto SIEMENS WINCC OA, attualmente giunto alla versione 3.20.

L'obiettivo del progetto consiste nel collegare ad un'unica piattaforma di controllo tutti gli impianti di automazione a servizio del nastro autostradale:

- impianti di sicurezza delle gallerie (distribuzione elettrica, illuminazione permanente e di rinforzo, ventilazione, rilevazione incendio, antincendio, semafori, uscite di sicurezza);
- impianti di stazione (distribuzione elettrica, illuminazione pubblica, incanalamento traffico, semafori);
- impianti di guida luminosa nella nebbia (accensione/spegnimento luci guida, previsione evento nebbia, monitoraggio visibilità);
- impiantistica funzionale alla gestione della terza corsia dinamica (distribuzione elettrica, gestione rete MT, controllo alimentazione ridondata per portali a messaggio variabile, telecamere, sensori).

Nel corso dell'anno 2025 si è proceduto al consolidamento dell'infrastruttura software del sistema SCADA e all'adeguamento della stessa alle vigenti normative di sicurezza informatica. Nuovi impianti sono stati peraltro integrati nel sistema medesimo.

Sul fronte impianti di galleria sono state incluse a sistema le gallerie Brennero e Chiusalta, completando così il monitoraggio dei principali tunnel presenti lungo il nastro autostradale gestito. Per ciascuna

galleria è stata realizzata la configurazione dei datapoint PLC/SCADA, la definizione dei sinottici di supervisione e l'integrazione con il sistema di segnalazione allarmi.

È stato inoltre integrato a sistema l'impianto antiallagamento dei sottopassi del parcheggio Firmian, così da poter monitorare da remoto il funzionamento delle pompe e i livelli idrici in caso di eventi meteorologici critici.

In corso d'anno si è altresì proceduto alla migrazione del sistema di supervisione di terza corsia dinamica verso la piattaforma WINCC OA unificata. La migrazione ha reso possibile integrare nella piattaforma comune la gestione della distribuzione elettrica MT/bt, il controllo dei portali a messaggio variabile e la supervisione delle telecamere e dei sensori di traffico, garantendo una visione centralizzata e coerente dell'intera infrastruttura.

In ambito notifiche ed elaborazione dati, è stato implementato un sistema automatizzato di reportistica e notifica allarmi, integrato nella strumentazione di controllo a disposizione del C.A.U., in grado di generare periodici report sullo stato degli impianti e di inviare tempestivamente opportune notifiche in caso di criticità.

Sul piano della sicurezza informatica è stata avviata la compartimentazione degli indirizzi di rete dell'infrastruttura SCADA al fine di soddisfare i requisiti di sicurezza previsti dalla Direttiva NIS2 (recepita con D.Lgs. 138/2024). L'intervento ha comportato la segmentazione delle reti di campo, di supervisione e di accesso remoto tramite VLAN dedicate e regole di firewall granulari, riducendo la superficie di attacco e garantendo la tracciabilità degli accessi.

Infine, è stata completata la migrazione delle licenze WINCC OA su dongle fisico, abbandonando il precedente sistema di licenze software. L'operazione ha posto le basi per l'implementazione di meccanismi di alta disponibilità (HA) e ridondanza del server SCADA, consentendo la gestione centralizzata delle licenze in configurazioni a server multipli e garantendo la continuità operativa in caso di guasto di un nodo.

❖ Impianti di illuminazione

Torri faro e altri impianti di illuminazione di stazioni autostradali e aree di servizio

Ai fini della manutenzione decennale degli impianti di illuminazione delle stazioni autostradali, delle aree di servizio e dei parcheggi per mezzi pesanti è proseguita l'attività di manutenzione delle torri faro (ultimo lotto) che, nello specifico, è consistita nelle seguenti attività:

- manutenzione meccanica;
- manutenzione elettrica;
- verifica incastro torre-plinto;
- verifica strutturale fondazione;
- verifica geologica del terreno.

Oltre alle verifiche riguardanti le parti di movimentazione meccanica ed elettrica nonché i basamenti di fondazione, la manutenzione ha riguardato la sostituzione di parti usurate e ammalorate.

I siti interessati dalla manutenzione sono stati in particolare i seguenti:

- n. 13 torri faro presenti presso la stazione autostradale di Trento sud;
- n. 8 torri faro presenti a ridosso della barriera di Vipiteno.

Le torri faro della stazione autostradale di Vipiteno sono state peraltro oggetto di revisione completa con certificazione degli organi interni per la movimentazione della corona mobile.

Riqualficazione dell'impianto di illuminazione degli svincoli e dei piazzali della stazione autostradale di Bolzano sud

Nel corso del 2025 sono terminati i lavori di rifacimento degli impianti di illuminazione dello svincolo autostradale, dei piazzali interno ed esterno al casello autostradale e della viabilità esterna alla stazione di Bolzano sud.

Installazione di proiettori a LED per la riqualficazione luminosa delle stazioni di Rovereto nord e Rovereto sud e dell'area di servizio Nogaredo est

Nel corso dell'anno 2025 sono stati eseguiti lavori per la riqualficazione dell'impianto di illuminazione di piazzali interni ed esterni della stazione di Rovereto sud, nonché delle piste di accelerazione e decelerazione degli svincoli delle stazioni di Rovereto nord e Rovereto sud.

Presso l'area di servizio Nogaredo est sono stati inoltre eseguiti i lavori per la riqualficazione dell'impianto di illuminazione del piazzale e delle piste di accelerazione e decelerazione.

Nel rispetto delle norme UNI 11248 e UNI EN 13201-2, l'adozione di sorgenti luminose CUT-OFF ha reso possibile ridurre in modo considerevole l'inquinamento luminoso di zona. La riqualficazione dell'impianto di illuminazione garantisce peraltro migliore comfort visivo grazie ad un'ottimale diffusione spaziale della luce, così come una notevole riduzione dei consumi energetici.

Rifacimento impianti di illuminazione piste presso la stazione di Nogarole Rocca e l'area di servizio Povegliano ovest

Nel corso del 2025 sono stati eseguiti i lavori di rifacimento degli impianti di illuminazione della pista di accelerazione sud della stazione di Nogarole Rocca e delle piste di decelerazione ed accelerazione dell'area di servizio Povegliano ovest.

Nello specifico si è proceduto al rifacimento dell'impianto di distribuzione elettrica e all'installazione di nuovi corpi illuminanti con tecnologia a LED.

Riqualficazione dell'impianto di illuminazione della stazione di Reggiolo Rolo mediante installazione di proiettori a LED

Nel corso del 2025 sono proseguiti i lavori per la riqualficazione dell'impianto di illuminazione dello svincolo, dei piazzali interni ed esterni e della rotatoria di interconnessione alla viabilità ordinaria della stazione di Reggiolo Rolo. A lavori ultimati, nel rispetto delle norme UNI 11248 e UNI EN 13201-2, l'adozione di sorgenti luminose CUT-OFF renderà possibile ridurre in modo considerevole l'inquinamento luminoso di zona. La riqualficazione dell'impianto di illuminazione garantirà peraltro migliore comfort visivo grazie ad un'ottimale diffusione spaziale della luce, così come una notevole riduzione dei consumi energetici.

❖ Impianti tecnologici

Rifacimento impianti tecnologici a servizio del raccordo A22-A4

Nel corso del 2025 è proseguita la progettazione esecutiva dei lavori per la realizzazione degli impianti tecnologici a servizio del raccordo autostradale A22-A4.

Ai fini del descritto ammodernamento impiantistico la citata attività di progettazione ha in particolare riguardato l'impianto di illuminazione, la distribuzione elettrica a servizio dell'illuminazione artificiale da realizzarsi lungo le piste di collegamento, l'alimentazione dei PMV, l'ingegnerizzazione dei quadri elettrici generali di illuminazione e forza motrice, l'impianto di ausilio guida nella nebbia, l'impianto di videosorveglianza e la rete dati a fibra ottica.

Sostituzione quadri elettrici e distribuzione elettrica del C.S.A. di Verona

Nel corso del 2025, presso il C.S.A. di Verona, lavori hanno interessato la riqualificazione dei quadri elettrici di consegna energia, dei quadri palazzine A e B e del quadro silos sale. Inoltre è stata realizzata una nuova distribuzione elettrica per l'alimentazione dal nuovo punto di consegna dell'energia elettrica ai quadri generali, con contestuale approntamento di nuove linee di alimentazione a servizio dei locali e delle utenze del C.S.A.

Adeguamenti impiantistici nell'ambito dei lavori di ampliamento dell'area di servizio Plose est

Nel corso del 2025 sono terminati i lavori di rifacimento/ampliamento dell'area di servizio Plose est. In materia di rifacimento degli impianti, delle alimentazioni elettriche e degli allacciamenti, le attività ivi svolte sono riassumibili in tre distinti lotti.

Lotto 1; sopra il sedime della galleria della nuova circonvallazione di Bressanone approntate le seguenti opere: impianto di illuminazione, ricariche elettriche, impianto antincendio, impianto di disoleazione delle acque meteoriche, nuova cabina di trasformazione MT/bt collegata alla cabina di consegna dell'ente fornitore al di fuori dell'area di servizio.

Lotto 2; nell'ambito dell'allargamento del parcheggio mezzi pesanti lato nord realizzati gli impianti di illuminazione in corrispondenza della nuova barriera antirumore e della rete di raccolta acque meteoriche, con contestuale installazione di un impianto di disoleazione delle acque meteoriche.

Lotto 3; nell'ambito dell'ampliamento del parcheggio mezzi pesanti lato sud e dell'allargamento della corsia decelerazione nord, approntate nuove infrastrutture a servizio degli impianti di illuminazione in corrispondenza della nuova barriera antirumore da erigersi lungo il perimetro a partire dalla corsia di decelerazione.

Fornitura e installazione di sistemi di monitoraggio per l'analisi del comportamento strutturale di ponti e viadotti presenti lungo l'autostrada del Brennero

Ricorrendo allo strumento giuridico dell'accordo quadro, è stata affidata a terzi un'attività di supervisione e supporto all'installazione di sistemi di monitoraggio per l'analisi del comportamento strutturale di ponti e viadotti presenti lungo il nastro A22.

Nel corso dell'annualità 2025 gli interventi hanno riguardato in particolare quanto segue:

- il monitoraggio topografico di opere d'arte presso sette siti ubicati lungo il segmento A22 Brennero – Bolzano;
- l'installazione di nuove pese dinamiche presso 3 siti, anche ricompresi nel tratto Brennero – Bolzano;
- installazione di un sistema di monitoraggio strutturale (accelerometri dinamici, fibre ottiche, inclinometri, estensimetri, accelerometri sisma, termocoppie e sistema rilevamento) a servizio del ponte su fiume Po.

Cabina elettrica di sede

È stata avviata la progettazione di una nuova cabina elettrica del complesso di sede, da realizzarsi nell'area parcheggio posta ad ovest dell'edificio COA-CAU; è stato altresì avviato l'iter autorizzativo presso gli enti competenti. La nuova cabina sostituirà l'attuale, realizzata e messa in funzione alla fine degli anni '80 e ormai tecnologicamente obsoleta.

❖ Impianti della Rete Telematica

Le innovazioni più importanti che hanno caratterizzato l'esercizio 2025 sono le seguenti:

- aggiornamento di 70 apparati di rete di accesso nella tratta nord;
- test NAC su base mac su siti in itinere;
- test NAC su base 802.1x in sede;
- segregazione rete automazione, già attivata nelle principali gallerie;
- segregazione rete infomobilità, da attivare lungo la tratta nel corso dell'esercizio 2026;
- rifacimento permutatori sede 2P;
- rifacimento permutatori TLC;
- cablaggio C.S.A. di Bolzano sud;
- attivazione centrale telefonica su HW nuovo;
- rifacimento rete radio galleria Brennero;
- predisposizione progetto sperimentale per la copertura in banda FM della galleria Brennero;
- attivazione servizi AID in galleria Brennero;
- collegamento in rete IP in ottico del ponte radio al km 7;
- collegamento in rete IP del ponte radio a Campogalliano;
- collegamento in rete IP nuove colonnine elettriche;
- collegamento in rete IP sale corsi Interbrennero;
- collegamento in rete IP sistemi CDZ di stazione (3 stazioni);
- collegamento in rete IP casseforti;
- collegamento in rete IP sistema contromano area di servizio Campogalliano;
- collegamento in rete IP viadotto Serravalle;
- attivazione nuovo server di reportistica dati giornaliera;
- campagna misure di copertura per rete cellulare;
- riprogrammazione sonda VECTRA per Threat Hunting sui nuovi segmenti di rete;
- attivazione servizio di manutenzione radio TETRA per la Polizia Stradale.

❖ Impiantistica a servizio delle gallerie

Risanamento galleria Brennero, canna nord

Nel corso dell'esercizio 2025, nell'ambito dei lavori di straordinaria manutenzione per il risanamento della galleria Brennero, tra le progressive km 000+214 e km 001+016, per parte impiantistica le attività rese a supporto della direzione lavori con riferimento alla canna nord sono state le seguenti:

- installazione degli impianti di illuminazione permanente e di rinforzo definitivi lungo tutta la canna nord di galleria;
- installazione di quadri elettrici smistamento, illuminazione, forza motrice di comando e sviluppo del sistema di supervisione PLC;
- collaudo dei gruppi elettrogeni all'interno dei locali tecnici agli imbocchi nord e sud;

- collaudo del sistema antincendio e collegamento dello stesso con quello di nuova installazione presso la canna sud;
- installazione di pannelli a messaggio variabile all'imbocco sud;
- risanamento dei by-pass tra la canna nord e la canna sud della galleria.

Risanamento galleria Brennero, canna sud

Nel corso dell'esercizio 2025 sono proseguiti i lavori per il risanamento della galleria Brennero, canna sud. Per parte impiantistica le attività rese a supporto della direzione lavori sono state le seguenti:

- installazione di canalina porta cavi lungo l'intera volta a servizio dell'impianto definitivo di illuminazione;
- installazione di impianti di illuminazione permanente e di rinforzo definitivi lungo l'intera canna sud di galleria e collegamento delle linee elettriche alle due alimentazioni elettriche nei locali tecnici a nord e sud;
- installazione impianto guida luminosa su cordolo e vie di fuga;
- installazione impianto di ventilazione;
- installazione di impianto di rilevamento incendio e impianto radio;
- installazione e collaudo del sistema antincendio composto da condotta in pressione, dotazioni antincendio interne alla galleria e collegamento all'anello con la canna nord.

Messa in servizio delle gallerie Brennero

Per l'ottenimento della "messa in servizio" delle gallerie Brennero, canne nord e sud, per parte impiantistica sono stati predisposti tutti gli elaborati AS BUILT da presentarsi alla competente Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) e riguardanti in particolare la seguente dotazione impiantistica:

- alimentazione elettrica normale, di riserva, di sicurezza e continuità di servizio degli impianti di galleria;
- illuminazione permanente e di riserva e/o sicurezza;
- illuminazione di rinforzo;
- illuminazione di evacuazione;
- impianto di ventilazione;
- stazioni di emergenza;
- erogazione idrica, impianti antincendio e gruppo di pressurizzazione;
- impianti di supervisione e sorveglianza.

Colonnine SOS

In corso d'anno 2025 nuove colonnine SOS sono state installate nelle gallerie Brennero e Fortezza.

Sostituzione cavi radianti presso le gallerie Castelrotto e Fiè

Nel corso del 2025 sono stati eseguiti lavori di sostituzione dei cavi radianti per la diffusione del segnale radio all'interno della galleria Castelrotto, canna nord e canna sud, e della galleria Fiè, canna nord e canna sud.

❖ Manutenzioni impiantistiche

Impianti di illuminazione, ventilazione, rilievo incendio e segnaletica luminosa delle gallerie presenti lungo il tracciato autostradale da Brennero a Bolzano

Opportuni e costanti interventi di manutenzione hanno interessato l'impiantistica a servizio delle gallerie presenti lungo il nastro autostradale ricompreso tra Brennero e Bolzano. Le attività principali hanno interessato quanto segue:

- sostituzione lampade al sodio ad alta pressione non più funzionanti e verifica dei relativi sostegni;
- recupero e installazione di nuovi cartelli per la segnalazione delle stazioni di emergenza;
- ispezione e verifica dell'intera lunghezza delle canaline porta cavi sospese in volta;
- ispezione e verifica dell'impianto di ventilazione;
- ispezione e verifica dell'impianto di rilevazione incendio;
- installazione di nuove lanterne semaforiche luminose agli imbocchi.

Gruppi elettrogeni a servizio di gallerie e stazioni autostradali

A febbraio 2025 è stato avviato un servizio triennale di manutenzione dei gruppi elettrogeni a servizio di gallerie e stazioni autostradali del nastro.

Trattasi, in particolare, di 48 gruppi elettrogeni che necessitano di annuale manutenzione ordinaria specialistica (meccanica, elettrica ed elettronica relativamente al motore endotermico, all'alternatore ed ai sistemi di erogazione) compreso il controllo e la gestione dell'intero sistema.

Nell'ambito del servizio si è inoltre proceduto ad eseguire diversi interventi di riparazione straordinaria di parti elettro-meccaniche di vari gruppi elettrogeni.

Cabine elettriche MT/bt presenti lungo l'asse A22

Ai sensi della norma CEI 78-17, in corso d'anno si è proceduto al controllo delle cabine elettriche MT/bt come da registro di manutenzione:

- verifica della struttura esterna di cabina;
- verifica dello stato d'idoneità del locale cabina;
- verifica dello stato dell'impiantistica in media tensione;
- verifica dello stato dell'impiantistica in bassa tensione;
- verifica tramite indagine termografica dei componenti elettrici.

STUDI, RICERCHE, INNOVAZIONI

❖ Progetto LIFE ALPS

Il progetto integrato LIFE ALPS (2019-2027), co-finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del Programma LIFE, mira alla creazione di un sistema di trasporto integrato a zero emissioni, basato sull'impiego di energia derivante da impianti idroelettrici per produrre elettricità e idrogeno verde per il rifornimento di veicoli ad emissioni zero.

Rientrano nell'ambito di Zero Emission LIFE IP anche numerose azioni complementari alle principali attività di progetto: dall'installazione di apparecchiature di ricarica elettrica e a idrogeno, al dispiegamento di veicoli finanziati da una serie di enti pubblici e privati, regionali ed europei.

Con riferimento al progetto, ad Autostrada del Brennero S.p.A. sono affidati due compiti principali:

- realizzare un distributore di idrogeno presso il C.S.A. di Verona nord;
- installare colonnine di ricarica elettrica lungo l'asse autostradale come attività complementare, sebbene non co-finanziata dal progetto.

L'attività che la Società implementa nell'ambito del progetto servirà per estendere la fornitura di servizi a zero emissioni, contribuendo a predisporre un'infrastruttura capace di garantire una rete di ricarica che incoraggi l'adozione di veicoli a emissioni zero, sia privati, sia pubblici, in diverse regioni europee.

Nel corso del 2020 sono stati definiti i dettagli tecnici del distributore da realizzarsi presso il C.S.A. di Verona nord. Nel 2021 è stato quindi affidato a studio esterno un incarico professionale per la redazione di uno studio di fattibilità per la realizzazione dell'impianto, attività conclusasi nel corso del 2022.

Ottenuto nulla osta del competente comando dei Vigili del Fuoco di Verona a procedere con la progettazione, nel corso del mese di dicembre 2022, nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), la Società ha presentato la propria candidatura alla realizzazione di distributori di idrogeno lungo la tratta di competenza. Tale candidatura ha ricompreso anche il distributore da realizzarsi presso il sito di Verona nord.

Nel corso del 2023 è stata avviata la progettazione definitiva del citato distributore nonché l'iter autorizzativo propedeutico alla realizzazione dello stesso, processi conclusi nel 2024, anno in cui si è peraltro proceduto a bandire la gara per l'affidamento a terzi dei lavori volti alla realizzazione del nuovo punto di erogazione idrogeno, aggiudicazione perfezionatasi a marzo 2025. Conclusa a ottobre 2025 la fase di progettazione esecutiva dell'opera, si è dato avvio ai lavori, la cui ultimazione è prevista entro il primo semestre del 2026.

❖ Progetto PoDIUM

Cofinanziato nell'ambito del programma Horizon Europe della Commissione Europea, PoDIUM (2022-2025) si pone come obiettivo generale quello di implementare specifici casi d'uso di guida autonoma e connessa di alto valore in ambienti urbani ed autostradali, allineati con la strategia e la politica dell'UE, da dimostrarsi e convalidarsi in condizioni reali presso 3 Living Labs di progetto di stanza in Germania, Italia e Spagna, coinvolgendo altresì luoghi transfrontalieri e strutture fisiche autostradali cruciali e critiche come le gallerie.

Il concetto di progetto è basato su problematiche riconosciute dagli esperti e dalle principali parti interessate nel campo della mobilità connessa e cooperativa per livelli avanzati di guida automatizzata.

I casi d'uso presi in considerazione mirano in particolare a far progredire una serie di tecnologie chiave dell'infrastruttura fisica e digitale (PDI).

Nell'ambito del progetto sarà privilegiato un approccio multi-connettività, per garantire affidabilità, disponibilità e ridondanza del sistema PDI.

La Società è in particolare coinvolta nel caso d'uso «Gestione del rischio in una galleria autostradale», con l'obiettivo di quantificare il livello di rischio in galleria al fine di valutare il livello di automazione di veicoli connessi/cooperativi in avvicinamento.

Nel corso del 2023 è stata definita l'architettura del sistema PoDIUM a livello europeo e per ciascun Living Lab nazionale sono state definite nel dettaglio le specifiche organizzative e funzionali dei diversi casi d'uso. In particolare, Autobrennero ha valutato la possibilità di installare in galleria un sistema in grado di replicare il segnale GPS necessario per garantire con continuità la rilevabilità del posizionamento di un veicolo autonomo. A corollario del progetto la Società ha nel frattempo eseguito taluni test volti a verificare l'efficacia dei sistemi di posizionamento dei veicoli connessi e autonomi in condizioni di scarsa disponibilità di segnale GPS presso il Safety Park di Bolzano.

In ultima analisi, quale luogo idoneo ad ospitare la sperimentazione è stata identificata la galleria Tusch. Nel corso del 2025, la Società vi ha quindi implementato la tecnologia necessaria a garantire la continuità del segnale GNSS, assicurando un'indicazione sempre accurata del posizionamento del veicolo connesso all'interno della galleria durante l'implementazione del caso d'uso di valutazione del rischio.

Sempre in corso d'anno, i test del sistema si sono conclusi con una dimostrazione su strada presso la galleria Tusch, realizzata con la collaborazione degli altri partner italiani coinvolti nella sperimentazione (TIM, Stellantis, Fondazione Links).

Ad ottobre 2025 i risultati della dimostrazione sono stati presentati alla demo nazionale di Torino e all'evento finale del progetto, tenutosi a Barcellona nel novembre successivo.

❖ Progetto Meridian

Cofinanziato da un'azione di supporto nell'ambito del programma CEF 2 della Commissione Europea, Meridian (2021-2025) ha lo scopo di promuovere la digitalizzazione del sistema di mobilità, principalmente lungo i corridoi della rete centrale Scandinavo-Mediterraneo e Mare del Nord-Baltico, implementando sistemi e servizi digitali lungo i corridoi di trasporto merci europei più trafficati.

Nel sostenere gli obiettivi della COP26 lungo tali importanti corridoi di trasporto merci europei, le implementazioni di progetto mirano altresì:

- ad incrementare la sicurezza del traffico;
- a ridurre la congestione e l'inquinamento ambientale.

Scopo ultimo del progetto è quello di fornire alla rete TEN-T tecnologie e sistemi conformi alla politica dell'Unione Europea sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS).

Nell'ambito del progetto, la Società è coinvolta nei seguenti task:

- task 1.03 "Cooperazione transfrontaliera", che ingloba il gruppo di lavoro tecnico "Digital Green Brenner Corridor" coordinato da Autostrada del Brennero;
- task 4.10 "Creazione di un layer di MaaS integration e estensione dell'infrastruttura per ridurre le emissioni inquinanti".

Creazione di un layer di MaaS integration

Trattasi della realizzazione di un cruscotto di gestione e di un motore di Trip Planning multimodale/intermodale in tempo reale che utilizzi i dati di traffico disponibili lungo il corridoio, esponendo le funzioni di calcolo del percorso a terze parti.

Il progetto ha lo scopo di creare una vera e propria infrastruttura digitale in grado di fungere da collettore dei dati della mobilità provenienti dai concessionari autostradali e dai vari servizi di trasporto attivi sui territori limitrofi, nonché fungere da layer abilitante per servizi di terze parti e fornire sia open data che open services sulla mobilità.

Trattasi di progetto unico nel suo genere, in quanto volto alla costruzione di un corridoio autostradale europeo digitale, chiamato a congiungere infrastrutture e servizi di diverse aree geografiche, nazionali e transfrontaliere.

Nel corso dell'anno 2023 la Società ha avviato la realizzazione dell'infrastruttura digitale. L'annualità 2024 ha visto concludersi la seconda fase del progetto con la realizzazione delle API necessarie per la messa a disposizione dei dati di mobilità, nonché dei moduli OpenMove Road & Traffic Manager e OpenMove Nucleus, il cuore dell'infrastruttura digitale incluso il motore di trip planning.

Nel corso del 2025 è stata avviata la terza fase, centrata sul perfezionamento dell'infrastruttura, attività la cui conclusione è previsto abbia luogo nel corso dell'annualità 2026.

Estensione dell'infrastruttura per ridurre le emissioni inquinanti

Nell'ambito di tale specifica attività la Società sfrutta sensori a basso costo per la misurazione della qualità dell'aria, sistemi di rilevamento del traffico (spire/TVCC) e pannelli a messaggio variabile (fotovoltaici e non) per estendere le misure di gestione del traffico attuate nell'ambito del progetto europeo BrennerLEC, così da aumentare la capacità autostradale e ridurre le emissioni, in un'ottica di raggiungimento degli obiettivi ambientali dell'azione.

Nel corso delle annualità 2023 e 2024 Autobrennero ha posto in essere e concluso una serie di attività propedeutica all'estensione delle misure di riduzione dinamica della velocità a nuove tratte autostradali, procedendo all'acquisto, configurazione e calibrazione di nuovi sensori di qualità dell'aria, all'installazione di nuove telecamere per il calcolo dei tempi di percorrenza dei veicoli e per il loro conteggio e classificazione, affidando, infine, l'esecuzione dei lavori per l'installazione di nuovi pannelli a messaggio variabile.

❖ **Pass4Core 2 (2021-2025)**

Cofinanziato da un'azione di supporto nell'ambito del programma CEF 2 della Commissione Europea, il progetto Pass4Core 2 (2021-2025) vede Autostrada del Brennero coinvolta in qualità di coordinatore nello sviluppo di una rete di aree di sosta sicure per mezzi pesanti (SSTPA) lungo la rete stradale italiana TEN-T. Tutte le aree adibite a parcheggio è previsto siano realizzate con i più alti standard di sicurezza, protezione, qualità, connettività e trasparenza, secondo lo standard di parcheggio UE dello studio sui parcheggi sicuri e protetti MOVE/C1/2017-500.

La Società si è posta come obiettivo la certificazione di tre aree parcheggio per mezzi pesanti secondo standard europei. Trattasi in particolare dei seguenti siti, per l'approntamento dei quali è stato necessario implementare le attività di cui alle seguenti elencazioni.

Sadobre (BZ) - certificazione bronzo

- realizzazione di un'infrastruttura ICT per la sorveglianza dell'area di parcheggio;
- potenziamento del sistema di illuminazione;
- adattamento delle procedure per raggiungere i requisiti necessari per ottenere la certificazione.

In loco si è già provveduto al rifacimento della pavimentazione bituminosa delle aree interessate dalla certificazione. È inoltre in corso la progettazione dei lavori da affrontarsi per la predisposizione degli impianti di illuminazione e di videosorveglianza.

La certificazione bronzo si prevede potrà essere conseguita nel corso dell'esercizio 2026.

Trento nord/Interbrennero (TN) – certificazione argento

- realizzazione di servizi igienici e docce per conducenti di mezzi pesanti, suddivisi per uomini e donne;
- potenziamento della pista di accesso;
- realizzazione di un'infrastruttura per la sorveglianza e l'accesso all'area di parcheggio;

- potenziamento del sistema di illuminazione;
- adattamento delle procedure per raggiungere i requisiti necessari per ottenere la certificazione.

Nel corso del 2024 la Società ha provveduto a potenziare l'illuminazione del parcheggio, a pavimentare sia l'area parcheggio riservata agli utenti occasionali sia quella dedicata agli abbonati, a rifare tutta la segnaletica orizzontale e a rinnovare quella verticale. La certificazione argento è stata ottenuta nel mese di dicembre 2025.

Rovereto sud (TN) – certificazione argento

- realizzazione di un'infrastruttura per la sorveglianza e l'accesso all'area di parcheggio;
- adattamento delle procedure per raggiungere i requisiti necessari per ottenere la certificazione.

L'ottenimento della certificazione argento risale al mese di agosto 2024.

❖ **Scale (2024-2028)**

Il progetto SCALE è co-finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del programma Connecting Europe Facility 2 e prevede un'eleggibilità dei costi a partire dall'1 settembre 2024 a tutto il 31 dicembre 2028.

Il progetto mira ad aumentare la diffusione di servizi C-ITS maturi di guida autonoma e connessa nonché a sostenere lo sviluppo tecnico e le valutazioni d'impatto su larga scala di nuovi casi d'uso C-ITS in 10 diversi siti pilota europei ubicati in Spagna, Francia, Italia e Austria.

In primo luogo il progetto si occuperà dell'estensione e dell'industrializzazione dei casi d'uso più maturi e, in secondo luogo, svilupperà, implementerà e valuterà nuovi casi d'uso su argomenti specifici di interesse comune europeo.

La partecipazione di Autobrennero al progetto è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società nel mese di settembre 2024.

Nell'ambito del progetto, Autostrada del Brennero avrà i seguenti compiti:

- allineamento alle specifiche e agli standard relativi agli sviluppi dell'infrastruttura C-ITS, partecipando ai meeting di progetto internazionali e nazionali indetti dai diversi Work Package e dalle diverse Task Force;
- realizzazione di nuovi scenari dei servizi Day-1 già implementati nell'ambito dei progetti C-Roads Italy e C-Roads Italy 3 e di nuovi casi d'uso per creare sinergie con l'ambiente urbano;
- perfezionamento della gestione di eventi passibili di occorrere in prossimità degli svincoli autostradali, migliorando il database cartografico e creando un nuovo algoritmo di propagazione degli eventi;
- assunzione del ruolo di leader del pilota italiano denominato "Motorways Italy" che vede coinvolte altre autostrade, un operatore logistico e un produttore di mezzi pesanti; sarà potenziata la rete societaria di road side unit in modo da aumentare la copertura della comunicazione a corto raggio e consentire una migliore implementazione dei casi d'uso;
- dimostrazione della funzionalità del sistema e implementazione dei casi d'uso sviluppati.

Nel corso del 2024 sono state organizzate le prime riunioni di allineamento per programmare lo sviluppo del progetto tra i diversi partner italiani ed europei.

Nel corso del 2025, la Società si è attivata per individuare lungo la tratta di competenza i siti idonei all'installazione di nuove road side unit funzionali all'attivazione dei servizi C-ITS. Parallelamente, sono stati sviluppati nuovi casi d'uso che interessano operazioni invernali e gestione dei cantieri e si è preso parte a gruppi di lavoro internazionali per la definizione delle specifiche dei singoli servizi. Nel medesimo periodo, l'infrastruttura C-ITS è stata aggiornata in conformità a nuovi standard, compresa l'introduzione di funzionalità per la ricezione e il monitoraggio di informazioni provenienti da veicoli connessi in transito.

❖ Iniziativa BrennerLEC after-LIFE

In data 16 giugno 2016 l'Unit B3 LIFE and CIP Eco-Innovation della Commissione Europea ha approvato, nell'ambito del Programma LIFE, la proposta di accesso al co-finanziamento per il progetto "Brenner Lower Emissions Corridor - BrennerLEC".

Oltre ad Autostrada del Brennero in qualità di coordinatore, al progetto hanno preso parte anche le Agenzie per la Protezione dell'Ambiente delle Province di Trento e Bolzano, l'Università di Trento, NOI TechPark Südtirol/Alto Adige e CISMA S.r.l.

L'obiettivo ultimo del progetto BrennerLEC, conclusosi nel 2021, è consistito nella creazione di un corridoio ad emissioni ridotte (lower emissions corridor - LEC) lungo il tratto autostradale A22 che attraversa il Trentino Alto Adige, implementando in via sperimentale sistemi di gestione dinamica del traffico ai fini del miglioramento della qualità dell'aria, della tutela del clima e della protezione dal rumore nell'ambito di talune sezioni pilota (LEZ - lower emission zones).

Concluso il finanziamento nell'ambito del progetto LIFE, uno degli output principali del progetto BrennerLEC è il "Piano after-LIFE", volto a consolidare modalità, tempi e risorse grazie alle quali proseguire, nonché, possibilmente, ampliare, le attività avviate nell'ambito del progetto originario.

Per formalizzare la prosecuzione delle attività progettuali nel periodo after-LIFE, i partner di progetto hanno deciso di sottoscrivere un accordo di collaborazione, con l'intento ultimo di mantenere la cooperazione strategica ed operativa anche esaurito il progetto iniziale, con i seguenti specifici obiettivi:

- implementare il piano di replicazione definito nell'Azione B6;
- monitorare i benefici associati alle misure di gestione dinamica del traffico;
- mantenere e sviluppare continuamente l'architettura tecnologica realizzata;
- valutare ulteriori progettualità affini agli obiettivi di progetto e correlate agli sviluppi tecnologici e normativi;
- mantenere l'approccio di apertura, ascolto e coinvolgimento nei confronti degli stakeholder locali.

La durata del "Piano after-LIFE", inizialmente programmata per un arco temporale triennale (2022-2024), nel corso dell'esercizio 2024 è stata prorogata a tutto il 2027.

Nei pressi delle aree urbane di Bressanone (BZ), Bolzano, Rovereto (TN) e Trento, sono stati in particolare individuati 4 nuovi tratti autostradali lungo i quali applicare una riduzione di velocità a fini ambientali, mentre entrambe le carreggiate del segmento Bolzano sud - Verona nord saranno soggette a riduzione della velocità a fini viabilistici, a valle di ogni approntamento infrastrutturale correlato all'attivazione della corsia dinamica.

In tale ottica infrastrutturale, nel corso del 2022 sono state acquistate nuove centraline multiparametriche ed è stata avviata una procedura di revamping delle centraline impiegate nel progetto BrennerLEC. Procedure di acquisto sono state avviate per dotare i segmenti individuati di telecamere funzionali al conteggio dei veicoli e al calcolo dei tempi di percorrenza, di nuovi pannelli a messaggio variabile e di lavagne luminose.

Nel corso del 2023 le attività di configurazione e revamping si sono concluse e i sensori di qualità dell'aria sono stati intercalibrati con le stazioni di misura dell'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente della Provincia Autonoma di Trento.

Per le finalità di progetto sono state inoltre installate 14 telecamere e sono stati avviati lavori per l'installazione di 3 nuovi pannelli monopitto al km 38 (carreggiate nord e sud) e al km 77 del tracciato A22.

Nel corso del 2024 la Società ha provveduto altresì ad installare due nuovi pannelli full matrix rispettivamente al km 140+600 e al km 156+595 della carreggiata nord, così da incrementare i punti di informazione necessari per procedere in sicurezza alla riduzione dinamica della velocità ai fini viabilistici.

Nel corso del 2024 l'attività del gruppo di lavoro si è indirizzata sul consolidamento della valutazione dei benefici viabilistici (focus su giornate con pre-attivazione dei limiti) e dei benefici ambientali ottenuti grazie all'applicazione dei limiti dinamici di velocità durante il periodo estivo.

Nel corso del 2025 sono state portate avanti diverse attività, tra cui:

- l'aggiornamento dell'algoritmo della macchina a stati, per consentire il calcolo della velocità ottimale su entrambe le carreggiate delle cinque tratte interessate dalle misure di gestione del traffico;
- la stabilizzazione e l'armonizzazione dei diversi flussi di traffico, resa possibile dai sistemi CAU tramite una nuova e più performante interfaccia dati;
- l'integrazione e l'uniformazione dei dati nella piattaforma Open Data Hub, garantendo la stessa struttura e modellazione per una fruizione coerente;
- l'introduzione graduale di tecniche automatiche di validazione e di elaborazione dati, al fine di facilitare una più corretta e semplice implementazione delle logiche modellistiche necessarie al sistema di attivazione e informazione per gli utenti autostradali;
- la valutazione dei possibili impatti ambientali legati alle code dei mezzi pesanti, con l'installazione e la calibrazione di una centralina multiparametrica nei pressi del passo del Brennero per la misurazione delle emissioni di NOx e CO2;
- il completamento dell'interfacciamento con la piattaforma centralizzata del Servizio Strade della Provincia di Bolzano, per la raccolta dei dati di traffico da postazioni di monitoraggio storiche, utilizzate principalmente a fini statistici;
- l'analisi dei benefici viabilistici e della riduzione dell'incidentalità derivanti dalle misure di gestione del traffico lungo la tratta;
- la valutazione di prospettive di integrazione dei dati e dello sviluppo di misure dinamiche di gestione integrata del traffico in collaborazione con i Comuni di Bolzano e Trento.

❖ Progetto VERKKO (2025-2028)

Il progetto VERKKO mira ad armonizzare e modernizzare le infrastrutture di trasporto sulla rete TEN-T nonché sui nodi urbani e fornire sinergie transfrontaliere per colmare le lacune nella continuità dei servizi ITS nell'UE.

L'attuazione di VERKKO segue le raccomandazioni della “Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente” (COM/2020/789).

Il progetto è co-finanziato dalla Commissione Europea nell’ambito del programma Connecting Europe Facility e prevede un’eleggibilità dei costi a partire dall’1 giugno 2025 a tutto il 31 dicembre 2028.

La partecipazione di Autostrada del Brennero al progetto è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione della Società nel mese di settembre 2025.

Nell’ambito del progetto Autostrada del Brennero:

- si allineerà alle specifiche e agli standard di cui agli sviluppi dell’infrastruttura C-ITS e parteciperà ai meeting di progetto nazionali e internazionali indetti dai diversi Work Package e dalle diverse Task Force;
- si occuperà dello sviluppo e dell’implementazione del servizio C-ITS sulla disponibilità di parcheggi lungo l’autostrada del Brennero. In proposito la Società ha individuato quali siti pilota l’area di sosta per mezzi pesanti Sadobre (dotata di telecamere per la videosorveglianza), le aree di servizio Paganella est e Paganella ovest e, infine, l’area di sosta per mezzi pesanti di Rovereto sud (con un sistema di sorveglianza ad alta definizione);
- svilupperà una piattaforma per il monitoraggio del traffico in tempo reale e l’analisi predittiva;
- introdurrà nell’ambito della manutenzione invernale del tracciato un sistema di monitoraggio remoto delle attività degli spargisale e delle lame sgomberoneve, integrando il sistema nell’infrastruttura C-ITS.

Nel corso del 2025, la Società ha avviato lo sviluppo C-ITS relativo al caso d’uso centrato sulla disponibilità di stalli liberi nei parcheggi di competenza, contestualmente procedendo all’installazione di telecamere e sensori presso le aree destinate alla sperimentazione.

❖ Progetto 5G-BEAM (2025-2028)

Il progetto 5G-BEAM mira a garantire connettività 5G continua ad alte prestazioni (bande 700 e 3700 MHz) lungo il Corridoio del Brennero, una delle principali tratte transfrontaliere delle reti TEN, per oltre 400 km di rete da Modena (Italia) a Kufstein (Austria) per arrivare al confine tedesco.

Il progetto è co-finanziato dalla Commissione Europea nell’ambito del programma Connecting Europe Facility Digital e prevede un’eleggibilità dei costi a partire dall’1 dicembre 2025 a tutto il 30 novembre 2028.

La partecipazione societaria al progetto è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione Autobrennero nel mese di settembre 2025.

Il progetto prevede due principali tratte di intervento:

- in Italia, ove verrà realizzata una rete 5G standalone (SA) con funzionalità di edge computing lungo l’autostrada da Modena al passo del Brennero;
- in Austria, ove verrà installata un’infrastruttura passiva 5G SA-ready a supporto dell’evoluzione della mobilità connessa, così da garantire la continuità della rete dal Brennero a Kufstein e fino al confine tedesco.

Su entrambe le tratte l'obiettivo è di preparare le infrastrutture per future soluzioni Connected and Automated Mobility (CCAM).

La Società coordinerà il progetto e sarà coinvolta nell'implementazione dei seguenti casi d'uso:

- comunicazione Vehicle-to-Vehicle (V2V) e Vehicle-to-Network (V2N) caratterizzate da uno scambio di dati a bassissima latenza tra veicoli;
- comunicazione I2V potenziata incentrata sull'utilizzo del 5G per una più ampia diffusione di dispositivi IoT a fini di monitoraggio;
- comunicazione ibrida V2X a bassa latenza e monitoraggio dell'infrastruttura tramite 5G.

A dicembre 2025 è stato organizzato un primo workshop online nell'ambito del quale la project officer ha dato avvio formale alle attività di progetto.

LA SITUAZIONE DEGLI IMPEGNI PER CONTRATTI IN CORSO

Per fare fronte ai programmati investimenti in nuove opere e ai necessari interventi di manutenzione, la Società ha provveduto alla stipula di numerosi contratti con altrettanti fornitori.

Sin dal momento della stipula tali contratti configurano un'obbligazione di terzi verso la Società e, per la parte finanziaria ancora inevasa, un impegno della Società nei confronti dei propri fornitori.

Al 31 dicembre 2025 l'ammontare di tali impegni, pari a 311,6 milioni di Euro, è stato evidenziato in apposito paragrafo della nota integrativa.

LA GESTIONE AMMINISTRATIVA

RISORSE UMANE – IL PERSONALE

ORGANICO

Il Personale a tempo indeterminato che compone l'organico della Società alla data del 31 dicembre 2025 è costituito da 878 Dipendenti, con un incremento netto rispetto alla situazione del 31 dicembre 2024 di una Risorsa (erano infatti 877).

A confronto con il 2024, la variazione netta più significativa, per quanto riguarda il Personale con contratto a tempo indeterminato, ha riguardato gli organici degli Impiegati a tempo pieno (+16 unità).

Il numero dei Dipendenti con contratto a tempo determinato è pari a 34 (40 nel 2024), con un decremento complessivo di 6 unità.

A completamento del quadro relativo alla situazione del Personale in forza alla Società alla data del 31 dicembre 2025, si precisa che a tale data non erano in organico dipendenti con contratto di stagionalità, esattamente come l'anno precedente.

Pertanto, il totale delle Risorse a disposizione della Società a fine 2025 ammonta a 912 Persone (alla fine del 2024 erano 917), con un decremento netto complessivo di 5 unità.

La tabella di seguito riportata espone la situazione al 31 dicembre 2025 ed al 31 dicembre 2024, con evidenza delle variazioni intervenute:

	31.12.2025	31.12.2024	Variazione
Dipendenti a tempo indeterminato:			
- Dirigenti	3	3	0
- Quadri a tempo pieno	39	39	0
- Quadri a tempo parziale	1	1	0
- Impiegati a tempo pieno	398	382	16
- Impiegati a tempo parziale	58	59	-1
- Esattori tempo pieno	119	130	-11
- Esattori tempo parziale	13	15	-2
- Operai tempo pieno	245	246	-1
- Operai tempo parziale	2	2	0
Tempo indeterminato	878	877	1
Dipendenti a tempo determinato:			
- Dirigenti	0	0	0
- Quadri a tempo pieno	0	0	0
- Quadri a tempo parziale	0	0	0
- Impiegati a tempo pieno	19	23	-4
- Impiegati a tempo parziale	0	0	0
- Esattori tempo pieno	0	3	-3
- Esattori tempo parziale	0	0	0
- Operai tempo pieno	15	14	1
- Operai tempo parziale	0	0	0
Tempo determinato	34	40	-6
Totali Tempo indeterminato e determinato	912	917	-5
Totale stagionali	0	0	0

Le quattro tabelle che seguono ripartiscono l'Organico effettivo della Società con contratto di lavoro a tempo indeterminato in base a quattro parametri (età, titolo di studio, anzianità di servizio e genere); esse hanno lo scopo di fornire una panoramica più ampia e completa di alcune delle caratteristiche maggiormente significative che caratterizzano il Personale della Società.

Relazione sulla gestione 2025

Il frazionamento del Personale in base al parametro “Classe di età” evidenzia che la classe più numerosa (pari al 32,80% dell’Organico a tempo indeterminato) è quella dei Dipendenti che si collocano nella fascia oltre i 55 anni; il 47,61%, invece, si colloca nella fascia di età inferiore ai 51 anni. L’età media dell’Organico è di 49,66 anni.

La suddivisione dell’Organico a tempo indeterminato effettuata sulla base del parametro “Titolo di studio” mostra che il 62,87% dell’Organico è in possesso di un diploma di scuola secondaria di secondo grado o laurea; nel complesso, i Diplomatici con istruzione liceale, tecnica e professionale risultano pari al 37,70%, i laureati rappresentano il 25,17% dell’intero Organico.

Osservando la ripartizione dell’Organico a tempo indeterminato in base al parametro “Anzianità di servizio”, si nota che la classe di Dipendenti con la frequenza più alta è quella compresa fra 21 e 30 anni, pari al 28,02%. Segue la classe di Dipendenti fra 6 e 10 anni di anzianità di servizio, pari al 22,78%.

Nel complesso, i Dipendenti a tempo indeterminato con oltre 10 anni di servizio risultano essere pari al 61,96% del totale. L’anzianità di servizio media è pari a 17,35 anni.

Sul totale dei Dipendenti a tempo indeterminato in Organico al 31/12/2025 figurano 169 donne, pari al 19,25%, mentre gli uomini sono 709, corrispondenti all’80,75% di tutti i Dipendenti.

ORGANICO - classe di età (media 49,66)			ORGANICO - titolo di studio		
fino a 21 anni	0	0,00%	Licenza media ed altro	326	37,13%
da 21 a 30 anni	25	2,85%	Diplomi tecnici	200	22,78%
da 31 a 40 anni	145	16,51%	Altri diplomi (Ragioneria, Ist. Prof. comm.)	71	8,09%
da 41 a 50 anni	248	28,25%	Liceo classico, scientifico e Ist. magistrale	60	6,83%
da 51 a 55 anni	172	19,59%	Lauree umanistiche ed amministrative	77	8,77%
oltre 55 anni	288	32,80%	Laurea in ingegneria	91	10,36%
			Lauree scientifiche e tecniche	53	6,04%
Totale	878	100,00%	Totale	878	100,00%

ORGANICO - anzianità di servizio (media 17,35)			ORGANICO - genere		
fino a 1 anno	1	0,11%	Uomini	709	80,75%
da 1 a 5 anni	133	15,15%	Donne	169	19,25%
da 6 a 10 anni	200	22,78%			
da 11 a 20 anni	188	21,41%			
da 21 a 30 anni	246	28,02%			
oltre 30 anni	110	12,53%			
Totale	878	100,00%	Totale	878	100,00%

COSTO

Nell’esercizio 2025 i costi sostenuti dalla Società per il Personale sono ammontati a 91,55 milioni di Euro (nel 2024 si era registrato un valore di 89,43 milioni di Euro); l’incremento rispetto all’anno precedente risulta così di circa 2,1 milioni di Euro pari al 2,38%.

La variazione percentuale complessiva del costo del personale, rispetto all’anno precedente, può essere così suddivisa:

• CCNL	+2,66%
• Premio di risultato	+0,15%
• Maggio utilizzo stagionali	+0,31%
• Differenze costo assunti-cessati	-1,12%
• Varie	+0,38%
Totale	<u>+2,38%</u>

Il costo 2025 è comprensivo di 4,28 milioni di Euro che sono stati capitalizzati, in quanto relativi a costi del Personale inerenti lo svolgimento di attività di progettazione, direzione lavori nonché per il coordinamento per la sicurezza e la salute dei lavoratori relativi ad investimenti in nuove opere. Il costo capitalizzato nel 2024 era stato di 3,38 milioni di Euro.

FORMAZIONE E SVILUPPO DEL PERSONALE

Sostenere l'accrescimento personale, intellettuale e professionale dei collaboratori, attraverso la progettazione formativa e lo sviluppo delle competenze, valorizzando l'apprendimento continuo e l'unicità del potenziale umano.

La formazione e lo sviluppo del capitale umano rappresentano due asset strategici per il raggiungimento degli obiettivi di risultato a livello societario. Sono le persone, con il loro bagaglio di cultura, conoscenze e competenze, a costituire il valore aggiunto e tangibile a supporto dei processi e delle attività aziendali.

L'aggiornamento e l'acquisizione continua di nuove competenze e professionalità – difatti – consentono alla Società di poter contare su un vantaggio indispensabile, da un lato, per rimanere competitivi sul mercato del lavoro, aumentare il livello di soddisfazione degli utenti autostradali e affrontare nuove sfide e, dall'altro, per aumentare il valore dell'impresa, migliorare l'immagine aziendale, accrescere la motivazione, l'engagement e la soddisfazione del personale.

Per raggiungere tali risultati, lo sviluppo della conoscenza e delle competenze in ambito specialistico, digitale, manageriale, trasversale, compliance e valoriale nel contesto di Autobrennero, nell'anno 2025, ha seguito diverse aree d'azione e di intervento:

- la leadership e il people management;
- l'intelligenza artificiale, la sicurezza dei dati e le nuove tecnologie;
- il welfare e il people caring;
- le novità normative (codice degli appalti e accordo stato-regioni 17 aprile 2025);
- la cultura della salute e della sicurezza.

A supporto di tale attività di programmazione, pianificazione e progettazione della formazione e dello sviluppo, è stata richiesta un'attenta lettura del contesto aziendale, capace di intercettarne tempestivamente e proattivamente i bisogni formativi e di garantirne un'efficace risposta realizzativa e qualitativa.

A tale scopo, la Società si è dotata di alcuni strumenti digitali per la raccolta dei fabbisogni formativi (*"Portale Richieste Formazione"*), per l'ingaggio formativo (*"Area My Learning – Cruscotto Formativo"*) e per lo sviluppo continuo trasversale (*"A22 Training Hub"*), con l'obiettivo di preparare il collaboratore a sostenere gli obiettivi strategici dell'organizzazione.

Grazie alla formazione e allo sviluppo – connessi in un unico sistema integrato – la Società può beneficiare di un processo virtuoso, capace di generare un ambiente di lavoro stimolante, orientato alla crescita e in grado di soddisfare il fabbisogno di capitale umano, garantendo le competenze adatte a sostenere gli impegni propri di ogni ruolo.

INIZIATIVE FORMATIVE, COLLABORAZIONI E PARTNERSHIP PROMOSSE NELL'ANNO 2025

INIZIATIVE FORMATIVE

- **People Management - corso di crescita e leadership per il middle management**

Per gestire le trasformazioni che la Società è chiamata a governare e sostenere la soddisfazione, l'adeguatezza al ruolo e contribuire alla crescita e al miglioramento continuo dell'organizzazione, è stato promosso un percorso volto allo sviluppo delle competenze manageriali e gestionali del ruolo di middle manager. Il percorso formativo ha integrato diversi moduli formativi volti a favorire e approfondire la comprensione del processo di gestione delle persone, con l'obiettivo di fornire ai responsabili societari competenze e strumenti gestionali per guidare e orientare i collaboratori, valorizzandone e sviluppandone le capacità e la motivazioni.

- **AI school - Percorso di introduzione all'intelligenza artificiale.**

Al fine di agevolare nuove conoscenze e favorire una transizione consapevole e aperta verso le potenzialità delle tecnologie AI-based, è stato realizzato un percorso di formazione propedeutico, integrato e multidisciplinare, sul tema dell'intelligenza artificiale. Il percorso svolto in modalità e-learning asincrona ha proposto una panoramica sull'intelligenza artificiale, promuovendone l'importanza come strumento di lavoro, gli scenari, le evoluzioni e le competenze per un suo utilizzo efficace e consapevole.

- **Cyber Security Awareness – formazione in materia privacy e cybersicurezza**

È stato realizzato un percorso formativo finalizzato ad aumentare la resistenza degli individui agli attacchi informatici attraverso lo sviluppo di comportamenti più consapevoli sui rischi informatici e sulle loro conseguenze per la Società. Tramite il modulo Cyber Guru Awareness i partecipanti hanno sviluppato una solida conoscenza delle tecnologie digitali e una chiara consapevolezza rispetto ai rischi e alle minacce Cyber che fanno leva sul fattore umano per violare i sistemi di sicurezza, mentre con il modulo Cyber Guru Channel, mediante lo schema narrativo tipico delle serie TV, si è stimolato l'apprendimento e il coinvolgimento dei partecipanti attraverso l'identificazione dell'utente all'interno di situazioni reali.

- **Droni**

Allo scopo di incrementare ulteriormente il livello di monitoraggio dell'infrastruttura autostradale e delle sue opere d'arte, sono state ampliate le competenze di alcuni collaboratori legati all'Area Mobilità e all'Area Progettazione, Ispezione e Direzione Lavori, in merito alla conduzione di droni.

- **Formazione per esattori polifunzionali**

Gli esattori della Società, secondo quanto previsto dall'Accordo Pluriennale di Organizzazione del Settore Esazione di data 4 marzo 2024, seguendo un corso di abilitazione professionale, hanno avuto la possibilità di ricoprire con successo la nuova mansione di esattore di stazione polifunzionale. Tale mansione, superando il concetto di operatore di riscossione del pedaggio, delinea una figura più competente capace di intervenire in diverse dinamiche operative all'interno del settore di appartenenza. Questo Accordo ha creato valore in termini di competenza e aperto a nuove prospettive, motivando il personale interessato al progetto.

- **L'inclusione come opportunità. Quando l'inclusività diventa risorsa per l'ambiente lavorativo**

All'interno del piano programmatico delle azioni di welfare aziendale per il 2025 è stata inserita un'area di azione denominata "sostenibilità d'impresa", incentrata sulla promozione e la

diffusione consapevole in ambito formativo di iniziative su temi quali la sostenibilità, la cultura inclusiva, l'age management e le competenze trasversali. Con riferimento a tale ambito d'azione, è stato realizzato un video di formazione – elaborato con il supporto di uno psicologo professionista – a promozione della cultura dell'integrazione come competenza inclusiva trasversale, capace di contribuire alla coesione organizzativa e di potenziare alcune competenze e soft skills trasversali, quali il teamwork efficace e la comunicazione. Il video – con ricadute dirette sulle tematiche ESG in merito alla sostenibilità e all'inclusività degli ambienti di lavoro – ha interessato tutti i collaboratori societari.

- **Corso di aggiornamento in materia di prevenzione incendi (D.M. 5 agosto 2011)**

L'articolo 7 del D.M. 5 agosto 2011 stabilisce che, per il mantenimento dell'iscrizione negli elenchi del Ministero dell'Interno, i professionisti abilitati al servizio di prevenzione incendi, devono effettuare corsi e seminari di aggiornamento in materia di prevenzione incendi della durata complessiva di almeno 40 ore nell'arco di 5 anni. Pertanto, al fine di mantenere l'iscrizione dei dipendenti societari impegnati nella prevenzione incendi negli elenchi dei professionisti antincendio del Ministero dell'Interno, è stato organizzato un corso di formazione ad hoc su tali tematiche con l'ausilio della fondazione Negrelli dell'Ordine degli Ingegneri di Trento.

- **Formazione e sensibilizzazione per la salute e la sicurezza sul lavoro**

Per ottemperare a quanto disposto dal D.Lgs. 81/08, in accordo con il Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione, sono stati erogati i seguenti corsi sulla salute e sicurezza sul lavoro orientati alla promozione della sicurezza sui luoghi di lavoro tra i lavoratori: Tecniche di soccorso sanitario immediato per personale non addetto alle emergenze e ausilio al massaggio cardiaco mediante Life Pad; Corso rischi lavorativi e corpo umano; Corso salute cardio-cerebrovascolare e riconoscimento precoce dei sintomi

- **Formazione per i lavoratori che operano in ambienti sospetti di inquinamento o confinati in conformità al nuovo Accordo Stato Regioni del 17 aprile 2025**

Con l'entrata in vigore del nuovo Accordo stato Regioni del 17 aprile 2025, è stata ulteriormente disciplinata la formazione dei soggetti che operano in ambienti sospetti di inquinamento o confinati, completando così il quadro normativo di riferimento per garantire la sicurezza dei lavoratori attraverso requisiti stringenti su competenze, addestramento pratico e aggiornamento periodico. Per tale ragione sono stati progettati degli specifici percorsi di formazione calibrati specificatamente sulla base del ruolo professionale e delle attività svolte dai partecipanti, i quali hanno coinvolto differenti categorie omogenee di lavoratori (Operai elettricisti, Impiegati ispezione Opere d'Arte, Operai squadra Opere d'Arte, Preposti C.S.A., Impiegati tecnici, Rappresentanti del Committente e ASPP).

- **Formazione specialistica sugli appalti pubblici di lavori - Dalla programmazione all'esecuzione del contratto: principi, procedure e responsabilità (accreditato SNA)**

Al fine di garantire il mantenimento della qualificazione della stazione appaltante e assicurare un adeguato aggiornamento professionale del personale responsabile delle procedure di affidamento ed esecuzione dei contratti pubblici, è stata garantita la partecipazione di alcuni collaboratori societari ad un corso di formazione specialistico sugli appalti pubblici di lavori conforme ai requisiti stabiliti dalla normativa vigente. Tale corso - valido per la qualificazione stazioni appaltanti e già accreditato dalla Scuola Nazionale dell'Amministrazione nella categoria

formazione “specialistica” con Decreto del Presidente SNA n.100/2025 – ha coinvolto dieci collaboratori societari.

- **Global Welfare Manager: pianificazione e gestione del welfare aziendale in una logica di sistema e sostenibilità**

È stata realizzata una formazione specifica per l'acquisizione della qualifica di “Global Welfare Manager”, con l'obiettivo di formare in azienda una figura professionale in grado di gestire virtuosamente il pacchetto welfare in azienda, in una logica di sistema e di sostenibilità sociale. Il corso ha consentito l'ottenimento dell'attestato di “Global Welfare Manager” e la possibilità di accedere anche alle certificazioni UNI in materia di pianificazione welfare e management della sostenibilità (UNI/PdR 103.1:2021 “Progettazione del welfare aziendale” e UNI/PdR 109.1:2021 “Sustainability manager”).

- **Laboratorio pratico di Ethical Hacking**

Il 17 luglio 2024 è entrata in vigore la legge 28 giugno 2024, n. 90, riguardante la cybersicurezza nazionale e contenente disposizioni in materia di rafforzamento della medesima e di reati informatici. La finalità di tali disposizioni è quella di creare un sistema più resiliente e preparato a fronteggiare minacce informatiche, sempre più sofisticate e frequenti. Per adeguare le competenze informatiche di difesa digitale del personale del Servizio IT e degli Amministratori di Sistema, è stato realizzato un corso di ethical hacking finalizzato a incentivare un approccio proattivo alla sicurezza, essere in grado di monitorare il livello di solidità di un sistema informatico o di un'infrastruttura, prevenire attacchi informatici e tutelare l'integrità dei dati. Il corso è stato costituito da due distinti moduli pratici integrati per approfondire la comprensione dei meccanismi di difesa informatica dei dati.

TIROCINI FORMATIVI

Oltre alle attività formative e di sviluppo per il personale dipendente, sono state avviate n. 6 esperienze di tirocinio formativo a favore di studenti scolastici e universitari, con l'obiettivo di rafforzare nelle nuove generazioni le competenze professionali e fornire un utile orientamento al mondo del lavoro.

I principali argomenti trattati nelle esperienze di tirocinio sono stati i seguenti:

- attività di progettazione tecnica in affiancamento al Servizio Progettazione Stradale e Civile
- gestione operativa e monitoraggio della viabilità presso l'Ufficio Centro Assistenza Utente
- realizzazione e approfondimento di progetti informatici AI-based presso l'Ufficio Information Technology
- attività di analisi, elaborazione dei contenuti, impaginazione e pubblicazione presso l'Ufficio Comunicazione
- verifica sulle pratiche di richiesta di fatturazione dei pedaggi e gestione della prima nota presso il Reparto Gestione Introiti.

COLLABORAZIONI E PARTNERSHIP

Nel corso dell'anno 2025 la Società ha sostenuto proficue collaborazioni con diversi Enti fra i quali:

- Confindustria di Trento, per la formazione tecnica professionale;
- Ordine degli ingegneri, per l'aggiornamento e la professionalizzazione continua del personale tecnico;
- Fondimpresa, per le linee di indirizzo inerenti il sovvenzionamento delle iniziative formative;
- Direzione Generale della Provincia di Trento, Agenzia per la Coesione Sociale, per il confronto sulle politiche di conciliazione vita – lavoro;

- Osservatorio Italian Welfare per formazione e consulenza settoriale in ambito di welfare aziendale e sostenibilità integrata;
- Università per la promozione di iniziative e percorsi formativi all'avanguardia della tecnica e della tecnologia.

Nel 2025 sono risultate attive le seguenti convenzioni con enti scolastici e accademici per lo svolgimento di attività di formazione e ricerca:

- Università degli Studi di Padova
- Università degli Studi di Parma
- Università degli Studi di Udine
- Università IUAV di Venezia
- Università degli Studi di Trento
- Università Politecnico di Milano
- Università degli Studi di Ferrara
- Università degli Studi di Milano-Bicocca
- Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia
- Istituto M. Buonarroti di Trento (TN)
- Istituto A. Degasperis di Borgo Valsugana (TN)
- Istituto M. Martini di Mezzolombardo (TN)
- Istituto G. Marconi di Verona (VR)
- Liceo L. Da Vinci di Trento (TN)
- Istituto Tambosi di Trento (TN)

SVILUPPO DEL PERSONALE

In un contesto del lavoro sempre più dinamico e in rapida evoluzione, la capacità di attrarre, trattenere e far crescere i talenti rappresenta un fattore strategico per il successo competitivo di un'azienda. In tale prospettiva, sviluppare un percorso pianificato di sviluppo delle competenze dei collaboratori societari – sin dalle primissime fasi di onboarding – rappresenta una importante leva manageriale per la gestione delle persone, con evidenti benefici in molti ambiti: *reclutamento e selezione, formazione e sviluppo, attrattività, employer branding, talent management, comunicazione, ecc.*

L'ingresso in azienda rappresenta un momento cruciale di questo processo: un onboarding efficace non è solo "accoglienza", ma un investimento strategico capace di determinare la percezione del contesto, il livello di engagement e la velocità con cui una persona si inserisce efficacemente nel team di lavoro. A tal riguardo la Società nel 2025 ha messo in atto le seguenti iniziative di sviluppo:

- a) gli "incontri di onboarding" per accogliere e inserire i neoassunti nella realtà organizzativa. Dopo i processi di attrazione, selezione e valutazione dei candidati, l'incontro di Onboarding costituisce il primo passo di un percorso attraverso il quale i neoassunti acquisiscono le conoscenze e i comportamenti necessari per diventare membri efficaci della Società. Si facilita così l'integrazione nel posto di lavoro, con i colleghi e con il nuovo team, favorendo un'esperienza positiva già dal primo ingresso in azienda. Gli obiettivi di tali incontri sono i seguenti:
 - dare il benvenuto ai neoassunti;
 - presentare la Società, la sua storia, politica, vision, mission, identità, i suoi valori, principi e cultura aziendale;
 - favorire l'identificazione con la cultura organizzativa e con i valori che sono rappresentativi dell'organizzazione;
 - presentare le aspettative aziendali e inserire il personale;
 - seguire i neoassunti nell'inserimento in azienda (tutoring).

b) la previsione di realizzazione per l'anno 2026 di alcuni programmi di sviluppo, attraverso la metodologia del "microlearning", tra cui:

- "Training Hub A22": il catalogo formativo biennale per lo sviluppo di competenze trasversali, manageriali, digitali, linguistiche e relazionali;
- "Persone e Crescita": il piano di accompagnamento del collaboratore e di sviluppo formativo delle competenze in fase di onboarding;
- "Human Resources Academy": la proposta di formazione e sviluppo per i professionisti delle risorse umane in ambito societario;
- "Sviluppo Manageriale": il programma di crescita manageriale attraverso l'approfondimento di aree di potenziamento strategiche.

WELFARE AZIENDALE

Nel percorso verso uno sviluppo sostenibile capace di integrare le dimensioni ambientale, economica e sociale, il welfare aziendale a livello societario rappresenta un fattore strategico. Investire in politiche e iniziative di cultura e sviluppo, people-caring e conciliazione vita-lavoro significa costruire organizzazioni più resilienti, inclusive e capaci di generare valore condiviso nel tempo.

In tale prospettiva, l'impegno promosso dalla Società nel welfare aziendale viene concepita non solo come un insieme di misure accessorie, bensì come parte integrante di una visione strategica a livello societario capace di generare valore aggiunto per l'organizzazione, per i collaboratori e la loro crescita professionale, per la comunità di riferimento.

Grazie alle misure di miglioramento messe in atto nel 2025 in ambito societario – 8 iniziative realizzate, 5 asset strategici di sviluppo e 1 logo identificativo – il sistema welfare di Autobrennero ha incontrato un deciso potenziamento e apprezzamento da parte dei collaboratori societari, confermandosi come solido, ben gradito ed efficace.

Questo assetto ha permesso di raggiungere importanti traguardi nel 2025:

- il posizionamento di Autobrennero tra le migliori aziende per offerta di welfare ai dipendenti nel top 5% a livello nazionale (fonte: Osservatorio Nazionale Italian Welfare);
- un giudizio positivo di oltre il 94% dei lavoratori in merito alle politiche di welfare messe in atto a livello societario (fonte: Rilevazione Family Audit);
- la conferma della certificazione Family Audit Executive – punto di riferimento a livello nazionale per i sistemi di gestione orientati alla conciliazione vita-famiglia-lavoro – per ulteriori tre anni.

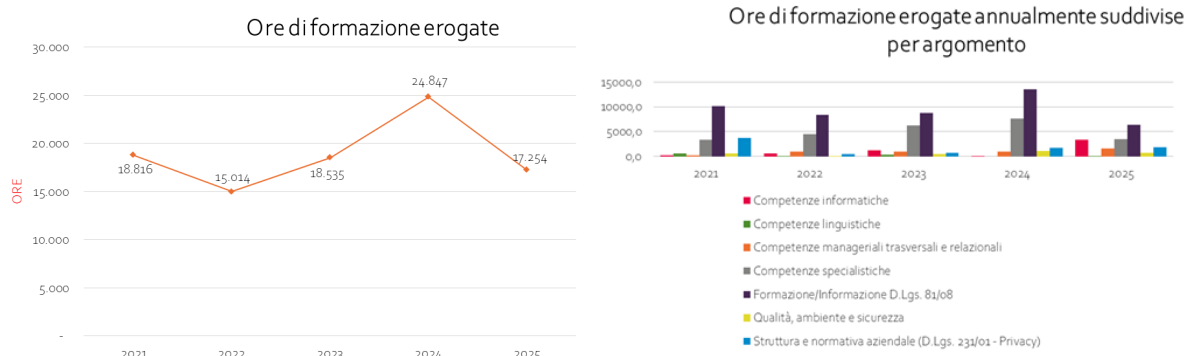
Oltre alla formazione e allo sviluppo del personale – grazie alla realizzazione di iniziative dedicate (corsi di laurea, percorsi di alta formazione e master in convenzione; istituzione di un hub formativo interno), le politiche di welfare aziendali nel 2025 hanno contribuito alla promozione di importanti asset quali: la *previdenza*, la *genitorialità*, le *coperture per i c.d. «grandi rischi»*, il *wellbeing fisico e psicologico*, il *sostegno al reddito*, la *sanità*, il *caregiving*, la *work-life integration*, lo *sviluppo di nuove competenze*, l'*educazione al welfare* e la *comunicazione interna*.

FINANZIAMENTI

Al fine di ottimizzare i costi della formazione, l'Ufficio Formazione e Sviluppo del Personale è attivo nella ricerca di finanziamenti pubblici (fondi nazionali e finanziamenti europei). Dal 2017 la Società aderisce al Fondo interprofessionale per la formazione continua di Fondimpresa: l'Ufficio Formazione e Sviluppo del Personale garantisce il controllo puntuale dei processi informativi e documentali verso tale ente attraverso una scheda di monitoraggio. Complessivamente nel 2025 sono state realizzate 12 iniziative formative conformi agli standard richiesti per accedere al finanziamento tramite i fondi maturati con Fondimpresa.

I dati in sintesi

Nel 2025, per la formazione e lo sviluppo del personale, sono stati erogati 266 corsi di formazione e totalizzati complessivamente 17.254 ore di formazione.



CONTRATTAZIONE

La situazione dei contratti di lavoro di primo e secondo livello applicati dalla Società per regolare i rapporti con il Personale dipendente è la seguente:

- Il “Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per il Personale dipendente da Società e Consorzi concessionari di autostrade e trafori” del 16 dicembre 2019 è stato rinnovato in data 18 luglio 2023 con scadenza 30 giugno 2025. Sono attualmente in corso i tavoli per il rinnovo contrattuale
- Il Contratto Integrativo di secondo livello – Aziendale, sulla base dell’accordo del 30 settembre 2025 regola il triennio 2025-2026-2027.

SALUTE E SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO

Anche nel 2025 la Società ha conseguito la conferma della certificazione del suo sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro secondo la norma UNI EN ISO 45001:2023+A1:2024 e l'INAIL ha accolto l'istanza di riduzione del tasso medio di tariffa prevista per le aziende che eseguono interventi per il miglioramento delle condizioni di sicurezza e di igiene nei luoghi di lavoro in aggiunta a quelle minime previste dalla normativa; tale riduzione ha comportato un minor costo di 82.983,42 Euro.

Valutazione dei rischi

Nel corso del 2025, nell'ambito dell'aggiornamento periodico del Documento di Valutazione dei Rischi (DVR), è stata revisionata la "Relazione Generale" e adeguato il relativo programma di miglioramento, in coerenza con lo stato di avanzamento delle attività pianificate per il progressivo incremento degli standard di sicurezza aziendali.

Le istruzioni operative per le attività in ambienti confinati e/o sospetti di inquinamento sono state rinnovate, introducendo ulteriori indicazioni sia per le condizioni ordinarie sia per la gestione delle emergenze. Analogamente, sono state aggiornate le procedure per l'accesso e i lavori in quota, con l'introduzione di una specifica procedura di evacuazione dai cassoni dei viadotti tramite piattaforma By-Bridge. L'adozione di dispositivi di protezione individuale dedicati e di una barella progettata per il recupero in quota consente oggi interventi più rapidi ed efficaci, anche in autonomia rispetto ai soccorsi esterni.

È stato completato il DVR "Tratta Autostradale", attraverso la valutazione dei rischi relativi alle principali opere d'arte lungo l'infrastruttura (152 tra ponti, viadotti, sovrappassi, sottopassi e gallerie), includendo sia le aree direttamente accessibili sia quelle esterne, spesso caratterizzate da difficoltà di accesso.

Nel corso dell'anno è stato inoltre approfondito il tema della tutela dei lavoratori con disabilità, mediante la redazione di uno specifico documento di valutazione dei rischi legati alla loro interazione con l'ambiente lavorativo, individuando ulteriori misure di adattamento per migliorare sicurezza e inclusione.

Con il DVR dedicato alla valutazione del rischio connesso all'orario di lavoro, sono stati analizzati gli impatti organizzativi sulla salute e sicurezza dei lavoratori. Il DVR "Rischi Mansionali" è stato aggiornato tramite la revisione della matrice di valutazione e delle procedure operative relative a specifiche attività, tra cui la pulizia di parcheggi e piazzali, la manutenzione degli impianti di infomobilità ed esazione, nonché le mansioni di corrieri e operai di pronto intervento.

È stato inoltre predisposto un documento specifico sul rischio di incidente stradale connesso agli spostamenti di servizio lungo l'autostrada, integrando i requisiti della norma ISO 39001:2016, standard internazionale di riferimento per la sicurezza stradale.

Particolare attenzione è stata dedicata anche al tema delle radiazioni ottiche naturali, con l'introduzione di nuove misure di prevenzione e protezione rispetto agli effetti della radiazione ultravioletta. È stato inoltre aggiornato il DVR relativo al rischio da agenti biologici, con un focus sulle attività di pulizia delle aree di servizio, prevedendo nuovi DPI per situazioni specifiche e procedure operative per la disinfezione dei mezzi impiegati.

Nel 2025 sono stati aggiornati anche ulteriori documenti, tra cui: il DVR sulle responsabilità prevenzionali in materia di salute e sicurezza; il DVR della stazione autostradale di San Michele; il DVR del magazzino di Avio (TN), comprensivo della valutazione del rischio incendio; e il DVR relativo a macchine e attrezzature.

È infine proseguita l'elaborazione dei Documenti Unici di Valutazione dei Rischi Interferenziali (DUVRI), necessari per la gestione dei numerosi contratti di appalto, d'opera e di somministrazione affidati annualmente dalla Società, in collaborazione con progettisti, direttori dei lavori e direttori dell'esecuzione del contratto.

Analisi dei luoghi di lavoro e delle attrezzature di lavoro

Il controllo dell'evoluzione e dei cambiamenti avvenuti negli ambienti di lavoro ha consentito di attivare i processi necessari per la realizzazione di interventi atti a conservare gli standard di sicurezza attesi, tenuto conto delle dislocazioni del Personale presso le 5 sedi di uffici, le 23 stazioni autostradali, i 6 Centri di Sicurezza Autostradale e i 3 magazzini.

Aggiornamento dei dispositivi di protezione individuale presenti in azienda

Sono proseguite le ricerche di mercato e le consultazioni con specialisti ai fini del miglioramento continuo della dotazione dei D.P.I. in uso al Personale, per garantirne la massima sicurezza tecnologicamente fattibile e il comfort d'utilizzo, coinvolgendo nel merito anche gli Addetti e i Preposti. È stata svolta internamente, da parte di personale specializzato, la verifica annuale dei D.P.I. anti-caduta a disposizione del Personale esposto al rischio.

Sorveglianza sanitaria

I dipendenti soggetti a Sorveglianza Sanitaria sono complessivamente 902, con diverse periodicità di controllo; di questi, 477 sono stati sottoposti a visita nel corso del 2025.

Le 477 visite mediche effettuate nell'anno hanno riguardato: 100 visite preventive, 311 visite periodiche, 16 visite su richiesta del dipendente, 18 visite per cambio mansione, 30 visite per malattia o infortuni superiori a 60 giorni e 2 visite straordinarie.

Nell'ambito delle visite di Sorveglianza Sanitaria sono stati eseguiti complessivamente 2.078 esami integrativi da parte del medico competente.

Gli esami sono stati: 290 esami dell'acuità visiva (visiolite), 256 questionari screening visivo, 11 visite oculistiche specialistiche, 394 esami ortopedici al rachide, 135 esami ortopedici agli arti superiori, 293 audiometrie, 37 spirometrie basali, 154 questionari sui lavori in solitaria, lavori in orario notturno e lavori in quota, 12 questionari scala di Epworth della sonnolenza (ESS), 177 esami screenings sull'utilizzo di sostanze psicotrope, 28 valutazioni alcolemiche mediante etilometro. Nel 2025, nell'ambito delle campagne periodiche di sensibilizzazione promosse dalla Società in tema di salute e sicurezza sul lavoro, sono stati affrontati due argomenti principali: la prevenzione delle malattie cardiovascolari e il rispetto delle distanze di sicurezza durante la guida.

Per quanto riguarda la prima iniziativa, oltre alla distribuzione di materiale informativo, è stata offerta ai lavoratori maggiormente esposti la possibilità di effettuare controlli preventivi, attraverso l'esecuzione di 59 elettrocardiogrammi e 37 Holter ECG, con l'obiettivo di individuare precocemente eventuali problematiche cardiache.

La seconda campagna ha posto l'attenzione sulle capacità di reazione del conducente in situazioni di pericolo. A tal fine, è stata introdotta una strumentazione elettronica in grado di misurare in modo certificato i tempi di reazione, permettendo la realizzazione di 195 test specifici.

I dati relativi ai giudizi di idoneità risultati dal complesso degli accertamenti effettuati sono i seguenti: 328 idonei alla mansione specifica, 73 idonei con prescrizioni, 65 idonei con limitazioni, 10 idonei con limitazioni temporanee e 1 idoneo con prescrizioni temporaneamente.

I dati sulla natura delle prescrizioni sulle condizioni di salute dei lavoratori evidenziano che, anche per il 2024 ed in linea con i dati europei, fra i Dipendenti di Autostrada del Brennero S.p.A. le più numerose sono quelle riguardanti l'apparato osteoarticolare.

Corsi di formazione e informazione dei lavoratori

Nel 2025, sono state erogate 6.490 ore di formazione in materia di tutela della salute e sicurezza sul lavoro. I partecipanti ai corsi sono stati 1.168. Considerato che il personale medio nel 2025 è pari a 969,58, le ore di formazione per lavoratore sono state 6,7.

Controllo degli infortuni e delle malattie professionali

Nel corso del 2025 si sono verificati 20 infortuni, di cui 4 *in itinere*.

I 16 infortuni hanno interessato: in 5 casi Operai addetti alla manutenzione, in 3 impiegati tecnici, in 2 Operai elettricisti, in 2 Operai addetti alle Aree di Servizio, in 1 un operaio addetto alla manutenzione delle apparecchiature di esazione, in 1 un Ausiliario della viabilità, in 1 un esattore e in 1 un impiegato d'ufficio.

Di questi infortuni, nessuno ha comportato una prima prognosi di 40 giorni; 6, sommando le prognosi successive alla prima, hanno superato i 40 giorni complessivi.

Le modalità di accadimento sono state le seguenti: 5 per "piede in fallo/scivolamento", 4 per "contatti schiacciamenti con materiali o macchine", 3 per "schiacciato/colpito da corpi estranei", 2 per "incidenti in servizio", 1 per sollevando/spostando", 1 per "movimento incoordinato".

I dati sugli indici infortunistici del 2025 (indice di frequenza e indice di gravità) rimangono ben al di sotto delle medie calcolabili (dal 2002 ad oggi), confermando un andamento negli ultimi anni sostanzialmente stabile, dopo un decennio in continua discesa.

La Società ha proseguito la propria attività di gestione del sistema di *reporting* ed analisi dei mancati infortuni.

Gestione delle emergenze

Le esercitazioni antincendio sono state eseguite presso tutte le unità locali della Società.

È proseguita l'attività di manutenzione delle attrezzature antincendio (estintori e impianti idrici antincendio) presenti negli insediamenti e lungo il tronco autostradale (gallerie, *shelters*, ecc.).

ATTIVITÀ LEGALE: CONTENZIOSO E ASSICURAZIONI

Alla data del 31 dicembre 2025 il numero dei contenziosi pendenti ammonta nell'insieme a 82 procedimenti giudiziari (rispetto ai 116 di fine 2024 ed ai 152 di fine 2023), di cui: 40 in ambito civile, 3 in materia di lavoro, 10 tributari, 19 amministrativi, 3 penali e 7 azioni di risarcimento del danno da circolazione stradale.

La Società è parte attiva in 58 giudizi.

Nella parte introduttiva della presente relazione vengono analizzati in dettaglio i contenziosi in essere con: CIPESS (quantificazione ed assegnazione dei benefici finanziari eccedenti il valore di subentro, maturati nel periodo successivo alla scadenza della concessione), ISTAT (inserimento nell'elenco annuale delle Amministrazioni Pubbliche) e MIT/MEF (diniego dell'adeguamento annuale delle tariffe da pedaggio).

Nelle cause risarcitorie riguardanti i sinistri occorsi lungo l'asse autostradale con presunta responsabilità in capo alla Società, l'attività di patrocinio, la gestione del giudizio e la spesa correlata sono di competenza della compagnia assicurativa che tutela gli interessi societari, ad eccezione degli eventi ricadenti nell'ambito della franchigia (con soglia di euro 5.000,00), come da vigente polizza RCT/RCO.

All'esito delle richieste risarcitorie per danni alle infrastrutture autostradali - inoltrate da parte della Società e degli studi legali incaricati alle compagnie assicurative degli utenti - nel corso del 2025 sono stati definiti 377 sinistri (rispetto ai 350 del 2024), di cui: 328 per danni alle infrastrutture autostradali, 46 per danni ad automezzi aziendali e 3 per danni vari.

Il valore complessivo del ristoro è stato di euro 1.277.048 (rispetto all'importo totale di Euro 1.122.880 dell'anno 2024).

APPALTI E GARE

Nel corso del 2025, giuste procedure ad evidenza pubblica, sono stati nel complesso aggiudicati 30 appalti di lavori, forniture, servizi per un totale di 148,78 milioni di Euro (64,86 milioni di Euro l'anno precedente).

Nello specifico sono stati aggiudicati:

- n. 16 appalti di lavori (per un importo contrattuale complessivo di 138,36 milioni di Euro),
- n. 7 appalti di servizi (per un importo contrattuale complessivo di 7,66 milioni di Euro),
- n. 7 appalti di forniture (corrispondenti ad un importo contrattuale complessivo di 2,75 milioni di Euro).

Per ulteriori dettagli si richiama quanto indicato nell'allegato n. 18.

AZIONI PROPRIE

Si segnala, ai sensi dell'articolo 2428, Comma 2 del Codice Civile, che Autostrada del Brennero S.p.A., al 31 dicembre 2025, detiene in portafoglio n. 16.784 azioni proprie (di cui 15.500 vincolate e 1.234 libere) del valore nominale di 36,15 Euro cadauna – corrispondenti complessivamente ad un valore nominale di Euro 606.741,60 – che rappresentano l'1,0938% dell'intero capitale sociale. Nel corso dell'esercizio non sono state né acquistate né cedute azioni proprie.

INFORMAZIONI RICHIESTE DALLA LEGGE N. 41 DEL 28.2.1986

In ottemperanza alla Legge 41 del 28 febbraio 1986, Art.18, Comma 5, si informa che il totale delle agevolazioni tariffarie concesse nel corso del 2025 ammonta ad Euro 88.875.

DECRETO LEGISLATIVO N. 231/2001

Il Decreto Legislativo 8 giugno 2001 n.231 *“Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica, a norma dell'Art. 11 della legge 29 Settembre 2000, n. 300”* ha introdotto nell'ordinamento giuridico italiano la responsabilità penale autonoma dei soggetti collettivi. Esso si applica anche nei confronti della società Autostrada del Brennero S.p.A., in quanto ente a soggettività privata non rientrante in alcuna delle fattispecie di esclusione previste dallo stesso Decreto Legislativo.

Nel maggio 2009 la Società ha adottato il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOG) volto a prevenire la responsabilità penale derivante dal Decreto Legislativo 8 giugno 2001 n. 231 che norma la *“Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica”*.

Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo descrive:

- il processo di adozione del Modello stesso da parte di Autostrada del Brennero S.p.A.;
- i reati rilevanti per la Società;
- i destinatari del Modello;
- l'Organismo di Vigilanza della Società;
- il sistema sanzionatorio a presidio delle violazioni;
- gli obblighi di comunicazione del Modello e di formazione del personale;
- le attività sensibili per la Società ai sensi del Decreto, cioè quelle attività nell'ambito delle quali potrebbe essere commesso uno dei reati previsti dal Decreto;
- i principi generali di comportamento;
- gli elementi di prevenzione a presidio delle suddette attività e le misure di controllo essenziali deputate alla prevenzione o alla mitigazione degli illeciti, così da rendere le stesse idonee a
- prevenire la commissione di reati

Nel corso degli anni sono intervenuti numerosi aggiornamenti normativi al D. Lgs. 231/2001, puntualmente recepiti dalla Società, da ultimo con delibera del Consiglio di Amministrazione del 28 luglio 2023, a seguito dell'emanazione del D. Lgs. n. 24 del 10 marzo 2023 che ha attuato la direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019, riguardante la protezione delle persone che segnalano violazioni del diritto dell'Unione e recante disposizioni riguardanti la protezione delle persone che segnalano violazioni delle disposizioni normative nazionali.

DESCRIZIONE DEI RISCHI

Relativamente alle informazioni richieste dall'Art. 2428 del Codice Civile, ovvero alla gestione delle politiche e del rischio finanziario da parte delle imprese, per quanto concerne Autostrada del Brennero S.p.A., dopo aver valutato i rischi di prezzo/mercato, credito, liquidità, variazioni dei flussi finanziari e cambio, non si segnalano significative aree di rischio a cui la Società risulta sottoposta.

In particolare, relativamente ai principali rischi oggetto di monitoraggio da parte della Società, si segnala quanto segue.

Rischio di credito

Si deve ritenere che le attività commerciali della Società abbiano un'ottima qualità creditizia, dal momento che gran parte degli incassi avvengono con mezzi di pagamento tracciabili (o in contanti) all'atto di erogazione del servizio o entro 30/60 giorni. Con riferimento agli incassi derivanti dalla gestione delle Aree di servizio, si è posta particolare attenzione al monitoraggio dei dati forniti.

Rischio di liquidità

La Società con la propria attività è in grado di generare autonomamente le fonti sufficienti a soddisfare le necessità finanziarie ordinarie; inoltre, in aggiunta alle disponibilità liquide societarie, dispone di attività finanziarie prontamente realizzabili. La reputazione e lo *standard* societario permetteranno di reperire le maggiori necessità finanziarie che potranno derivare dal rinnovo della concessione autostradale, più volte commentata.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio connesso alle oscillazioni dei tassi di interesse può impattare sulla remunerazione della giacenza in essere sui conti correnti attivi, negoziata a tassi variabili, nonché sui prezzi di mercato dei titoli immobilizzati e del circolante. La Società ha sempre gestito al meglio la politica di tassi attivi con gli operatori del settore bancario, anche in momenti di tassi estremamente bassi; a maggior ragione nell'ultimo anno – e tuttora –, in presenza di un andamento al ribasso della curva Euribor.

Non sono presenti, al 31 dicembre 2025, operazioni relative a strumenti derivati sui tassi di interesse.

Rischio di cambio

In considerazione dell'attività e del mercato in cui la Società opera, non si evidenziano particolari rischi di cambio.

Rischio di prezzo/mercato

La maggior parte dell'attività si riferisce a prestazioni di servizi effettuati su base tariffaria, che sono soggette al controllo e definizione da parte del Concedente.

Rischio volumi di traffico

L'attuale instabilità nelle aree di produzione e transito del greggio ha generato una marcata volatilità dei prezzi dei carburanti che sta determinando rincari persistenti alla pompa per l'utenza finale.

Nonostante la natura strategica dell'infrastruttura gestita — asse portante e quasi imprescindibile per i flussi merci tra l'Italia e l'Europa — non si può escludere nel breve-medio termine una contrazione dei consumi dovuta al minor potere d'acquisto, con riflessi sul traffico sul nastro autostradale gestito.

La Società ritiene che il rischio di un calo drastico sia mitigato dall'anelasticità della domanda di traffico sulla tratta autostradale Brennero-Modena nonché dalla centralità della tratta nei corridoi TEN-T (Trans-European Transport Network).

Rischio attività concessoria

Per quanto riguarda il rischio relativo all'attività concessoria, si rimanda a quanto commentato nelle "Considerazioni generali" di questa Relazione sulla gestione, in particolare al paragrafo " Aspetti concessori – La situazione", nonché al paragrafo "Continuità aziendale" della Nota Integrativa.

Per quanto riguarda i contenziosi che vedono coinvolta la società si rimanda a quanto commentato nei paragrafi "Contenzioso Delibera Cipe N. 68/2018 e successive 24, 38 e 59 del 2019" di questa Relazione sulla gestione e "Altre informazioni" della Nota Integrativa.

PARTI CORRELATE E RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI E IMPRESE SOTTOPOSTE A COMUNE CONTROLLO

Per quanto riguarda le operazioni con Parti correlate, nonché con altre società del Gruppo eseguite nel corso dell'anno, si evidenzia che sono state concluse a normali condizioni di mercato.

L'analisi delle operazioni realizzate con parti correlate e con le altre società del Gruppo è rimandata alle precisazioni fornite in ciascuna sezione della Nota Integrativa.

Di seguito si riportano i riepiloghi dei rapporti avvenuti con le imprese controllate in via diretta.

Ricavi e proventi vs. Imprese Controllate	totale 2025	totale 2024	Costi e oneri vs. Imprese Controllate	totale 2025	totale 2024
ARC S.p.a.	95.345	71.688	ARC S.p.a.	-	-
Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.a.	202.607	114.602	Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.a.	-	-
Sadobre S.p.a.	46.185	71.655	Sadobre S.p.a.	1.425.561	1.343.220
S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.a.	18.500	18.500	S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.a.	-	-
S.T.R. 2 S.p.a.	18.500	18.500	S.T.R. 2 S.p.a.	-	-
Rail Traction Company S.p.a.	314.755	192.199	Rail Traction Company S.p.a.	24.288	-
Inrail S.p.A.	161.944	100.949	Inrail S.p.A.	17.271	-
Virtual Design S.r.l.	5.000	5.000	Virtual Design S.r.l.	61.947	7.240
Ricavi vs. Imprese Controllate	862.836	593.093	Costi vs. Imprese Controllate	1.529.067	1.350.460

Crediti vs. Imprese Controllate	entro 12 mesi	oltre 12 mesi	di cui crediti finanziari	totale 2025	totale 2024
ARC SpA	95.345	-	-	95.345	71.688
Autostrada Campogalliano Sassuolo SpA	202.607	-	-	202.607	64.986
Sadobre SpA	46.184	-	-	46.184	71.655
STR Brennero Trasporto Rotaia SpA	18.500	-	-	18.500	18.500
STR 2 SpA	18.500	-	-	18.500	18.500
Rail Traction Company SpA	4.256.408	-	4.252.908	4.256.408	6.185.999
InRail SpA	2.129.990	-	2.126.490	2.129.990	3.094.749
Virtual Design Srl	833	-	-	833	418
Crediti vs. Imprese Controllate	6.768.368	-	6.379.398	6.768.368	9.526.495

Debiti vs. Imprese Controllate	Capitale Sociale	entro 12 mesi Debiti Commerciali	Debiti CNM	oltre 12 mesi Capitale Sociale	Totale
Sadobre S.p.A.	-	164.614	-	-	164.614
S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A.	-	-	93.524	-	93.524
S.T.R. 2 S.p.A.	-	-	70.763	-	70.763
Rail Traction Company S.p.A.	-	24.288	399.068	-	423.356
InRail S.p.A.	-	17.271	180.485	-	197.756
Virtual Design S.r.l.	-	41.187	-	-	41.187
Debiti vs. Imprese Controllate	-	247.359	743.840	-	991.200

Sotto il profilo fiscale, si segnala che a partire dall'esercizio 2025 la Società ha attivato, in qualità di consolidante, l'opzione per il regime del Consolidato Fiscale Nazionale ai sensi degli artt. 117 e seguenti del TUIR, includendo nel perimetro di tassazione di gruppo le società controllate STR Brennero Trasporto Rotaia S.p.A., STR2 S.p.A., Rail Traction Company S.p.A., InRail S.p.A..

Tale scelta risponde alla volontà di gestire in modo unitario il carico fiscale IRES a livello di Gruppo, consentendo la compensazione tra imponibili positivi e negativi (perdite fiscali) delle società partecipanti e l'eventuale circolazione delle eccedenze di interessi passivi e delle eccedenze ROL.

Relazione sulla gestione 2025

I rapporti derivanti dall'adesione al consolidato sono regolati da un apposito 'Regolamento di Gruppo', che garantisce la neutralità patrimoniale per le singole società partecipanti, prevedendo il riconoscimento dei benefici fiscali alle società che trasferiscono perdite o eccedenze utilizzate dalla consolidante.

AZIONI O QUOTE DI SOCIETÀ CONTROLLANTI

La Società non possiede, né ha acquistato o alienato nel corso dell'esercizio, azioni o quote di controllanti. La Società non è peraltro sottoposta a direzione e coordinamento da parte di altri soggetti.

ACCORDI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE

Si segnala che non risultano essere stati sottoscritti accordi cosiddetti "fuori bilancio".

SEDI SECONDARIE

La Società non dispone di sedi secondarie.

STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

Ai sensi dell'Art. 2428 del Codice Civile, si precisa che la Società non ha emesso e sottoscritto strumenti finanziari derivati come individuati dall'Art. 2427 bis del Codice Civile.

L'EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Per quanto concerne i primi mesi del 2026 i dati del traffico, seppur provvisori evidenziano i seguenti risultati:

INTROITO DA PEDAGGIO - DATO MEDIO GIORNALIERO (NETTO IVA)

Periodo	2024	2025	2026	$\Delta\%$ 2026-2024	$\Delta\%$ 2026-2025
Gennaio	908.041	907.678	921.494	1,5%	1,5%
Febbraio	940.865	949.704	1.006.926	7,0%	6,0%
Marzo	960.665	937.087	989.378	3,0%	5,6%
Aprile*	959.774	998.128	1.032.678	7,6%	3,5%

* dato provvisorio

Per quanto riguarda il processo di affidamento della concessione, ricordando le vicende che nel 2025 hanno interessato il bando di gara pubblicato a fine 2024, ampiamente illustrate all'inizio della presente Relazione sulla gestione, si conferma che la Società si prepara a partecipare alla gara, rimanendo quindi in attesa della lettera di invito a presentare offerta ai soggetti pre-qualificati da parte del Concedente.

Trento, 15 maggio 2026

L'Amministratore Delegato

dott. Diego Cattoni



BILANCI E RELAZIONI **2025**

BILANCIO
DI ESERCIZIO 2025

BILANCIO 2025

STATO PATRIMONIALE – ATTIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
B) Immobilizzazioni:					
I - Immobilizzazioni immateriali					
4) Concessioni, licenze, marchi diritti simili	819.632		1.099.537		
6) immobilizzazioni in corso e acconti	225.386.063		144.483.223		
7) altre	224.722		249.079		
	226.430.417		145.831.839		
II - Immobilizzazioni materiali:					
1) terreni e fabbricati	7.897.889		8.439.190		
3 bis) autostrada in concessione	185.249.250		140.450.025		
4) altri beni	10.100.994		9.857.143		
5) immobilizzazioni in corso e acconti	27.066.774		18.046.485		
	230.314.907		176.792.843		
III - Immobilizzazioni finanziarie:					
1) partecipazioni:					
a) imprese controllate	153.351.734		153.351.734		
b) imprese collegate	246.037		227.296		
d-bis altre imprese	1.014.309		1.014.309		
2) crediti:					
a) verso imprese controllate					
- entro 12 mesi	6.379.398		273.748		
- oltre 12 mesi	-		9.000.000		
d-bis) verso altri					
- oltre 12 mesi	261.506		238.317		
3) altri titoli	263.681.836		435.151.320		
	424.934.820		599.256.724		
Totale B)		881.680.144		921.881.406	- 40.201.262
C) Attivo circolante:					
I - Rimanenze:					
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	11.751.216		11.965.100		
	11.751.216		11.965.100		
II - Crediti:					
1) verso clienti					
- entro 12 mesi	78.331.183		77.997.822		
2) verso imprese controllate					
- entro 12 mesi	388.969		252.747		
3) verso imprese collegate					
- entro 12 mesi	54.922		158.713		
5-bis) crediti tributari					
- entro 12 mesi	3.024.991		6.920.238		
- oltre 12 mesi	587.052		1.043.623		
5-ter) imposte anticipate	62.160.033		60.579.997		
5-quater) verso altri					
- entro 12 mesi	8.327.697		6.800.172		
- oltre 12 mesi	623.750.753		494.645.016		
	776.625.600		648.398.328		
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni:					
4) altre partecipazioni					
6) altri titoli	400.662.813		206.246.877		
	400.662.813		206.246.877		
IV - Disponibilità liquide:					
1) depositi bancari e postali	138.580.265		292.371.397		
3) denaro e valori in cassa	1.560.582		1.562.852		
	140.140.847		293.934.249		
Totale C)		1.329.180.476		1.160.544.554	168.635.922
D) Ratei e risconti:					
1) ratei e risconti					
- ratei	1.913.530		3.430.999		
- risconti	1.326.892		383.563		
2) disaggi su prestiti					
Totale D)		3.240.422		3.814.562	- 574.140
TOTALE (A+B+C+D)		2.214.101.042		2.086.240.522	127.860.520

BILANCIO 2025

STATO PATRIMONIALE – PASSIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
A) Patrimonio netto					
I - Capitale	55.472.175		55.472.175		
II - Riserva sovrapprezzo azioni					
III - Riserva di rivalutazione	5.555.382		5.555.382		
IV - Riserva legale	11.094.435		11.094.435		
V - Riserve statutarie					
VI - Altre riserve:					
- riserva straordinaria	897.932.025		835.491.575		
- riserva contributi conto capitale	1.312.683		1.312.683		
- riserva vincolata ritardati investimenti					
- riserva utile su cambi	205.479		16.633		
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi					
VIII - Utile (perdite) portati a nuovo					
IX - Utile dell'esercizio	89.062.046		97.922.796		
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	- 11.866.094		- 11.866.094		
Totale A)		1.048.768.131		994.999.585	53.768.546
B) Fondi per rischi e oneri:					
2) Fondo imposte, anche differite					
4) Altri fondi per rischi e oneri:					
- fondo rinnovo	1.993.182		1.993.182		
- fondo rischi	34.199.248		30.565.215		
- fondo Contributi alle Province	42.148.619		42.148.619		
- fondo legge 27.12.97 n. 449 art.55 co.13	929.499.639		894.999.639		
- fondo Incentivi all'esodo	-		-		
Totale B)		1.007.840.688		969.706.655	38.134.033
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	5.418.897		5.861.000		
Totale C)		5.418.897		5.861.000	- 442.103
D) Debiti:					
1) obbligazioni					
- entro 12 mesi	-		-		
- oltre 12 mesi	25.000.000		-		
4) verso banche					
- entro 12 mesi	-		-		
- oltre 12 mesi					
7) verso fornitori					
- entro 12 mesi	76.843.912		67.658.844		
- oltre 12 mesi	1.646.356		1.827.409		
9) verso controllate					
- entro 12 mesi	991.199		362.094		
- oltre 12 mesi					
10) verso collegate					
- entro 12 mesi	1.198		1.272		
- oltre 12 mesi					
12) debiti tributari					
- entro 12 mesi	15.502.559		11.615.722		
- oltre 12 mesi					
13) debiti verso Istituti previdenziali					
- entro 12 mesi	5.031.521		5.988.659		
- oltre 12 mesi	-		-		
14) altri debiti					
- entro 12 mesi	25.601.195		26.817.198		
- oltre 12 mesi	285.883		184.655		
Totale D)		150.903.823		114.455.853	36.447.970
E) Ratei e risconti:					
1) Ratei e risconti					
- ratei	249.140				
- risconti	920.363		1.217.429		
Totale E)		1.169.503		1.217.429	- 47.926
TOTALE (A+B+C+D+E)		2.214.101.042		2.086.240.522	127.860.520

BILANCIO 2025 CONTO ECONOMICO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
A) Valore della produzione:					
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	409.803.582		405.533.924		
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	4.277.262		3.375.600		
5) Altri ricavi e proventi	13.944.409		15.302.147		
Totale valore della produzione A)		428.025.253		424.211.671	3.813.582
B) Costi della produzione:					
6) Per materie prime, sussidiarie di consumo e di merci	8.458.917		12.833.141		
7) Per servizi	95.851.674		97.993.447		
8) Per godimento di beni di terzi	2.733.240		2.488.440		
9) Per il personale	91.551.990		89.427.850		
- a) Salari e Stipendi	62.434.014		60.959.027		
- b) Oneri Sociali	19.970.929		19.657.276		
- c) Trattamento di Fine Rapporto	4.411.664		4.397.423		
- d) Trattamento di quiescenza e simili	3.179.134		3.111.177		
- e) Altri costi	1.556.249		1.302.947		
10) Ammortamenti e svalutazioni:	35.706.733		36.045.497		
- a) ammortamento immobilizzazioni immateriali	411.449		459.373		
- b) ammortamento immobilizzazioni materiali	3.670.596		3.270.639		
- b bis) ammortamento finanziario	30.803.000		30.497.000		
- c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	155.000		1.754.000		
- d) svalutazione crediti attivo circ. e delle disp. Liquide	666.688		64.485		
11) Variazione rimanenze di materie prime	213.884		- 1.460.784		
12) Accantonamenti per rischi	2.199.599		3.023.847		
13) Altri accantonamenti	34.500.000		34.500.000		
14) Oneri diversi di gestione:	59.315.933		58.272.991		
a) canone di concessione	54.746.438		54.190.814		
b) altri oneri di gestione	4.569.495		4.082.177		
Totale costi della produzione B)		330.531.970		333.124.429	- 2.592.459
Differenze tra valori e costi della produzione (A-B)		97.493.283		91.087.242	6.406.041
C) Proventi e oneri finanziari:					
16) Altri proventi finanziari					
b) da titoli nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	9.769.835		27.018.927		
c) da titoli nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	11.411.918		3.691.050		
d) proventi diversi dai precedenti:					
- da imprese controllate	456.659		273.748		
- proventi diversi	7.032.236		11.733.193		
17) Interessi e altri oneri finanziari:					
- interessi passivi e oneri finanziari diversi	- 3.161.992		- 8.525.856		
17-bis) Utili e perdite su cambi:					
- utili e perdite su cambi	- 475.627		223.992		
TOTALE 15 + 16 - 17		25.033.029		34.415.054	- 9.382.025
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie:					
18) Rivalutazioni:					
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	1.091.142		2.706.426		
19) Svalutazioni:					
a) di partecipazioni	722.159		743.569		
c) di titoli dell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	255.868		697.172		
TOTALE 18 - 19		113.115		1.265.685	- 1.152.570
Risultato prima delle imposte (A-B+C+D)		122.639.427		126.767.981	- 4.128.554
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate					
- Imposte correnti		35.320.480		34.958.566	
- Imposte anticipate/differite	-	1.580.036	-	1.237.146	
- Imposte relative a esercizi precedenti	-	163.063	-	4.876.235	
21) Utile dell'esercizio		89.062.046		97.922.796	- 8.860.750

BILANCIO 2025

RENDICONTO FINANZIARIO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
A) FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALLA GESTIONE REDDITUALE					
Utile (perdita) dell'esercizio	89.062.046		97.922.796		
Imposte sul reddito	33.577.381		28.845.186		
Interessi passivi (interessi attivi)	- 18.101.643		- 31.116.226		
(Dividendi)	-		-		
(Plusvalenze) minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	- 8.053.452		- 9.415.897		
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione		96.484.332		86.235.859	10.248.473
Accantonamenti ai fondi	41.111.263		41.921.270		
Ammortamenti immobilizzazioni immateriali	411.449		459.373		
Ammortamenti immobilizzazioni materiali	3.670.596		3.270.639		
Ammortamento finanziario dell'Autostrada in Concessione	30.803.000		30.497.000		
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	155.000		1.754.000		
Altre rettifiche per elementi non monetari	- 113.115		- 1.265.685		
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		76.038.193		76.636.597	
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccnl		172.522.525		162.872.456	9.650.069
Decremento (incremento) delle rimanenze	213.884		- 1.460.784		
Decremento (incremento) dei crediti vs clienti (incluso intercompany)	- 365.791		- 8.599.181		
Incremento (decremento) dei debiti verso fornitori (incluso intercompany)	9.633.047		- 20.407.550		
Decremento (incremento) ratei e risconti attivi	574.139		1.446.467		
Incremento (decremento) ratei e risconti passivi	- 47.926		- 446.561		
Altre variazioni del capitale circolante netto*	- 129.243.230		- 192.637.441		
Variazioni del capitale circolante netto		- 119.235.877		- 204.906.688	
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccnl		53.286.648		- 42.034.232	95.320.880
Interessi incassati (pagati)	5.342.245		30.842.478		
(Imposte sul reddito pagate)	- 30.380.708		- 41.288.297		
Dividendi incassati	-		-		
(Utilizzo dei fondi)	- 3.419.333		- 14.326.572		
Altre rettifiche		- 28.457.796		- 24.772.391	
FLUSSO FINANZIARIO DELLA GESTIONE REDDITUALE (A)		24.828.852		- 66.806.623	91.635.475
B) FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO					
(Investimenti)	- 88.150.660		- 58.182.277		
Prezzo di realizzo disinvestimenti	162.730		163.257		
Immobilizzazioni materiali		- 87.987.930		- 58.019.020	
(Investimenti)	- 81.010.028		- 70.939.401		
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-		-		
Immobilizzazioni immateriali		- 81.010.028		- 70.939.401	
(Investimenti)	- 373.364.531		- 251.663.170		
Prezzo di realizzo disinvestimenti	349.906.756		412.489.299		
Immobilizzazioni finanziarie		- 23.457.775		160.826.129	
(Investimenti)	- 172.419.394		- 30.863.365		
Prezzo di realizzo disinvestimenti	196.546.371		93.059.893		
Attività finanziarie non immobilizzate		24.126.977		62.196.528	
Acquisizione o cessione di controllate o rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide		-		-	
FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO (B)		- 168.328.756		94.064.236	- 262.392.992
C) FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO					
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	-		-		
Accensione finanziamenti	25.000.000				
Rimborso finanziamenti					
Mezzi di terzi		25.000.000			
Variazione Capitale Sociale (incassi e rimborsi)					
Cessione (acquisto) di azioni proprie	-		-		
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	- 35.293.500		- 35.293.500		
Mezzi propri		- 35.293.500		- 35.293.500	
FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO (C)		- 10.293.500		- 35.293.500	25.000.000
Disponibilità liquide al 1 gennaio	293.934.249		301.970.136		
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A+/-B+/-C)	- 153.793.402		- 8.035.887		
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A+/-B+/-C)	31 dicembre	140.140.847	31 dicembre	293.934.249	- 153.793.402

BILANCI E RELAZIONI **2025**

BILANCIO DI ESERCIZIO 2025

Nota Integrativa

NOTA INTEGRATIVA

INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Come previsto dall'Art. 2423 Co.1 del C.C., "Gli Amministratori devono redigere il Bilancio di Esercizio, costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico, dal Rendiconto Finanziario e dalla Nota Integrativa". La Nota Integrativa relativa al Bilancio di Esercizio 2025 risulta così articolata:

- struttura e contenuto del Bilancio di Esercizio;
- continuità aziendale;
- criteri di valutazione;
- informazioni sullo Stato Patrimoniale;
- informazioni sul Conto Economico;
- altre informazioni.

Si rinvia al contenuto della Relazione sulla gestione per quanto riguarda la natura dell'attività dell'impresa, le informazioni concernenti i diversi settori di attività oggetto di impresa ed i rapporti con le Società del Gruppo.

STRUTTURA E CONTENUTO DEL BILANCIO DI ESERCIZIO

Il Bilancio dell'Esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 corrisponde alle risultanze delle scritture contabili regolarmente tenute ed è redatto conformemente agli Artt. 2423, 2423-ter, 2424, 2424-bis, 2425, 2425-bis e 2425-ter C.C., secondo i principi di redazione previsti dall'Art. 2423-bis, Co. 1 C.C. ed i criteri di valutazione di cui agli Artt. 2426, 2427, 2427-bis C.C.. Si precisa che, come previsto dall'Art. 2423-bis C.C., la valutazione delle voci è effettuata secondo prudenza e nella prospettiva della prosecuzione dell'attività aziendale, nonché tenendo conto della sostanza dell'operazione e del contratto.

In osservanza a quanto disposto dal Codice Civile all'Art. 2497-bis, si informa che la Società non è sottoposta all'attività di controllo e direzione da parte di Società o Enti.

Il Bilancio dell'Esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 e la presente Nota Integrativa sono stati redatti secondo le norme del Codice Civile in materia di Bilancio d'Esercizio, così come riformate dal D. Lgs. n. 139/15 in attuazione della Direttiva Europea 2013/34 ed in applicazione dei principi contabili emessi dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC), nella loro ultima versione aggiornata.

Il Bilancio di Esercizio, compresa quindi la relativa Nota Integrativa, viene esposto e commentato in Euro, salvo ove espressamente indicato.

Il Bilancio di Esercizio è stato redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale – finanziaria ed il risultato economico, in conformità alle norme di legge, interpretate ed integrate dai principi contabili emessi dall'OIC (Organismo Italiano di Contabilità) e, ove mancanti ed applicabili, degli *International Financial Reporting Standard* emanati dall'*International Accounting Standards Board*.

Non si sono verificati casi eccezionali secondo i quali si sia reso necessario il ricorso a deroghe, come previsto dall'Art. 2423 Co. 6 e dall'Art. 2423-bis Co. 6 del C.C..

Come richiesto dal principio OIC 10, è stato redatto il Rendiconto Finanziario, utilizzando il metodo indiretto.

Nella stesura del documento si è tenuto conto di rischi e perdite di competenza, anche nel caso se ne avesse avuta conoscenza dopo la chiusura dell'esercizio, ma prima della conclusione della redazione del Bilancio al 31 dicembre 2025.

Il Bilancio di Esercizio 2025 è stato redatto in continuità con i precedenti criteri di valutazione e redazione, prevedendo l'accantonamento destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero, specificatamente previsto dalla Legge 27/12/1997 n. 449.

Per quanto riguarda l'ammortamento finanziario, sono state applicate le quote variabili previste dal Piano Finanziario 2003-2045, così come meglio esplicitato nell'ambito dei criteri di valutazione alla voce "Immobilizzazioni materiali devolvibili".

Nel predisporre gli schemi di Bilancio, si è ritenuto di dover applicare l'Art. 2423-ter Co. 3 del C.C., aggiungendo nell'Attivo dello Stato Patrimoniale la voce B) II 3 bis) "Autostrada in concessione".

La Società ha partecipazioni di controllo e, in applicazione alla vigente normativa, ha redatto il Bilancio Consolidato di Gruppo al quale si rimanda per una migliore informazione sulla situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo stesso.

Si sottolinea che, laddove si fosse reso necessario aggiornare il criterio di classificazione di alcune poste analitiche di contabilità in funzione di una migliore rappresentazione, si è proceduto – per rendere comparabili i dati – a riclassificare anche la corrispondente voce dell'esercizio precedente ai sensi dell'Art. 2423 ter del Codice Civile. Si evidenzia comunque che nella redazione del Bilancio al 31 dicembre 2025 nessuna riclassifica significativa è stata operata.

CONTINUITÀ AZIENDALE

Nella Relazione sulla gestione al presente Bilancio al 31 dicembre 2025 sono state ripercorse le vicende che hanno interessato il bando di gara per la concessione di costruzione e gestione dell'autostrada A22 Brennero – Modena, a partire dalla pubblicazione dello stesso a fine 2024, proseguendo per le varie proroghe, la sospensione per alcuni mesi nel 2025, la riattivazione ad inizio dicembre 2025, cui è seguita la presentazione da parte della Società della propria richiesta di partecipazione.

Giova ricordare anche le principali vicende che, a partire dal 2021 hanno caratterizzato il difficile *iter*, volto ad ottenere l'avvio della procedura per il rinnovo della concessione:

- in data 9 novembre 2021 è entrata in vigore la Legge n. 156 di conversione del D.L. n. 121/21 che, con l'introduzione del comma 1-bis e 1-ter all'art. 2 ha reso possibile procedere all'affidamento della concessione A22 secondo le procedure di cui all'art. 183 del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 (Finanza di progetto);
- in data 6 dicembre 2022, con Decreto del Direttore Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali n. 132, è stata dichiarata «la fattibilità della proposta di finanza di progetto, nei termini ed alle condizioni contenute nella nota n. 13502 del 6 dicembre 2022 del Responsabile del procedimento, per l'affidamento in concessione della tratta autostradale A22 Brennero-Modena presentata dalla Società

Autostrada del Brennero S.p.A. con nota n. 14700 dell'11 maggio 2022, in attuazione dell'art. 2, comma 1-bis del decreto-legge n. 121 del 10 settembre 2021 (c.d. DL Infrastrutture);

- in data 10 luglio 2024 la Società ha provveduto a depositare presso il Concedente la documentazione inerente all'aggiornamento della proposta di finanza di progetto presentata in data 11 maggio 2022, così come richiesto dal Concedente;
- con Legge n. 120 di data 8 agosto 2024, di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge n. 89 del 29 giugno 2024, è stato previsto che all'articolo 2, comma 1-bis, primo periodo, del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156 le parole: «da concludere entro il 30 novembre 2023» fossero sostituite con «da bandire entro il 31 dicembre 2024», così fissando al 31 dicembre 2024 il termine per la pubblicazione del bando di gara correlato alla proposta di finanza di progetto presentata;
- il citato D.L. n. 89/2024 ha inoltre puntualmente quantificato gli importi reclamati dallo Stato per il periodo di gestione transitorio 1° maggio 2014 - 31 dicembre 2022, nonché definito la modalità di calcolo degli importi, pure reclamati dallo Stato, per i periodi transitori successivi al 31/12/2022, specificando altresì i termini di versamento, puntualmente osservati dalla Società;
- in adempimento a quanto previsto dal c. 2-ter dell'Art. 1, D.L. n. 89/2024 in data 27 dicembre 2024 è avvenuta la sottoscrizione di un atto aggiuntivo alla convenzione – i cui effetti risultano ad oggi ancora sospesi, nelle more del perfezionamento dell'iter approvativo – quale condizione, unitamente ai versamenti sopra citati, per la conclusione della procedura di affidamento secondo le modalità di cui all'articolo 2, comma 1-bis, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, introdotto dalla legge di conversione n. 156 del 9 novembre 2021, come modificato dal comma 2-bis del presente articolo;
- in data 31 dicembre 2024 è stato pubblicato il bando denominato «*Affidamento in concessione delle attività di gestione della tratta autostradale A22 Brennero – Modena*» il quale scadenza originaria per la presentazione della domanda di partecipazione il 28 febbraio 2025. Tale scadenza è stata successivamente prorogata al 31 marzo 2025, al 31 maggio 2025, al 30 giugno 2025, e sospesa fino al 30 novembre 2025;
- in data 27 giugno 2025 è intervenuta la sospensione della procedura di gara da parte del MIT, in attesa della pronuncia della Corte di Giustizia UE (causa C-810/24) circa la compatibilità eurolunitaria del diritto di prelazione;
- in data 28 novembre 2025 il Concedente ha riavviato la procedura di gara, stabilendo che le domande di partecipazione dovessero pervenire a pena di esclusione, entro il 3 dicembre 2025;
- in data 3 dicembre 2025 la Società ha provveduto a depositare la documentazione necessaria, unitamente alla domanda di partecipazione;
- in data 26 gennaio 2026, con Decreto Direttoriale n. 7, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha nominato la Commissione di prequalifica per la valutazione delle domande di partecipazione presentate per l'Affidamento in concessione delle attività di gestione della tratta autostradale A22 Brennero – Modena;
- in data 5 febbraio 2026 la Corte di Giustizia Europa ha emesso la Sentenza sulla causa C-810/24, afferente ad un procedimento di concessione di un servizio pubblico a seguito di proposta di finanza di progetto - pur nell'ambito di una sentenza che non riguarda direttamente Autostrada del Brennero S.p.A. - stabilendo che i principi comunitari afferenti in sostanza alla tutela della libera concorrenza quanto, in particolare, a parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza, debbano essere interpretati nel senso che ostano a che uno Stato membro riconosca al promotore di una procedura di finanza di progetto un diritto di prelazione nel caso in cui questi non risulti aggiudicatario di un contratto di concessione;
- in data 20 marzo 2026 il Concedente, con nota pubblicata sulla sezione “news” del suo sito istituzionale, “ha deciso di concludere l'iter per l'aggiudicazione della nuova concessione di A22,

procedendo con la gara avviata il 31 dicembre 2024 ma escludendo la prelazione per il proponente. ... Nel frattempo per la preventiva approvazione, è stata inviata al CIPESS la proposta, che sarà la base delle offerte. Si procederà poi con la fase di invito a formalizzare le offerte e quindi la commissione valuterà ed individuerà l'aggiudicatario. L'obiettivo è quello di giungere a entro la fine del corrente anno con il nominativo del nuovo concessionario.”.

La definizione dei rapporti economici con il Concedente per il periodo successivo alla scadenza della concessione risulta quindi strettamente collegata alla procedura che porterà all'affidamento della nuova concessione per la costruzione e gestione dell'autostrada A22 Brennero – Modena. Più specificatamente, si può affermare che da un punto di vista giuridico le somme a titolo di presunti “benefici”, che la Società Autostrada del Brennero S.p.A. ha già versato in parte e che risultano oggetto del quadro normativo e convenzionale sopra richiamato (importi cui la Società ritiene di poter far fronte con le proprie risorse, anche grazie alla propria capacità di generare *surplus* sia economico che finanziario), sono stati ricondotti dalla normativa vigente nell'ambito dell'assetto procedurale e negoziale connesso alla partecipazione e alla conclusione della procedura di affidamento della nuova concessione dell'Autostrada del Brennero ai sensi dell'art. 183 D. Lgs. 50/2016 (ora sostituito dall'art. 193 del D. Lgs. 36/2023), e, in seguito alle novità normative succedutesi e alla stipula del citato atto aggiuntivo, sono “condizione per la conclusione della procedura di affidamento”. È intervenuta la sentenza del TAR Lazio n. 500/2026, commentata nella Relazione sulla gestione, che ha annullato i punti delle delibere CIPE posti a fondamento del meccanismo dei ‘benefici’, con potenziali effetti sulla disciplina degli obblighi di versamento previsti dal combinato disposto tra i punti delle delibere CIPE annullati e l'art. 2, c. 1-bis, D. L. 121/2021. Tale sentenza, tuttavia, non è definitiva ed è stata impugnata dall'Amministrazione Finanziaria, con conseguente permanenza, allo stato, di un quadro normativo e giurisprudenziale non ancora consolidato. Inoltre, gli obblighi di pagamento a titolo di presunti “benefici” hanno ora assunto la veste di un atto aggiuntivo alla Convenzione, stipulato secondo lo schema e con i contenuti prefigurati dall'art. 1, commi 2-ter, 2-quater, 2-quinquies, D.L. n. 89/2024, anche quale “condizione” per la conclusione della procedura di affidamento. Lo schema definito dal D.L. 89/2024, e ripreso nell'atto aggiuntivo alla Convenzione stipulato il 27 dicembre 2024, configura i versamenti relativi ai presunti “benefici” maturati nel periodo di gestione successivo alla scadenza della concessione nell'ambito di un più ampio assetto negoziale e procedurale strettamente connesso alla conclusione della procedura di affidamento della nuova concessione. In tale prospettiva, i versamenti riferiti sia ai periodi anteriori al 2022 sia a quelli successivi risultano funzionalmente collegati alla prosecuzione e conclusione della procedura stessa. Ne consegue che l'eventuale mancato assolvimento dei versamenti richiesti potrebbe incidere sulla stabilità dell'assetto definito dall'atto aggiuntivo e determinare elementi di incertezza in relazione alla prosecuzione della procedura di affidamento. In tale contesto, le somme versate dalla Società risultano quindi correlate all'assetto concessorio oggetto della procedura di affidamento e, conseguentemente, la Società ne ha anche valutato la relativa recuperabilità nell'ipotesi di venir meno o di sostanziale modifica del predetto assetto.

Le somme in oggetto sono state quindi considerate, in via prospettica e subordinatamente al buon esito della procedura di affidamento, riconducibili alla fattispecie prevista dall'OIC 24 di “costo sostenuto per l'ottenimento di concessioni su beni di proprietà degli enti concedenti” e pertanto da rilevare a bilancio solo “quando sostenuti”, ovvero quando finanziariamente versati, e che saranno quindi ammortizzati sulla durata della nuova concessione, correlando i costi ai benefici attesi.

Pur in presenza di elementi di incertezza connessi all'esito della procedura di affidamento e al contenzioso in essere, gli Amministratori ritengono che non vi siano ad oggi elementi che possano

rappresentare delle significative incertezze in merito alla capacità della Società di continuare ad essere un complesso economico funzionante come previsto al paragrafo 21 del Principio contabile OIC11 *“Finalità e postulati del Bilancio d’esercizio”*.

La Società attende fiduciosa la lettera d’invito da parte del Concedente a presentare l’offerta volta ad ottenere la concessione per la tratta autostradale A22 Brennero-Modena, reputando di avere tutti i requisiti tecnici, economici, e finanziari richiesti.

Tutto ciò considerato, analizzando anche la capacità reddituale e finanziaria della Società, gli Amministratori ritengono che il presupposto della continuità aziendale in base al quale è stato redatto il presente Bilancio d’Esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 risulti confermato, per un prevedibile arco temporale futuro relativo ad un periodo almeno di dodici mesi dalla data di approvazione del bilancio stesso.

Tale presupposto di continuità aziendale, è convincimento degli Amministratori, sarebbe confermato anche nell’ipotesi di mancata aggiudicazione della concessione per l’autostrada A22, considerando che la Società è a capo di un gruppo societario operante su più fronti e che, nel trasporto ferroviario, è ora il secondo operatore italiano del settore merci.

CRITERI DI VALUTAZIONE DELLE VOCI DI BILANCIO

I criteri di valutazione adottati per la redazione del Bilancio di Esercizio al 31 dicembre 2025 non si discostano sostanzialmente dai medesimi già utilizzati per la formazione del Bilancio del precedente esercizio.

In particolare, i criteri adottati sono i seguenti:

- **Immobilizzazioni immateriali**

Le immobilizzazioni immateriali (licenze software, etc.) sono iscritte per un valore corrispondente al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, o costo di produzione, secondo quanto previsto dall’Art. 2426 C.C., sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione con la residua possibilità di utilizzazione. Nel caso in cui, indipendentemente dall’ammortamento già contabilizzato, risultasse una perdita durevole di valore, l’immobilizzazione verrebbe corrispondentemente svalutata. Se in esercizi successivi venissero meno i presupposti della svalutazione, verrebbe ripristinato il valore originario.

Nelle immobilizzazioni immateriali trovano posto anche gli oneri sostenuti dalla Società a fronte dei contributi riconosciuti alle Province per la realizzazione di opere di viabilità. Tale importo, al netto del “Fondo Contributi Province”, è stanziato per l’ammontare complessivo dell’impegno garantito.

Risultano altresì capitalizzati nelle immobilizzazioni in corso le somme versate con riferimento ai presunti benefici maturati nel periodo successivo alla scadenza della concessione, come diffusamente esposto nella Relazione sulla gestione, nonché i costi per affidamenti esterni sostenuti dalla Società nel corso dell’esercizio 2022, 2023, 2024 e 2025 connessi alla predisposizione della proposta di Finanza di Progetto per la nuova Concessione (art. 183 comma 15 D. Lgs. 50/2016, ora art. 193 D. Lgs. 36/2023), a seguito della conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121.

Nelle altre immobilizzazioni immateriali sono classificati i costi per spese incrementative su beni in locazione.

- **Immobilizzazioni materiali devolvibili**

Le immobilizzazioni materiali devolvibili costituiscono i beni di proprietà in concessione, ovvero l’autostrada in esercizio con le relative pertinenze. Tali beni devolvibili sono iscritti al costo di acquisto o di produzione e comprendono le rivalutazioni per allineamenti monetari eseguite in attuazione della

Legge 19/03/1983 n. 72 e della Legge 30/12/1991 n. 413. Il costo dei cespiti ammortizzabili comprende tutti i costi direttamente imputabili ad essi: il valore è stato definito sommando il costo dei materiali, della manodopera diretta e degli altri costi di produzione direttamente imputabili al cespite fino all'inizio della concessione d'esercizio. Successivamente a tale data, sono stati imputati gli oneri finanziari sostenuti, relativi ai finanziamenti ottenuti per la costruzione delle opere, anche successivi alla data di entrata in funzione dell'immobilizzazione e fino al 1985. Nei costi di costruzione del cespite autostradale, limitatamente agli esercizi 1985-1987, sono confluiti i costi di manutenzione straordinaria di natura incrementativa. Vengono capitalizzati solo i costi relativi alla realizzazione delle opere autostradali che sono incrementative dell'opera principale.

In considerazione (i) dei contenuti previsti nella documentazione emessa dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti nonché (ii) dei valori previsti nel prospettato Piano Economico Finanziario trentennale, a partire dall'esercizio 2018 il valore dell'opera viene rettificato degli stimati "benefici per ritardati investimenti" di cui la Società avrebbe potuto godere a seguito di investimenti effettuati in maniera dilazionata rispetto alle tempistiche previste dal Piano Finanziario 2003-2045.

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risultasse una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione verrebbe corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi venissero meno i presupposti della svalutazione, ne verrebbe ripristinato il valore originario.

Il valore del patrimonio devolvibile è rettificato dai contributi, concessi dallo Stato e da altri Enti, per la costruzione delle opere, nonché dall'ammortamento finanziario. Anche per l'esercizio 2025, la quota di ammortamento finanziario è quella prevista nel Piano Finanziario 2003-2045.

Si specifica quindi che la società, anche dopo la scadenza della concessione avvenuta il 30 aprile 2014, ha proseguito nell'ammortamento finanziario dell'opera, non sospendendo quindi gli ammortamenti che continuano ad essere rilevati a conto economico. Tale approccio è coerente con la richiesta del concedente di proseguire a far data dall'1 maggio 2014 nella gestione della Concessione medesima secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione vigente e dai successivi Atti aggiuntivi in modo da garantire l'espletamento del servizio autostradale senza soluzione di continuità.

- **Immobilizzazioni materiali non devolvibili**

Le immobilizzazioni materiali non devolvibili sono costituite da beni tangibili quali immobili, automezzi, mobili, arredi, macchine d'ufficio, non reversibili a fine concessione. Tali immobilizzazioni sono iscritte al costo di acquisto o di produzione e comprendono alcuni cespiti rivalutati ai sensi della Legge 30/12/1991, n. 413.

I costi di manutenzione e riparazione dei beni non devolvibili sono stati imputati al Conto Economico dell'esercizio in cui sono stati sostenuti, in quanto connessi ad interventi volti a mantenere l'efficienza dei cespiti.

Il costo delle immobilizzazioni di cui trattasi è stato sistematicamente ammortizzato in relazione alla residua possibilità di utilizzazione delle stesse. Le aliquote utilizzate sono state le seguenti: fabbricati 4%, costruzioni leggere etc. 10%, mobili 12%, macchine elettroniche 20%, autovetture – autoveicoli 20-25%.

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione è corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, è ripristinato il valore originario.

- **Immobilizzazioni finanziarie**

Le immobilizzazioni finanziarie sono costituite da partecipazioni, da crediti di natura finanziaria e da titoli.

La valutazione delle partecipazioni iscritte tra le immobilizzazioni finanziarie è effettuata, in relazione a quanto stabilito dall'Art. 2426 del C.C. e sulla base del prudente apprezzamento degli Amministratori, al costo di acquisto e/o di sottoscrizione integrato da possibili capitalizzazioni, eventualmente svalutate per perdite durevoli di valore.

I crediti immobilizzati sono stati iscritti nel rispetto di quanto disposto all'art. 2426 comma 8 e dell'art. 2423 comma 4, scegliendo di non applicare il criterio del costo ammortizzato ma di mantenerli al valore nominale, tenendo sempre conto del presumibile valore di realizzo, in quanto l'applicazione del metodo del costo ammortizzato non comporta effetti rilevanti ai fini di una rappresentazione veritiera e corretta.

Anche i titoli immobilizzati sono iscritti al costo di acquisto, eventualmente rettificati per perdite di valore ritenute durevoli in quanto, anche in tale caso, l'applicazione del metodo del costo ammortizzato non comporta effetti rilevanti ai fini di una rappresentazione veritiera e corretta.

I premi o gli oneri di sottoscrizione, così come gli scarti di negoziazione, partecipano al risultato d'esercizio secondo competenza economica e sono rilevati in contropartita sul valore dei titoli stessi.

Tra le immobilizzazioni finanziarie vengono classificati i titoli corrispondenti alla quota accantonata ex Legge 27/12/1997 n. 449 Art. 55 ("Fondo Ferrovia"), al netto delle somme versate con "riserva di ripetizione", come previsto dall'art. 2, commi 1-bis e 1-ter del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con Legge del 9 novembre 2021, n. 156, per la parte il cui versamento allo Stato è previsto oltre i 12 mesi dalla chiusura dell'esercizio.

- **Rimanenze**

Le rimanenze di magazzino sono state iscritte al minore tra il costo medio ponderato d'acquisto ed il valore desumibile dal presunto realizzo o dal valore di sostituzione. Nel costo di acquisto sono stati computati anche i costi accessori. Il costo è stato determinato seguendo il metodo del costo medio ponderato.

- **Crediti**

I crediti sono iscritti in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e rettificato per tener conto del presumibile valore di realizzo per il tramite dell'accantonamento al fondo svalutazione crediti stanziato a fronte di possibili rischi di insolvenza e, in generale, di recuperabilità, la cui congruità rispetto alle posizioni di dubbia esigibilità è verificata periodicamente ed, in ogni caso, al termine di ogni esercizio, tenendo in considerazione sia le situazioni di inesigibilità già manifestatesi o ritenute probabili.

Per crediti a breve termine (con scadenza inferiore ai 12 mesi) il costo ammortizzato non è stato applicato in quanto, in base al par. 33 del principio contabile OIC 15 (Crediti), l'applicazione di tale criterio non avrebbe comportato effetti rilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta.

- **Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni**

Come previsto dall'OIC 20 il criterio del costo ammortizzato può non essere applicato ai titoli di debito detenuti in portafoglio per un periodo inferiore ai dodici mesi.

I titoli in portafoglio detenuti non durevolmente (classificati nelle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni) sono stati quindi valutati al minore tra costo e valore di mercato alla data di Bilancio.

Il valore di costo dei titoli è determinato con il metodo contabile del costo medio ponderato. Il valore di mercato dei titoli quotati viene determinato come media dei prezzi del mese di dicembre, mentre quello dei titoli non quotati sulla base dell'attualizzazione dei flussi di cassa futuri. Se vengono meno, in tutto o

in parte, i presupposti della rettifica (o anche di più rettifiche in anni precedenti) per effetto della ripresa del valore di mercato, la rettifica stessa è annullata fino, ma non oltre, al ripristino del costo.

La valutazione in base al costo dei titoli a reddito fisso è rettificata in ogni esercizio per tener conto dell'ammontare dell'aggio o del disaggio di emissione del titolo.

Le eventuali attività finanziarie detenute in valuta estera sono state convertite in Euro al tasso di cambio ufficiale alla data della chiusura dell'esercizio.

La Società non si è avvalsa della deroga, estesa anche per l'esercizio 2025 dalla Legge 30 dicembre 2025, n. 199, prevista dall'articolo 45 commi 3-*octies* e 3-*decies* del Decreto Legge n. 73/2022 (c.d. DL "Semplificazioni fiscali"), che consente la possibilità di *"valutare i titoli dell'attivo circolante non destinati a permanere durevolmente nel patrimonio in base al loro valore di iscrizione risultante dall'ultimo bilancio approvato, anziché al valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato, fatta eccezione per le perdite di carattere durevole."*

- **Disponibilità liquide**

Sono iscritte al valore nominale alla data di chiusura dell'esercizio.

- **Ratei e risconti**

Nella voce ratei, sia attivi che passivi, sono stati iscritti i proventi e i costi di competenza dell'esercizio anche se esigibili nei periodi successivi, mentre nella voce risconti sono stati rilevati i costi ed i ricavi, rispettivamente sostenuti e conseguiti nel periodo amministrativo, ma di competenza di esercizi successivi.

- **Patrimonio netto**

Le azioni proprie sono mantenute al costo di acquisto e sono rilevate all'interno di apposita riserva negativa di patrimonio netto.

- **Fondi per rischi ed oneri**

Tali fondi accolgono gli accantonamenti destinati a coprire oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia, alla chiusura dell'esercizio, sono indeterminati o l'ammontare o la data di sostenimento.

Il Fondo di Rinnovo esposto in Bilancio al 31 dicembre 2025 consente di realizzare le finalità espresse nei principi contabili di assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza del tratto autostradale.

Tale Fondo viene utilizzato per assorbire i costi sostenuti per manutenzioni, riparazioni, ammodernamenti e ripristini relativi agli investimenti ivi indicati.

Il Fondo costituito in base alla Legge 27/12/1997 n. 449 art. 55 ("Fondo Ferrovia"), accoglie l'accantonamento destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie. La corrispondente quota è (i) compatibile al mantenimento della concessione in condizioni di equilibrio economico e finanziario così come previsto dal Piano Economico-Finanziario al 2045 e (ii) coerente con i dispositivi regolatori susseguitesesi nel tempo, da ultimo la Delibera ART 175/2024. Tale accantonamento viene effettuato in esenzione d'imposta.

Il Fondo Contributi alle Province è stanziato a fronte del totale dei contributi che la Società, come da Convenzione Aggiuntiva del 6 maggio 2004, è tenuta ad assegnare alle Province per la realizzazione di

specifiche opere di viabilità al netto dell'ammontare già erogato e rilevato nelle immobilizzazioni immateriali.

Il Fondo Rischi è costituito a fronte degli oneri presunti sul contenzioso con imprese appaltatrici, per oneri su riserve lavori nonché oneri legali o riconducibili a contenziosi.

- **Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato**

Il fondo trattamento di fine rapporto corrisponde all'effettivo impegno della Società nei confronti di ciascun dipendente, determinato in conformità alla legislazione vigente ed in particolare a quanto disposto dall'Art. 2120 del Codice Civile e dai contratti collettivi di lavoro ed integrativi aziendali. L'importo contabilizzato è al netto delle anticipazioni corrisposte.

Tale passività è soggetta a rivalutazione a mezzo di indici.

- **Debiti**

I debiti sono stati iscritti nel rispetto di quanto disposto all'Art. 2426 n. 8 e dell'Art. 2423 comma 4, C.C., scegliendo di non applicare il criterio del costo ammortizzato in quanto l'applicazione di tale metodo non comporta effetti rilevanti ai fini di una rappresentazione veritiera e corretta.

I debiti per prestiti obbligazionari sono stati iscritti al loro valore nominale, in deroga al criterio del costo ammortizzato. Tale scelta è stata assunta avvalendosi delle facoltà concesse dall'art. 2435-bis C.C. e in conformità al principio contabile OIC 19, in quanto gli effetti derivanti dall'applicazione del costo ammortizzato sono stati giudicati irrilevanti ai fini della rappresentazione veritiera e corretta.

I debiti verso fornitori con scadenza oltre i 12 mesi si riferiscono alle ritenute per garanzia, alle quali non si applica il concetto di attualizzazione in quanto gli effetti non sarebbero significativi.

Tutti i debiti sono quindi esposti in Bilancio al valore nominale, distinguendo tra quelli con scadenza entro 12 mesi e quelli scadenti oltre 12 mesi.

I debiti tributari comprendono anche importi ritenuti necessari a fronteggiare gli oneri fiscali per imposte dirette ed indirette prudenzialmente prevedibili sulla base della normativa tributaria vigente, al netto degli acconti di imposta già corrisposti.

- **Ricavi, proventi, costi ed oneri**

I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono stati rilevati in Bilancio secondo il principio della prudenza e della competenza economica. Si conferma comunque che i criteri non sono variati rispetto all'esercizio precedente: dall'applicazione dell'OIC 34 non emergono impatti contabili significativi

Si precisa che, relativamente ai pedaggi, anche per effetto dell'interconnessione della rete e dei necessari riparti tra le varie concessionarie, parte dei ricavi, riferiti all'ultimo periodo dell'anno, sono basati su ragionevoli stime verificate con i dati consuntivi disponibili alla data di redazione del presente Bilancio.

- **Imposte correnti, anticipate e differite**

Le imposte correnti dell'esercizio sono state calcolate sulla base della vigente normativa fiscale e sono esposte tra i debiti tributari.

A decorrere dall'esercizio 2025, la Società ha esercitato l'opzione per il regime del Consolidato Fiscale Nazionale (ex artt. 117 e segg. del TUIR) in qualità di consolidante, congiuntamente alle società controllate STR Brennero Trasporto Rotaia S.p.A., STR2 S.p.A., Rail Traction Company S.p.A., InRail S.p.A.. In virtù di tale adesione, la Società determina un'unica base imponibile di gruppo ai fini IRES; le posizioni di debito o credito verso l'Erario riflettono pertanto il saldo complessivo del gruppo, mentre i rapporti con le controllate relativi ai trasferimenti delle basi imponibili sono regolati da un apposito accordo di consolidamento e rilevati tra i crediti/debiti verso imprese controllate.

Sono state calcolate, inoltre, imposte differite ed anticipate sulle differenze di natura temporanea tra i valori di Bilancio ed i valori fiscalmente riconosciuti delle attività e delle passività, sulla base della stima delle aliquote fiscali che presumibilmente saranno in vigore al momento della loro manifestazione.

Si precisa che la valutazione delle imposte anticipate è stata effettuata a livello di singola entità legale, tenendo tuttavia conto della capacità di recupero delle stesse nell'ambito del reddito globale del consolidato fiscale.

Le imposte anticipate sono iscritte solo in presenza di una ragionevole certezza del loro recupero. Le imposte differite passive, gravanti sulle riserve in sospensione di imposta, non vengono stanziare in quanto non se ne prevede la loro distribuzione.

Sono inoltre ricomprese in una specifica voce le imposte relative ad esercizi precedenti, anche con valore positivo.

- **Impegni, garanzie e passività potenziali**

Comprendono le garanzie prestate e gli impegni assunti.

Le garanzie sono rappresentate da fidejussioni, evidenziate in Nota Integrativa per l'ammontare effettivo dell'impegno. Gli impegni rappresentano obbligazioni assunte dalla società verso terzi che traggono origine da negozi giuridici con effetti obbligatori certi ma non ancora eseguiti da nessuna delle due parti.

PARTI CORRELATE E ACCORDI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE

Per quanto riguarda le operazioni con parti correlate, nel corso dell'anno non si sono rilevate operazioni che non siano state concluse a normali condizioni di mercato o "rilevanti".

L'analisi delle operazioni realizzate con le parti correlate rappresentate dalle società del Gruppo Autostrada del Brennero S.p.A., è rimandata alle precisazioni fornite in ciascuna sezione della presente Nota Integrativa.

Si segnala che non risultano essere stati sottoscritti accordi cosiddetti "fuori Bilancio" e contratti finanziari derivati.

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE – A T T I V O

B) IMMOBILIZZAZIONI

I Immobilizzazioni immateriali:	€	226.430.417
---------------------------------	---	-------------

4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili:	€	819.632
---	---	---------

Sono composte da:

- Euro 727.200 riferiti a diritti di gestione, utilizzo ed esercizio dell'impianto fotovoltaico di Marano di Isera, iscritti in Bilancio al costo d'acquisto diminuito delle quote di ammortamento maturate al 31 dicembre 2025;
- Euro 92.432 riferiti a programmi software, iscritti in Bilancio al costo d'acquisto diminuito delle quote di ammortamento maturate al 31 dicembre 2025. Nel corso dell'esercizio risultano capitalizzati acquisti software per Euro 74.187.

6) Immobilizzazioni in corso e acconti:	€	225.386.063
---	---	-------------

Sono principalmente riferite alla capitalizzazione dei versamenti di complessivi Euro 219,62 milioni, avvenuti nei mesi di novembre 2023 (Euro 70,00 milioni), novembre 2024 (Euro 70,00 milioni), febbraio 2025 (Euro 38,03 milioni) e dicembre 2025 (Euro 41,59 milioni) inizialmente correlati al valore di concessione, previsto dal Decreto Legge n. 198 del 29 dicembre 2022 (c.d. Milleproroghe) – convertito con modificazioni dalla Legge 24 febbraio 2023, n. 14, e successivamente puntualmente normati nel D.L. n. 89/2024 come convertito, con modificazioni, nella L. 120/2024. Per ulteriori dettagli in merito alla contabilizzazione di tale importo si rimanda a quanto riportato nel paragrafo “CONTENZIOSO DELIBERA CIPE n.68/2018 E SUCCESSIVE 24, 38 E 59 DEL 2019” della Relazione sulla gestione e nel paragrafo “Continuità aziendale” nella presente Nota Integrativa.

A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 2, commi 1-bis e 1-ter del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con Legge del 9 novembre 2021, n. 156, la Società ha provveduto a capitalizzare tra le immobilizzazioni in corso, inoltre, i costi per affidamenti esterni sostenuti nel corso degli esercizi 2022, 2023, 2024 e 2025 pari a complessivi Euro 5.769.862, connessi alla predisposizione della proposta di Finanza di Progetto per la nuova Concessione (art. 183 comma 15 del D. Lgs. 50/2016, ora art. 193 D. Lgs. 36/2023), a seguito della conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121.

7) Altre:	€	224.722
-----------	---	---------

Si tratta di costi sostenuti per spese incrementative su beni presi in locazione dalla Società (Impianto *De-icing* presso aeroporto Sadobre), nonché altri oneri pluriennali, pertanto capitalizzati ed iscritti in Bilancio al costo d'acquisto diminuito delle quote di ammortamento maturate al 31 dicembre 2025.

Bilancio di Esercizio – Nota integrativa

Immobilizzazioni immateriali	Concess. Licenze Marchi e Diritti	Immobilizzazioni in corso e acconti	Altre	Contributo alle Province	Totale
residuo al 31.12.24 a-b	1.099.537	144.483.223	249.079	-	145.831.839
COSTO STORICO					
- consistenza al 01.01.25	10.045.518	144.483.223	480.632	68.951.380	223.960.753
- incremento al 31.12.25	74.187	80.902.840	32.999	-	81.010.026
- decremento al 31.12.25	-	-	-	-	-
- consistenza al 31.12.25 a)	10.119.705	225.386.063	513.631	68.951.380	304.970.779
AMMORTAMENTO					
- consistenza al 01.01.25	8.945.981	-	231.553	68.951.380	78.128.914
- incremento al 31.12.25	354.092	-	57.356	-	411.448
- decremento al 31.12.25	-	-	-	-	-
UTILIZZO F.DO CONTRIB.ALLE PROVINCE	-	-	-	-	-
- utilizzo al 31.12.25	-	-	-	-	-
- consistenza al 31.12.25 b)	9.300.073	-	288.909	68.951.380	78.540.362
residuo al 31.12.25 a-b	819.632	225.386.063	224.722	-	226.430.417

Tra le Immobilizzazioni immateriali figurano anche i contributi erogati alle Province per la realizzazione di opere di viabilità, così come previsto nel Piano Economico Finanziario 2003-2045.

In totale, i contributi rilevati fino al 31 dicembre 2025 ammontano a Euro 68,95 milioni, come dettagliato nella successiva tabella.

Si rimanda anche al paragrafo Fondo Contributi alle Province della presente Nota Integrativa.

Descrizione	Contributi liquidati o di competenza esercizi 2011-2022	Contributi rilevati nel 2023	Contributi rilevati nel 2024	Contributi rilevati nel 2025	Totale
Provincia Autonoma di Bolzano	25.000.000	-	-	-	25.000.000
Provincia Autonoma di Trento	15.348.043	-	-	-	15.348.043
Provincia di Verona	3.500.000	-	-	-	3.500.000
Provincia di Mantova	8.899.999	1.100.000	-	-	9.999.999
Provincia di Modena	5.732.350	-	3.638.605	-	9.370.955
Provincia di Reggio Emilia	5.732.384	-	-	-	5.732.384
	-	-	-	-	-
Totale contributi a)	64.212.776	1.100.000	3.638.605	-	68.951.381
ammortamento	34.610.000	-	-	-	34.610.000
utilizzo f.do	29.602.776	1.100.000	3.638.605	-	34.341.381
Totale ammortamento b)	64.212.776	1.100.000	3.638.605	-	68.951.381
Residuo da ammortizzare a-b)	-	-	-	-	-

II Immobilizzazioni materiali:

€ 230.314.907

La voce relativa alle Immobilizzazioni Materiali è stata suddivisa in tre raggruppamenti di beni, omogenei per natura e destinazione:

- a) beni non soggetti a devoluzione al Concedente, classificati alla voce “1) terreni e fabbricati” e “4) altri beni”, entrambi sottoposti al calcolo del solo ammortamento tecnico (eccezione fatta per i terreni);
- b) beni costituenti la proprietà di concessione, classificati alla voce aggiunta 3 bis) denominata “Autostrada in concessione”, a fronte dei quali sono stati ottenuti, in passato, anche contributi in conto capitale. Tale voce è sottoposta al calcolo dell’ammortamento finanziario che è proseguito anche dalla data di scadenza della concessione. Dal 1° maggio 2014 al 31 dicembre 2025 gli ammortamenti finanziari che sono stati registrati a conto economico ed a riduzione dell’opera sono stati pari a circa 347 milioni di Euro. Inoltre, il valore dell’opera è anche ridotto di ulteriori 34,9 milioni di Euro rappresentati dai presunti benefici finanziari per ritardati investimenti commentati di seguito;
- c) beni costituenti la proprietà di concessione, non ancora ammortizzati in quanto non ancora entrati in funzione, classificati alla voce “5) immobilizzazioni in corso e acconti”.

Il totale delle Immobilizzazioni Materiali al 31 dicembre 2025, al netto del Fondo Ammortamento Finanziario, dei relativi Fondi Ammortamento di natura tecnica e di svalutazione per benefici per ritardati investimenti, ammonta ad Euro 230.314.907.

La tabella seguente evidenzia le movimentazioni avvenute nel corso dell’anno suddivise nelle quattro voci che compongono le Immobilizzazioni Materiali:

Movimentazioni	Terreni e fabbricati 1)	Autostrada in concessione 3 bis)	Altri beni 4)	Immobilizzazioni in corso e acconti 5)	Totale
VALORI INIZIALI					
Costo storico	24.674.769	1.245.668.542	45.727.426	18.046.485	1.334.117.222
Rivalut. L. 72/83	-	60.115.013	-	-	60.115.013
" L.413/91	851.558	1.973.585	-	-	2.825.143
Capitalizzazioni	-	186.204.472	-	-	186.204.472
Amm.to tecnico	-16.456.500	-	-35.870.283	-	52.326.783
Svalutazioni	-630.637	-42.487.625	-	-	43.118.262
Contributi	-	-120.572.686	-	-	120.572.686
Amm.to finanziario	-	-1.168.052.863	-	-	1.168.052.863
Amm.to aree di servizio	-	-22.398.413	-	-	22.398.413
	8.439.190	140.450.025	9.857.143	18.046.485	176.792.843
MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO					
Acquisizioni	-	75.757.225	3.471.121	9.020.289	88.248.635
Alienazioni	-	-	3.218.091	-	3.218.091
Rettifiche di valore	-	-	-	-	-
(Svalutazioni durature)/Ripristini	-	155.000	-	-	155.000
Amm.to tecnico	- 541.301	-	3.129.295	-	3.670.596
Utilizzo F.do Amm. Tecnico	-	-	3.120.116	-	3.120.116
Contributi	-	-	-	-	-
Amm.to finanziario	-	30.803.000	-	-	30.803.000
Amm.to aree di servizio	-	-	-	-	-
	-541.301	44.799.225	243.851	9.020.289	53.522.064
VALORI FINALI					
Costo storico	24.674.769	1.321.425.767	45.980.456	27.066.774	1.419.147.766
Rivalutaz. L. 72/83	-	60.115.013	-	-	60.115.013
" L.413/91	851.558	1.973.585	-	-	2.825.143
Capitalizzazioni	-	186.204.472	-	-	186.204.472
Amm.to tecnico	-16.997.801	-	-35.879.462	-	-52.877.263
Svalutazioni durature	-630.637	-42.642.625	-	-	-43.273.262
Contributi	-	-120.572.686	-	-	-120.572.686
Amm.to finanziario	-	-1.198.855.863	-	-	-1.198.855.863
Amm.to aree di servizio	-	-22.398.413	-	-	-22.398.413
Totale valori finali	7.897.889	185.249.250	10.100.994	27.066.774	230.314.907

1) Terreni e fabbricati:

€ 7.897.889

Rientrano in questa voce tutti i beni immobili non devolvibili di proprietà di Autostrada del Brennero S.p.A.; su tali beni sono state calcolate quote di ammortamento, definite sulla base di aliquote rappresentative della corrispondente vita economico-tecnica dei cespiti, eccezion fatta per la quota relativa ai terreni che non viene ammortizzata, in linea con quanto previsto dai principi contabili. La seguente tabella ne illustra il dettaglio:

DESCRIZIONE	C E S P I T E				FONDO AMMORTAMENTO				
	consistenza al 01.01.25	incremento al 31.12.25	decremento al 31.12.25	consistenza al 31.12.25		consistenza al 01.01.25	amm.to al 31.12.25	consistenza al 31.12.25	residuo al 31.12.25
	(a)	(b)	(c)	d (a+b-c)	AL.	(e)	(f)	(i)(e+f+g-h)	l (d-i)
IMMOBILI:									
a) Sede Sociale pertinenze accessori:									
- SEDE SOCIALE I° LOTTO	2.265.060	-	-	2.265.060	4 %	2.139.012	8.250	2.147.262	117.798
- SEDE SOCIALE I° LOTTO (OVEST)	5.349.577	-	-	5.349.577	4 %	3.201.264	213.983	3.415.247	1.934.330
- SEDE SOCIALE I° LOTTO (RIV.L.30.12.91)	584.103	-	-	584.103	4 %	584.103	-	584.103	-
- SEDE SOCIALE II° LOTTO	7.110.715	-	-	7.110.715	4 %	6.583.440	27.931	6.611.371	499.344
- SEDE SOCIALE II° LOTTO (RIV.L.30.12.91)	231.960	-	-	231.960	4 %	231.960	-	231.960	-
- NUOVA SEDE SOCIALE ED. NORD	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- PIASTRA SERVIZI TRENTO CENTRO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- SEDE SISTEMAZIONE ESTERNA	92.972	-	-	92.972	4 %	92.972	-	92.972	-
- EDIFICIO "VISINTIN"	5.065.499	-	-	5.065.499	4 %	1.626.176	172.694	1.798.870	3.266.629
b) Altri immobili:									
- PARCHEGGI SILOS TRENTO	30.987	-	-	30.987	4 %	30.987	-	30.987	-
- CASA CLARA FORTEZZA (ESPROPRIO)	95.185	-	-	95.185	4 %	95.185	-	95.185	-
- CASA CLARA (RIV. L. 30.12.91)	35.495	-	-	35.495	4 %	35.495	-	35.495	-
- LUPO DI BRENNERO	330.186	-	-	330.186	-	-	-	-	330.186
- PREFABBRICATI E BARACCHE	138.419	-	-	138.419	10 %	138.419	-	138.419	-
- MAGAZZINO INTERPORTO	797.298	-	-	797.298	4 %	542.164	31.892	574.056	223.242
- MAGAZZINO AREA22	1.994.400	-	-	1.994.400	4 %	968.400	64.560	1.032.960	961.440
- CENTRO DIREZIONALE INTERPORTO	773.833	-	-	773.833	4 %	186.922	21.991	208.913	564.920
TOTALE	24.895.689	-	-	24.895.689		16.456.499	541.301	16.997.800	7.897.889

Per maggiori dettagli si rimanda all'allegato n. 25.

3) Attrezzature industriali e commerciali

3bis) Autostrada in concessione:

€ 185.249.250

Al fine di una maggiore chiarezza espositiva, si è ritenuto opportuno aggiungere, all'interno della voce 3 delle immobilizzazioni materiali, il punto 3 bis) "Autostrada in concessione", comprendente tutti i beni gratuitamente devolvibili al termine della concessione stessa, salvo quanto classificato nella voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", che si è ritenuto opportuno evidenziare in voce separata – in linea con quanto previsto dai principi contabili di riferimento – in quanto non è ancora avvenuta l'entrata in funzione necessaria per dare contabilmente avvio al processo di ammortamento.

Nella tabella che segue, si espone in forma analitica la formazione cronologica del valore del cespite autostradale, ridotto della consistenza del Fondo di Ammortamento Finanziario al 31 dicembre 2025, dei contributi in conto capitale ottenuti dalla Società per la sua realizzazione, nonché della svalutazione effettuata a fronte dei presunti benefici finanziari per ritardati investimenti, pari ad Euro 34.842.000, stanziata per la prima volta a fondo nell'esercizio 2018 ma calcolata sul periodo 2006-2025.

In merito a tale fondo si evidenzia che esso è stato stanziato in considerazione (i) dei contenuti previsti nella documentazione emessa nel 2018 dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, nonché (ii) dei valori previsti nel prospettato Piano Economico Finanziario trentennale 2003-2045; in particolare il valore dell'opera viene rettificato, con tale apposito fondo, degli stimati "benefici per ritardati investimenti" di cui la Società avrebbe potuto godere a seguito di investimenti effettuati in maniera dilazionata rispetto alle tempistiche previste dal Piano Finanziario 2003-2045 e fino alla data di scadenza della concessione.

Gli Amministratori ritengono infatti che il valore dell'Autostrada in concessione, così come presentato in Bilancio, sia interamente recuperabile sia nel caso in cui vi sia un rinnovo della concessione sia in caso di subentro da parte di altro soggetto considerando che quanto contabilizzato è il costo complessivo sostenuto per la realizzazione dell'opera autostradale, valutato ai sensi dell'art. 2426, co. 1, n. 1 e n. 3, C.C., al netto delle quote di ammortamento finanziario effettuato in base al Piano Finanziario 2003-2045.

Di seguito la composizione al 31 dicembre 2025:

Autostrada in concessione	Parziali	Parziali	Totale
AUTOSTRADA IN ESERCIZIO			
Costo storico di costruzione		151.192.602	
Rivalutazione ex lege 19.03.83 n. 72 e 30.12.91 n. 413		62.095.546	
Manutenzione straordinaria		13.370.832	
Capitalizzazioni		186.204.472	
Attrezzature, costruzioni leggere		28.307.399	
Nuove opere e completamenti ultimati		315.464.024	
IMMOBILIZZAZIONI PEF			
Piazzole di sosta	20.284.441		
Barriere antirumore	145.207.432		
Impianti tecnologici	39.540.386		
Stazione di Trento sud	29.332.048		
Nuovo centro di manutenzione S.Michele	10.227.027		
Nuovo punto sale Vipiteno	88.486		
Semi Raccordo Bressanone sud	8.023.918		
Adeguamento corsia d'emergenza	176.591.379		
Sovrappassi e vie di fuga	139.900.448		
Terza corsia Verona-A1	28.570.261		
Nuove aree di servizio	31.296.274		
Stazione di Pegognaga	4.282.768		
Stazione di Reggiolo	2.929.899		
Rotatoria Stazione di Chiusa	2.970.454		
Fabbr. e parch. Rovereto sud	5.074.330		
Area ex Dogana - P.so Brennero	10.750.500		
Stazione e CSA di Ala-Avio	7.729.257		
Stazione di Rovereto nord	3.537.627		
Parcheggio Brennero - Pk 1-800	1.145.890		
Parcheggio di Vipiteno	1.030.219		
Arredo Urbano Rotatorie	1.491.519		
Stazione di Laives	43.631		
Caserma Ps Trento	7.506.539		
Innovazioni Gestionali	95.486.094		
Parcheggio Bressanone	508.903		
Parcheggio Trento Nord	2.026.503		
Parcheggio Valdarò	4.755.894		
Stazione di Villafranca	46.913		
Stazione di Trento Centro	655.438		
Idrogeno	1.850.447		
IMMOBILIZZAZIONI PEF		782.884.925	
Aree di servizio		22.398.416	
Parziale			1.561.918.216
DEDOTTO:			
- Fondo ammortamento finanziario		-	1.198.855.863
- Fondo ammortamento aree di servizio		-	22.398.416
- Contributi		-	120.572.687
- Svalutazione Benefici finanziari per mancati investimenti		-	34.842.000
TOTALE ATTIVO B II 3 bis)			185.249.250

Come riportato all'Allegato n. 27, a cui si rimanda, nell'esercizio 2025 il bene autostradale ha avuto un incremento di Euro 75,76 milioni ed un ammortamento finanziario di Euro 30,80 milioni. Gli incrementi dell'anno sono principalmente relativi ad innovazioni gestionali (Euro 38,84 milioni), barriere antirumore (Euro 15,46 milioni), sovrappassi e vie di fuga (Euro 7,23 milioni) e adeguamento corsia d'emergenza (Euro 5,10 milioni).

Per quanto riguarda le rivalutazioni ex L. 19.03.83 n. 72 e 30.12.91 n. 413 si rimanda per maggiori dettagli agli allegati n. 19 e n. 20.

Di seguito invece la movimentazione dell'esercizio 2025:

Descrizione	Importi
Saldo voce BII 3 bis)	
Autostrada in concessione al 01/01/25	140.450.025
Incrementi netti nell'esercizio 2025	75.757.225
Ammortamento finanziario 2025	-30.803.000
Svalutazioni da benefici finanziari 2025	-155.000
Contributi	0
Saldo voce BII 3 bis)	
Autostrada in concessione al 31/12/2025	185.249.250

Relativamente agli incrementi dell'esercizio si rimanda anche a quanto ampiamente commentato nella Relazione sulla gestione. Come indicato nella precedente tabella, non si rilevano contributi durante l'esercizio.

4) Altri beni: € 10.100.994

La voce comprende i Mobili, gli Arredi, le Macchine d'ufficio elettroniche e gli Automezzi della Società al netto dei relativi Fondi di Ammortamento tecnico, le cui quote annue sono state calcolate per mezzo di aliquote rappresentative della vita economico-tecnica dei cespiti.

Le movimentazioni intervenute nel 2025 sono espone in dettaglio nella seguente tabella; il valore residuo ancora da ammortizzare a fine esercizio 2025 risulta pari ad Euro 10.100.994.

Descrizione	CESPITE				Aliq.	Fondo Amm.ot	Residuo da ammortizzare
	Consistenza al 01.01.25 (a)	Incremento al 31.12.25 (b)	Decremento al 31.12.25 (c)	Consistenza al 31.12.25 d (a+b-c)		Consistenza al 31.12.25 (e)	al 31.12.25 f (d - e)
a) Mobili ed arredi:							
- MOBILI SEDE I° LOTTO	1.445.733	25.736	-	1.471.469	12 %	1.423.968	47.501
- MOBILI SEDE II° LOTTO	1.146.488	19.525	-	1.166.013	12 %	1.120.777	45.236
- MOBILI SEDE III° LOTTO	316.098	4.891	-	320.989	12 %	298.603	22.386
- MOBILI E ARREDI EX VISINTIN	94.562	-	-	94.562	12 %	91.521	3.041
- ARREDI SEDE	1.543.575	-	-	1.543.575	-	-	1.543.575
- BAR DI SEDE	161.644	6.336	-	167.980	12 %	161.369	6.611
- ALTRI MOBILI E MACCHINE UFFICIO	3.485.106	256.903	-	3.742.009	12 %	3.254.878	487.131
- MACCHINE UFFICIO ELETTRONICHE	11.002.191	487.847	30.693	11.459.345	20 %	10.395.559	1.063.786
- CABLAGGIO STRUTTURATO	567.826	-	-	567.826	20 %	567.826	-
b) Automezzi:							
- AUTOVETTURE E MOTOVEICOLI	2.958.319	191.813	317.691	2.832.441	25 %	2.152.034	680.407
- AUTOMEZZI POLIZIA DELLA STRADA	3.268.549	72.219	903.590	2.437.178	25 %	1.731.161	706.017
- AUTOVEICOLI	19.737.335	2.405.851	1.966.117	20.177.069	20 %	14.681.766	5.495.303
Totale	45.727.426	3.471.121	3.218.091	45.980.456		35.879.462	10.100.994

5) Immobilizzazioni in corso e acconti: € 27.066.774

La voce comprende gli acconti versati a fronte di contratti di appalto per l'esecuzione di opere riguardanti il cespite autostradale.

III Immobilizzazioni finanziarie € 424.934.820

1) Partecipazioni: € 154.612.080

Descrizione	Importo
a) imprese controllate	153.351.734
b) imprese collegate	246.037
d-bis) altre imprese	1.014.309
Totale partecipazioni	154.612.080

Le Partecipazioni in imprese controllate, collegate ed altre imprese sono rispettivamente iscritte tra le Immobilizzazioni Finanziarie ai punti a) b) e d-bis) della voce "Partecipazioni"; la loro valutazione è stata effettuata, in relazione a quanto stabilito dall'Art. 2426 C.C. e con riferimento al principio contabile OIC n. 21, sulla base del prudente apprezzamento degli Amministratori, al costo di acquisto e/o di sottoscrizione integrato da eventuali capitalizzazioni, eventualmente svalutate per perdite durevoli di valore.

Il totale delle partecipazioni in imprese controllate e in altre imprese è rimasto invariato rispetto all'esercizio 2024.

Le partecipazioni in imprese collegate hanno registrato un incremento netto di circa 0,02 milioni di Euro quale risultato di un versamento in conto futuro aumento capitale nella collegata IIT Hydrogen S.r.l. e, di contro, una svalutazione della medesima partecipazione.

Si specifica che gli Amministratori non ritengono che l'eventuale delta negativo che emerge confrontando: (i) il valore della quota parte di patrimonio netto posseduto con (ii) il valore di iscrizione della partecipazione stessa nel Bilancio di Autostrada del Brennero S.p.A., sia rappresentativo di una perdita durevole di valore. Tale delta è considerato recuperabile attraverso i futuri risultati economici della partecipata o la vendita al mercato di tali asset.

Per quanto riguarda la partecipazione posseduta nella società Sadobre S.p.A., viene data evidenza di come, sulla base di una perizia interna, il valore dell'intera area posseduta dalla partecipata sia ampiamente superiore al valore di iscrizione, garantendo quindi la piena recuperabilità dell'investimento che fino ad oggi Autostrada del Brennero S.p.A. ha effettuato nella partecipata stessa.

Per quanto riguarda le rimanenti partecipazioni, la Società ha ritenuto di mantenere la valutazione a Bilancio invariata rispetto ai valori del 2024, pur in presenza di situazioni di incertezza che riguardano principalmente le controllate Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. (A.R.C S.p.A.) e Autostrada Campogalliano – Sassuolo S.p.A. (Autocs S.p.A.), non essendo a conoscenza di situazioni che ad oggi si possano tradurre in perdite durevoli di valore che dovrebbero essere considerate nella redazione del Bilancio chiuso al 31 dicembre 2025.

In sintesi, le informazioni e i dati riguardanti le partecipazioni in imprese controllate, collegate e altre imprese, sono riepilogate nell'allegato n. 29.

IMPRESE CONTROLLATE:

- **Stazione Autostradale Doganale di Confine del Brennero (Sadobre S.p.A.) - Campo di Trens (BZ) (100%)**

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Autostrada del Brennero S.p.A.

Oggetto sociale: gestione di stazioni doganali di confine e autoparchi; progettazione, costruzione e realizzazione di zone turistico-commerciali; gestione diretta o indiretta di tutti i servizi connessi agli autoparchi e alle aree ricettive, commerciali e turistiche, annesse; attività - in proprio o tramite terzi - di assistenza ad automezzi (officine meccaniche, carrozzerie, lavaggio, gommista, revisioni, etc.) ed alla persona (somministrazione alimenti e bevande, bar, caffetteria, tabaccheria, vendita di abbigliamento e calzature, parafarmacia, etc.).

Capitale Sociale Euro 6.700.000 i.v., costituito da n. 6.700.000 azioni del valore nominale di Euro 1. La partecipazione di Autostrada del Brennero S.p.A. al 31 dicembre 2025 è pari al 100% del capitale sociale.

La Società ha chiuso l'anno 2025 con un utile di Euro 658.779 a fronte dell'utile di Euro 463.748 del 2024.

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2025 risulta pari a 12.336.402 Euro.

- **S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. (S.T.R. S.p.A.) - Bolzano (100%)**

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Autostrada del Brennero S.p.A..

Oggetto sociale: la società promuove il trasporto merci e il trasporto persone prevalentemente sull'asse ferroviario del Brennero compresa la facoltà di esercitare e gestire direttamente per conto terzi il trasporto merci e persone sulla rete ferroviaria. Essa coordina e favorisce tutte le iniziative dei propri soci che vengono da questi proposte, allo scopo di facilitare, sviluppare e soprattutto garantire il trasporto merci e persone prevalentemente attraverso il Brennero. La società ha quindi per oggetto tutte le attività connesse all'acquisto, l'affitto, la locazione e l'amministrazione di beni mobili ed immobili, compreso veicoli ed automezzi di ogni tipo ed in particolare mezzi per il trasporto ferroviario.

Capitale Sociale Euro 45.000.000 deliberato, sottoscritto e versato, costituito da n. 45.000 azioni del valore nominale di Euro 1.000.

La partecipazione di Autostrada del Brennero S.p.A. al 31 dicembre 2025 è pari al 100% del capitale sociale (azioni sottoscritte n. 45.000).

La Società S.T.R. S.p.A., a sua volta, detiene direttamente:

- ✓ l'89,63% di S.T.R. 2 S.p.A. - Bolzano; sub-holding di partecipazioni in altre società costituite ed operanti in Italia e all'estero;
- ✓ lo 0,25% di Quadrante Servizi Srl – Verona; Società per la gestione di strutture interportuali e trasportistiche.

S.T.R. S.p.A. ha concluso l'esercizio 2025 con una perdita di 291.400 Euro, a fronte dell'utile di 219.481 Euro conseguito nel 2024.

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2025 risulta pari a 106.949.640 Euro.

- **S.T.R 2 S.p.A. – Bolzano**

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Autostrada del Brennero S.p.A., ha un capitale sociale di Euro 1.000.000 i.v., costituito da n. 1.000.000 azioni del valore nominale di Euro 1, controllata indirettamente attraverso S.T.R. che ne detiene il 89,63%.

Oggetto sociale: la società ha per oggetto sociale le attività di (i) assunzione, detenzione e gestione, non nei confronti del pubblico, di partecipazioni in altre società costituite ed operanti in Italia e all'estero; (ii) pianificazione, organizzazione e controllo strategico e operativo delle società nelle quali partecipa; (iii) concessione di finanziamenti alle società partecipate, di coordinamento tecnico, amministrativo e finanziario delle società partecipate e/o comunque appartenenti allo stesso gruppo, nonché la prestazione a favore di dette società partecipate e/o comunque appartenenti allo stesso gruppo, di servizi in materia amministrativa, organizzativa e di gestione finanziaria.

La Società S.T.R. 2 S.p.A., a sua volta, detiene:

- ✓ il 95,53% di Rail Traction Company S.p.A. (R.T.C. S.p.A.) - Bolzano; Società ferroviaria privata operante nel trasporto intermodale;
- ✓ il 100% di InRail S.p.A. – Genova; Società ferroviaria privata operante nel trasporto intermodale;
- ✓ il 20% di Lokomotion GmbH – Monaco (Germania); Società titolare di licenza d'impresa ferroviaria.

Il valore delle partecipazioni è stato definito – in base alla perizia redatta da parte di un esperto indipendente ai sensi dell'articolo 2343-ter – nell'ammontare complessivo pari a Euro 85.800.000.

Obiettivo della Società è quello di proseguire con il progetto di riorganizzazione societaria che coinvolge le controllate InRail S.p.A. ed RTC S.p.A., la collegata Lokomotion GmbH ed i soci delle stesse, propedeutico all'avvio di possibili sinergie.

S.T.R. 2 S.p.A. ha concluso l'esercizio 2025 con una perdita di 142.648 Euro, a fronte dell'utile di 557.850 Euro conseguito nel 2024.

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2025 risulta pari a 86.016.872 Euro.

- **Rail Traction Company S.p.A. (R.T.C. S.p.A.) – Bolzano**

R.T.C. S.p.A. è una società soggetta alla direzione e coordinamento da parte di Autostrada del Brennero S.p.A.; ha un capitale sociale di Euro 7.150.000 i.v., costituito da n. 715.000 azioni del valore nominale di Euro 10,00 controllata indirettamente attraverso S.T.R. 2 S.p.A. che ne detiene il 95,53%.

Il risultato delle attività svolte nel corso del 2025 dalla società controllata indiretta R.T.C. S.p.A. ha evidenziato un utile pari a 312.417 Euro, a fronte della perdita pari a 2.876.177 Euro registrata a chiusura dell'anno 2024.

La Società R.T.C. S.p.A., a sua volta, detiene il 30% di Lokomotion GmbH – Monaco (Germania); Società titolare di licenza d'impresa ferroviaria.

La società collegata (indirettamente) Lokomotion GmbH (nel cui capitale sociale figurano sia S.T.R. 2 S.p.A. con una quota del 20%, che R.T.C. S.p.A. con il 30%), ha chiuso il proprio Bilancio 2025 con una perdita di 2.083.968 Euro, a fronte di una perdita pari a 345.957 Euro del 2024.

- **InRail S.p.A. - Genova (100%)**

InRail S.p.A. è una società soggetta alla direzione e coordinamento da parte di Autostrada del Brennero S.p.A.; entrata nel Gruppo a seguito dell'acquisto delle quote di maggioranza da parte di S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. in data 23 dicembre 2021, quote conferite in S.T.R. 2 S.p.A. in sede di costituzione di quest'ultima avvenuta in data 27 giugno 2022. La società ha un capitale sociale di Euro 1.850.000 i.v., costituito da n. 1.850.000 azioni del valore nominale di Euro 1, è controllata indirettamente attraverso S.T.R. 2 S.p.A. che ne detiene il 100%.

InRail S.p.A. svolge la propria attività nel settore della trazione ferroviaria e della logistica integrata, nonché nello sviluppo e nella gestione di attività di trasporto ferroviario.

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 evidenzia un risultato di esercizio negativo di 1.727.335 Euro, a fronte di una perdita pari a 257.562 Euro registrata al 31 dicembre 2024.

- **Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. (A.R.C S.p.A.) - Trento (54,30%)**

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Autostrada del Brennero S.p.A.

Oggetto sociale: affidamento ed esecuzione delle opere e dei servizi per la progettazione, costruzione e gestione dell'Autostrada Regionale Cispadana dal casello di Reggiolo (RE) – Rolo (RE) sulla A22 al casello di Ferrara Sud dell'A13 Bologna - Padova.

Capitale Sociale Euro 70.000.000 (64.405.600 versato), costituito da n. 700.000 azioni del valore nominale di Euro 100. La società è stata costituita il 16/03/2010.

La partecipazione di Autostrada del Brennero S.p.A. al 31 dicembre 2025 è pari al 54,30% del capitale sociale (azioni sottoscritte n. 380.100).

Come nei precedenti esercizi dal 2010 al 2024, anche per il 2025 la società chiude in pareggio in quanto, coerentemente con la natura di società di progetto, tutti i costi sostenuti per l'avanzamento dell'opera nonché per la gestione dell'azienda sono integralmente capitalizzati.

Si segnala tuttavia che tutt'ora permangono significative incertezze sulla capacità aziendale di operare in continuità, rappresentate dal fatto che per poter procedere alla valutazione della c.d. bancabilità o finanziabilità dell'Opera si rende necessario giungere ad approvare formalmente un nuovo PEF che tenga conto dei progressivi adeguamenti tecnici e delle recenti dinamiche macroeconomiche. In particolare, l'instabilità geopolitica globale e i conseguenti impatti sui mercati delle materie prime e sul costo del denaro hanno determinato un significativo incremento dei costi previsti per l'Opera, aggravato dall'aumento dei tassi di interesse, resosi necessario per contrastare l'inflazione. Il nuovo PEF, una volta predisposto, approvato e asseverato da primario istituto di credito, dovrà garantire l'equilibrio economico e finanziario del progetto, tra capitali pubblici e privati. Pertanto, sino alla sua ridefinizione, la realizzabilità dell'Opera rimane incerta.

Gli Amministratori di ARC S.p.A., considerando che i) risulta tutt'ora ragionevole attendersi che un nuovo PEF, che garantisca l'equilibrio economico finanziario del progetto (e quindi la sua bancabilità) venga approvato; ii) la Concedente ha riavviato i lavori relativi alla definizione dell'accordo di programma; iii) la Società avrà comunque le risorse finanziarie per poter adempiere ai propri impegni quantomeno per un arco temporale futuro di almeno dodici mesi, ritengono che alla data di redazione del relativo Bilancio di esercizio 2025 vi siano validi elementi per ritenere probabile la realizzazione dell'Opera e quindi la recuperabilità degli investimenti fino ad oggi sostenuti, e sia pertanto confermato il presupposto della continuità aziendale in base al quale il relativo bilancio è stato redatto.

Si evidenzia inoltre che, stante la situazione finanziaria di alcuni soci, vi sono incertezze sulla loro capacità di poter adempiere al versamento dei decimi richiamati. Ad oggi gli Amministratori ritengono comunque che l'eventuale rischio di mancanza di apporti di capitale (o di servizi) strategici da parte di tali soci non sia tale da compromettere la realizzazione dell'Opera in quanto è ragionevole attendersi che eventuali altri soggetti economici, tra cui l'attuale socio di maggioranza, potrebbero subentrare in tali impegni in sostituzione dei cosiddetti "soci morosi".

- **Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. (AUTOCS S.p.A.) – Trento (51%)**

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Autostrada del Brennero S.p.A..

Oggetto sociale: attività di progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo tra la A22 e la SS 467 «Pedemontana».

Capitale Sociale Euro 70.000.000 deliberato e sottoscritto (Euro 17.537.500 versato), costituito da n. 70.000.000 azioni del valore nominale di Euro 1. La società è stata costituita il 07/08/2014.

La partecipazione di Autostrada del Brennero S.p.A. al 31 dicembre 2025 è pari al 51% del capitale sociale (azioni sottoscritte n. 35.700.000).

Come per tutti gli anni dalla sua costituzione, anche per il 2025 la società chiude in pareggio in quanto, coerentemente con la natura di società di progetto, tutti i costi sostenuti per l'avanzamento dell'opera nonché per la gestione dell'azienda sono integralmente capitalizzati.

A partire dall'esercizio 2020 sono sorte delle significative incertezze sulla capacità aziendale di operare in continuità rappresentate dal fatto che la Società ha riscontrato grandi difficoltà nell'avviare le attività volte al reperimento della provvista finanziaria presso gli istituti di credito per finanziare l'opera infrastrutturale. Difficoltà generate dal fatto che per poter procedere alla valutazione della c.d. bancabilità o finanziabilità del Progetto si rende necessario aggiornare il Piano Economico Finanziario (PEF) che ne garantisce l'equilibrio economico e finanziario. In particolare, il PEF dovrebbe essere aggiornato considerando gli impatti che la pandemia da Covid-19 e la situazione geopolitica hanno causato sui tempi di realizzazione dell'opera, sui relativi costi di esecuzione, sui tassi, nonché sui ricavi da traffico previsti. Fin tanto che tale nuovo PEF non sarà definito ed approvato dal Concedente la realizzabilità dell'opera rimane a rischio.

La Società ha pertanto richiesto formalmente al Concedente nel 2020 la sospensione di tutti i termini concessori nonché una revisione del PEF e la stipula di un II atto aggiuntivo. La Società ha in tal senso ricevuto da parte del Concedente richiesta di *«voler formulare la proposta di PEF ai fini del successivo iter istruttorio da parte delle Amministrazioni concertanti»*. Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. si è dunque attivata al fine di ottemperare alla richiesta del Concedente, presentando una prima istanza di revisione del Piano Economico Finanziario ritenuta, tuttavia, non accoglibile dal Concedente.

Nel corso del 2025 ed inizio 2026 sono proseguite le interlocuzioni volte alla formulazione di una proposta di revisione del PEF che consentisse, da un lato, di raggiungere la sostenibilità economica e finanziaria dell'iniziativa e, dall'altro, di recepire le indicazioni del Concedente.

Il Consiglio di Amministrazione di Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. di data 27 marzo 2026 ha deliberato, tra l'altro, *«di approvare i contenuti dell'aggiornamento della Quarta istanza di revisione del Piano Economico Finanziario (...), oltre che dei relativi allegati»*, la quale è stata successivamente trasmessa al Concedente con nota prot. n. 778 del 29 aprile 2026.

Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. rimane pertanto in attesa di riscontro da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Gli Amministratori di AutoCS S.p.A. ritengono che, in considerazione:

- i) dell'avvenuta approvazione del progetto esecutivo del "Collegamento Autostradale Campogalliano-Sassuolo tra la A22 e la S.S. 467 Pedemontana", a cui è susseguito il buon esito della verifica e validazione della progettazione esecutiva medesima;
- ii) del nulla osta – con riferimento alla progettazione definitiva della Variante alla S.S. n.9 Via Emilia dell'abitato di Rubiera (RE) – al successivo livello di progettazione, oltre ai seguenti sviluppi descritti nel paragrafo precedente;
- iii) del processo di revisione del PEF in corso;
- iv) degli attuali rapporti con il Concedente e della possibilità di subentro di altri soggetti economici agli impegni dei soci in difficoltà finanziarie;
- v) dell'avvenuta emissione cumulativa dei decreti di espropriazione ex art. 22 del Testo Unico Espropri (D.P.R. n. 327/2001) entro il termine di scadenza della pubblica utilità (26 gennaio 2024), registrati presso l'Agenzia delle Entrate in data 06 febbraio 2024, nel pieno rispetto delle scadenze previste dalla legge;
- vi) della conclusione, a far data dal 17 ottobre 2025, della procedura espropriativa relativa al progetto definitivo;
- i) della necessità di dar corso, sulla base di uno specifico piano di programmazione, all'esborso relativo alle indennità di cui alla procedura espropriativa, a fronte del quale la Società potrà richiedere al Concedente parte dell'erogazione del contributo pubblico, pari a complessivi Euro 215 milioni, che potrà essere richiesto secondo le modalità e le tempistiche previste dalla convenzione;

vi siano alla data di redazione del presente bilancio, nonostante le incertezze precedentemente commentate, validi elementi per considerare probabile sia (i) la definizione con il Concedente di un nuovo PEF che garantisca la sostenibilità economico-finanziaria del progetto e la sua bancabilità, sia (ii) la realizzazione dell'opera e conseguentemente la recuperabilità degli investimenti fino ad oggi sostenuti.

Tutto ciò considerato, valutando anche che la Società avrà comunque le risorse finanziarie per poter adempiere alle necessità finanziarie ordinarie quantomeno per un arco temporale futuro di dodici mesi, gli Amministratori reputano confermato il presupposto della continuità aziendale in base al quale il bilancio 2025 di Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. è stato redatto.

Si evidenzia anche che, stante la situazione finanziaria di alcuni soci, vi sono alcune incertezze sulla loro capacità di poter adempiere in futuro al versamento delle quote di capitale e di finanziamento di loro competenza che sono state richiamate e che verranno richiamate dalla Società in base alle esigenze di avanzamento dell'Opera. La Società è comunque ad oggi in grado di garantirsi le fonti sufficienti a soddisfare le proprie prevedibili necessità finanziarie di gestione ordinaria. Si specifica inoltre che la situazione di liquidazione, fallimento e/o ristrutturazione in cui si trovano alcuni soci non è ritenuta tale da prevedere un eventuale rischio di mancanza di apporti di capitale (o di servizi) ritenuti strategici per la realizzazione dell'Opera.

- **Virtual Design S.r.l. – Trento (52%)**

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Autostrada del Brennero S.p.A..

Oggetto sociale: attività di realizzazione di elaborazioni grafiche.

Capitale Sociale Euro 10.200 deliberato e sottoscritto.

La Società è stata costituita il 28/04/1995.

La partecipazione di Autostrada del Brennero S.p.A. al 31 dicembre 2025 è pari al 52% del capitale.

La Società è stata acquisita in data 21 novembre 2023 a seguito dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo di data 28 aprile 2023. Virtual Design S.r.l. è stata costituita nel 1995 per operare prevalentemente nel settore Architettonico/Infrastrutture e *Real Estate* e negli anni, grazie al *know how* acquisito e lo sviluppo di software e modellazione 3D sempre più performanti, si è specializzata nella realizzazione di immagini renderizzate e fotorealistiche.

Nello specifico Autostrada del Brennero S.p.A. valuta di particolare interesse la competenza acquisita da Virtual Design S.r.l. nel campo del *rendering* con fotoinserimento e animazioni virtuali per infrastrutture e opere pubbliche, esperienza utile a supportare la Società nella rappresentazione e nella comunicazione verso l'esterno della sua attività.

Virtual Design S.r.l. ha concluso l'esercizio 2025 con un utile di 9.518 Euro, a fronte dell'utile di 53.723 Euro conseguito nel 2024.

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2025 risulta pari a 152.708 Euro.

IMPRESE COLLEGATE:

- IIT Hydrogen S.r.l. (IIT S.r.l.) – Bolzano (48,41%)

Oggetto sociale: fornitura di servizi nei settori della tutela ambientale, delle energie rinnovabili, della tecnologia dell'idrogeno, della mobilità sostenibile, della tecnologia alimentare, della salute, della sicurezza sul lavoro, etc.

Come noto, l'ultimo triennio si è distinto per eventi macroeconomici che hanno impattato fortemente sui costi di materie prime e fonti di energia, aumenti che hanno comportato anche per IIT S.r.l. un rallentamento degli obiettivi strategici.

La società ha quindi approvato nel dicembre 2023 uno specifico piano d'azione anche con l'obiettivo di migliorare il *trend* d'azione complessivo, da ricollegarsi in particolare all'incremento delle attività di progettazione, consulenza e vendita di impianti di distribuzione idrogeno, anche grazie alle importanti risorse finanziarie messe a disposizione dal PNRR per lo sviluppo del settore e destinate ad apportare beneficio sia in termini di aumento della produzione in proprio, sia in termini di vendita di idrogeno.

In tale campo, I.I.T. ha accumulato competenze distintive, uniche nel panorama italiano, caratteristica che gioca a favore di un posizionamento competitivo privilegiato della stessa nell'ambito di un mercato che si prevede in forte espansione, così da poterne cogliere i vantaggi. Capacità produttiva limitata, costi di produzione ancora poco competitivi, ritardo registrato in ambito europeo e nazionale nella diffusione di reti e vettori attinenti all'idrogeno e, più in generale, situazione macroeconomica non ancora adeguata a favorire uno sviluppo industriale profittevole a servizio dello sviluppo del mercato dell'idrogeno hanno tuttavia negativamente influito sul risultato di Bilancio 2024 di I.I.T., chiusosi con una perdita economica di Euro 1.536.599, a fronte della quale l'Assemblea dei Soci di IIT in data 29 aprile 2025 ha chiesto ai propri Soci di effettuare un versamento in conto futuro aumento di capitale pro quota; Autostrada del Brennero S.p.A. ha effettuato il versamento della propria quota pari a 740.899,51.

IIT S.r.l. ha chiuso l'anno 2025 nuovamente con una perdita di 1.491.761 Euro a fronte della perdita di 1.536.599 Euro del 2024.

Autostrada del Brennero S.p.A. ha pertanto conseguentemente deciso prudenzialmente di svalutare parzialmente la partecipazione detenuta in IIT S.r.l.

ALTRE IMPRESE:

- **Interbrennero S.p.A. - Interporto Servizi Doganali e Intermodali del Brennero S.p.A. - Trento (3,31%)**

Oggetto sociale: realizzazione e gestione di centri interportuali con le relative infrastrutture e servizi, attività di logistica, trasporto e spedizione.

Capitale Sociale Euro 13.818.933 i.v., costituito da n. 4.606.311 azioni del valore nominale di Euro 3 cadauna.

Partecipazione del 3,31% pari al valore nominale di Euro 456.765 (n. 152.255 azioni possedute).

- **Consorzio Autostrade Italiane Energia – Roma**

Il Consorzio non ha scopo di lucro e ha per oggetto il coordinamento delle attività dei Consorziati al fine di migliorarne l'efficienza, lo sviluppo e la razionalizzazione nel settore energetico.

2) Crediti: € 6.640.904

a) verso imprese controllate: € 6.379.398

Trattasi di crediti per finanziamenti fruttiferi volti a fornire provviste finanziarie per l'acquisto di locomotive alle controllate indirette R.T.C. Rail Traction Company S.p.A (Euro 4,00 milioni) e InRail S.p.A. (Euro 2,00 milioni) e relativi ad interessi (Euro 0,38 milioni) sui finanziamenti erogati.

d-bis) Verso altri: € 261.506

Il saldo complessivo della voce al 31 dicembre 2025 evidenzia un incremento, al netto di rimborsi, pari ad Euro 23.189.

Non vi sono crediti con scadenza oltre 5 anni. Tutti i crediti sono vantati verso soggetti italiani.

Il dettaglio è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	entro 12 mesi	oltre 12 mesi	totale 2025	totale 2024
- Credito per finanziamenti verso Inrail / RTC (entro 12 mesi)	6.379.398		6.379.398	273.748
- Credito per finanziamenti verso Inrail / RTC (oltre 12 mesi)				9.000.000
- Depositi Cauzionali		261.506	261.506	238.317
Totale	6.379.398	261.506	6.640.904	9.512.065

Come commentato nei principi di redazione si è optato per non applicare il metodo del costo ammortizzato nel rispetto di quanto disposto all'art. 2426 n. 8) e all'art. 2423 comma 4 in quanto la loro applicazione non comporta effetti rilevanti ai fini di una rappresentazione veritiera e corretta.

3) Altri titoli: € 263.681.836

La voce accoglie esclusivamente titoli di Stato, sia quelli acquistati a partire dal 1998 in ossequio alla prima formulazione dell'art. 55 della Legge 27/12/1997 n. 449, sia quelli acquistati a titolo di investimento duraturo.

Tali titoli sono iscritti nelle immobilizzazioni finanziarie ad un valore contabile di Euro 263,68 milioni contro un valore nominale di Euro 262,38 milioni, il cui dettaglio è esplicitato nell'allegato n. 22.

Tale valore nominale risulta superiore agli impegni finanziari necessari per far fronte ai futuri versamenti allo Stato per le rate del Fondo L. 27/12/97 n. 449 ("Fondo Ferrovia") con scadenza oltre 12 mesi.

Il valore complessivo dei titoli è variato rispetto all'esercizio precedente da Euro 435,15 milioni ad Euro 263,68 milioni. La variazione negativa di Euro 171,47 milioni deriva dalle seguenti principali operazioni:

- riacquisti per Euro 373,13 milioni di titoli scaduti in corso d'anno a fronte di rimborsi per Euro 246,39 e vendite per Euro 87,85 milioni, in considerazione dei versamenti degli importi accantonati nel Fondo Ferrovia;
- riclassifica (per Euro 209,83 milioni) di titoli nell'attivo circolante, anche ai fini di copertura finanziaria delle rate del Fondo L. 27/12/97 n. 449 ("Fondo Ferrovia") con scadenza entro i 12 mesi;
- rilevazione degli scarti di emissione e negoziazione per -531,24 migliaia di Euro.

Si evidenzia che il valore di mercato dei titoli immobilizzati a dicembre 2025 e aprile 2026 risulterebbe complessivamente inferiore rispettivamente di circa Euro 3,1 milioni (-1,17%) ed Euro 4,4 milioni (-1,68%) rispetto ai valori di iscrizione in bilancio al 31 dicembre 2025. Considerando che tali titoli sono immobilizzati, cioè verranno mantenuti in portafoglio fino alla scadenza, e che i mercati finanziari sono in continua evoluzione, il delta con gli attuali valori di mercato si reputa non rappresentativo di una perdita durevole di valore che debba essere rilevata in bilancio.

C) ATTIVO CIRCOLANTE

I Rimanenze

1) Materie prime sussidiarie e di consumo: € 11.751.216

Il valore delle rimanenze finali al 31 dicembre 2025 ammonta ad Euro 11.751.216 e pertanto, rispetto al dato rilevato a fine 2024 pari ad Euro 11.965.100, si registra un decremento pari ad Euro 213.884.

Il decremento rilevato è dato principalmente dalla combinazione tra l'incremento delle giacenze di materiale elettrico (Euro 214.126) segnaletica (Euro 121.033) e biglietti magnetici (Euro 104.069); e il decremento delle giacenze di sicurvita (Euro 647.241).

Tali scorte sono fondamentalmente costituite da beni destinati alla manutenzione dell'arteria autostradale oltre che da materiale di consumo.

La valutazione delle giacenze finali di magazzino è stata effettuata con il metodo del "costo medio ponderato", in linea con i principi contabili internazionali che ritengono tale metodo maggiormente indicato a rappresentare i valori delle rimanenze.

Il dettaglio della voce è stato esposto nell'allegato n. 23.

II Crediti

1) Verso clienti: € 78.331.183

In questa voce sono rilevati principalmente crediti di natura finanziaria verso altre società concessionarie autostradali - regolati mediante il rapporto di conto corrente di interconnessione - pari a circa Euro 6,20 milioni, crediti per pedaggi da ricevere al 31 dicembre 2025 per Euro 55,18 milioni, crediti verso clienti per Euro 4,33 milioni e crediti per fatture da emettere per Euro 13,94 milioni. I crediti verso clienti sono riferiti a crediti nei confronti di società italiane.

Rispetto al dato registrato nell'esercizio 2024 (Euro 77.997.822), l'incremento di Euro 333.361 è principalmente dovuto all'aumento dei pedaggi da ricevere (Euro 17,68 milioni) compensati dal parallelo decremento dei crediti verso interconnesse (Euro 15,74 milioni) e dei crediti verso clienti (Euro 1,46 milioni).

Per quanto riguarda il Fondo Svalutazione Crediti, utilizzato/rilasciato nel corso dell'esercizio per complessivi Euro 675.076, si ritiene che l'importo cumulativamente accantonato, pari ad Euro 1,32 milioni (ossia il 1,65% dell'ammontare dei crediti lordi commerciali) sia consono al fine di adeguare al valore di presumibile realizzo dei crediti in essere alla data di chiusura dell'esercizio.

Descrizione	entro 12 mesi	oltre 12 mesi	totale 2025	totale 2024
- Crediti verso società autostradali interconnesse	6.197.524	-	6.197.524	21.933.051
- Pedaggi da ricevere, ovvero posizioni creditorie stimate, nei confronti di società interconnesse, per pedaggi riscossi, ma non ancora attribuiti reciprocamente	55.182.092	-	55.182.092	37.497.311
- Fatture da emettere	13.943.845	-	13.943.845	14.109.574
- Crediti verso clienti	4.327.653	-	4.327.653	5.786.206
- Fondo svalutazione crediti	-1.319.931	-	-1.319.931	-1.328.320
Totale	78.331.183	-	78.331.183	77.997.822

Non ci sono crediti con durata residua oltre i 5 anni.

2) Verso imprese controllate: € 388.969

La voce è costituita per Euro 202.607 da crediti verso la società Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A., per Euro 95.344 verso la società A.R.C. S.p.A., per Euro 46.185 verso la società Sadobre S.p.A., per Euro 18.500 ciascuna verso le società STR Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. e STR 2 S.p.A., per Euro 3.500 ciascuna verso le società InRail S.p.A. e Rail Traction Company S.p.A., e per Euro 833 verso la società Virtual Design S.r.l.

Crediti Vs. Imprese Controllate	entro 12 mesi	oltre 12 mesi	totale 2025	totale 2024
ARC S.p.A.	95.344	-	95.344	71.688
Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A.	202.607	-	202.607	64.986
InRail S.p.A.	3.500	-	3.500	3.500
Rail Traction Company S.p.A.	3.500	-	3.500	3.500
Sadobre S.p.A.	46.185	-	46.185	71.655
STR 2 S.p.A.	18.500	-	18.500	18.500
STR Brennero Trasporto Rotaia S.p.A.	18.500	-	18.500	18.500
Virtual Design S.r.l.	833	-	833	418
Crediti vs imprese controllate	388.969	-	388.969	252.747

3) Verso imprese collegate: € 54.922

Per l'esercizio 2025 si rilevano crediti di natura commerciale verso la società IIT Hydrogen S.r.l. per Euro 54.922.

Crediti Vs. Imprese Collegate	entro 12 mesi	oltre 12 mesi	totale 2025	totale 2024
IIT Hydrogen S.r.l.	54.922	-	54.922	158.713
Crediti vs imprese controllate	54.922	-	54.922	158.713

5 bis) Crediti tributari: € 3.612.043

Descrizione	entro 12 mesi	oltre 12 mesi	totale 2025	totale 2024
- Erario conto IRES	2.365.968	-	2.365.968	1.832.461
- Credito IRES D.L. 201/2011 ART. 2	-	-	-	2.507.556
- Credito Erario Acconti IRAP	-	-	-	377.405
- Crediti tributari da contenzioso	-	587.052	587.052	1.043.623
- Crediti conto IVA	479.710	-	479.710	1.627.172
- Altri crediti tributari	179.313	-	179.313	575.644
Totale	3.024.991	587.052	3.612.043	7.963.861

Rispetto all'anno precedente si rileva un decremento pari a Euro 4.351.818 risultante prevalentemente dall'incasso del credito IRES D.L. 201/2011 Art. 2 per Euro 2.507.556, dalla riduzione dei crediti IVA e IRAP per complessivi Euro 1.524.867 e dal decremento di crediti tributari da Contenzioso/altri per complessivi Euro 859.902; in aumento risultano invece i crediti IRES per Euro 533.507.

La voce al 31 dicembre 2025 è comprensiva:

- del credito IRES pari a Euro 1.645.152;
- del credito IRES originato dalle perdite fiscali trasferite dalle controllate nell'ambito del consolidato fiscale pari ad Euro 720.816;
- del credito per pagamenti eseguiti con espressa riserva di ripetizione relativi a contenziosi fiscali in materia di imposte comunali per Euro 587.052;
- del credito IVA per Euro 479.710;
- del credito per maggiori interessi sul rimborso IRES D.L. 201/2011 art. 2 pari ad Euro 163.063;
- altri crediti minori per Euro 16.250.

5 ter) Imposte anticipate:

€ 62.160.033

I crediti per imposte anticipate ammontano complessivamente ad Euro 62.160.033. Le movimentazioni della voce sono esposte in dettaglio nell'allegato n. 26, tenuto conto di quanto precedentemente calcolato.

Le aliquote fiscali applicate per la rilevazione delle imposte anticipate sono quelle previste dalla normativa vigente, attese immutate al momento del previsto futuro realizzo, nei prossimi esercizi.

Imposte anticipate	Consistenza al 31.12.2024	Accantonamento	Utilizzo/Rilascio	Consistenza al 31.12.2025
- IRES	58.759.869	15.454.102	13.916.123	60.297.848
- IRAP	1.820.128	114.391	72.334	1.862.185
Totale	60.579.997	15.568.492	13.988.457	62.160.033

Per maggiori dettagli si veda l'allegato n. 26.

5 quater) Verso altri:

€ 632.078.450

Rispetto al 2024 (Euro 501.445.188) si rileva un aumento complessivo pari ad Euro 130.633.262, imputabile principalmente al credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per effetto dei versamenti effettuati (nel 2025 Euro 129.124.955) a seguito dell'introduzione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, articolo 2, già commentato nella Relazione sulla gestione. In particolare si evidenzia che tali versamenti sono stati effettuati con "riserva di ripetizione" in quanto gli Amministratori reputano che le quote del Fondo Ferrovia e dei relativi interessi, versati in applicazione dell'art. 2, comma 1-ter, lettera a) del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, non siano ad oggi dovuti in quanto vi sono dubbi in merito alla legittimità costituzionale del citato riferimento normativo, considerando che il versamento richiesto è stato disgiunto dal rinnovo o dalla riassegnazione della concessione ad Autostrada del Brennero S.p.A.; si evidenzia comunque che da un punto di vista contabile il rischio di incasso di tali crediti è comunque totalmente coperto dal relativo Fondo Ferrovia.

Descrizione	entro 12 mesi	oltre 12 mesi	totale 2025	totale 2024
- Crediti per F.ndo Ferrovia (ris.ripetizione)	-	623.190.274	623.190.274	494.065.319
- Crediti/acconti a fornitori	1.202.541	-	1.202.541	1.659.992
- Crediti vs. dipendenti	281.320	560.479	841.799	884.446
- Partite varie	6.843.836	-	6.843.836	4.835.431
Totale	8.327.697	623.750.753	632.078.450	501.445.188

III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni:

6) Altri titoli:

€ 400.662.813

Si tratta di impieghi della liquidità in valori mobiliari.

Rispetto al saldo 2024 (Euro 206,25 milioni) , si registra un incremento di Euro 194,41 milioni, dovuto all'effetto netto conseguente a nuovi investimenti, disinvestimenti, riclassifica e svalutazioni effettuate nel 2025.

Bilancio di Esercizio – Nota integrativa

Tale voce comprende per Euro 218,61 milioni titoli obbligazionari (al 31 dicembre 2024 era pari ad Euro 31,37 milioni), così suddivisi: obbligazioni corporate per Euro 5,15 milioni, titoli di Stato per Euro 213,46 milioni, in parte destinati a copertura dei versamenti previsti nel 2026 per le rate del Fondo Ferrovia.

La voce comprende altresì Euro 182,05 milioni di fondi di investimento (al 31 dicembre 2024 era pari ad Euro 174,87) che risultano suddivisi fra fondi bilanciati (51,3%), fondi azionari (11,5%), fondi flessibili (6,8%), fondi monetari (0,2%) e fondi obbligazionari (30,2%).

Si evidenzia che il valore dei titoli al 31 dicembre 2025 è stato oggetto di una rivalutazione complessiva di Euro 1,09 milioni e di una svalutazione complessiva di 255,87 migliaia di Euro.

L'allegato n. 22 riepiloga, per tipologia di titolo, la situazione aggiornata al 31 dicembre 2025.

Gli strumenti finanziari in valuta estera sono stati convertiti in Euro al tasso di cambio ufficiale dell'esercizio.

Si evidenzia infine che, nonostante le tensioni geopolitiche legate al conflitto in Medio Oriente, l'andamento medio del mercato ad aprile 2026 degli "Altri titoli" rilevati nell'attivo circolante presenta una variazione positiva netta di Euro 14,31 milioni (+3,57%) rispetto ai valori di bilancio al 31 dicembre 2025.

IV Disponibilità liquide

1) Depositi bancari e postali: € 138.580.265

La voce comprende le risorse finanziarie relative a rapporti di conto corrente bancari e postali. Rispetto al saldo del 2024 (Euro 292.371.397), la posta ha subito un decremento di Euro 153.791.132.

Di seguito si fornisce il dettaglio dei valori a fine esercizio:

Descrizione	Importi
- depositi presso banche	138.412.707
- depositi presso poste	167.558
Totale	138.580.265

Con riferimento alla variazione intervenuta, si rimanda al Rendiconto Finanziario.

3) Denaro e valori in cassa: € 1.560.582

La posta è diminuita di Euro 2.270 rispetto al 2024 e risulta così composta:

Descrizione	Importi
- fondi e valori in cassa	2.582
- fondi cassa esazione pedaggi	1.558.000
Totale	1.560.582

D) RATEI E RISCONTI

1) Ratei e risconti: € 3.240.422

Rispetto al 2024 (Euro 3.814.562), si rileva un decremento di Euro 574.140, dovuto principalmente a rilevazioni di competenza relative alle cedole sugli investimenti in titoli dell'attivo immobilizzato e circolante.

La voce è così composta:

Descrizione	Importi
- ratei attivi	1.913.530
- risconti attivi	857.656
- risconti attivi pluriennali	469.236
Totale	3.240.422

I ratei attivi si riferiscono principalmente ad interessi su investimenti finanziari in titoli.

I ratei e risconti attivi si riferiscono a posizioni con durata residua entro l'esercizio; per quanto riguarda i risconti attivi pluriennali la durata residua è entro i 5 anni.

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE – PASSIVO

A) PATRIMONIO NETTO

I Capitale: € 55.472.175

Il Capitale Sociale è rappresentato da n. 1.534.500 azioni ordinarie del valore nominale unitario di Euro 36,15. L'elenco soci è dettagliato nelle pagine introduttive alla Relazione sulla gestione. Non si segnala la presenza di azioni di godimento, obbligazioni convertibili in azioni, warrants, opzioni, titoli o valori simili emessi dalla società, né vi sono ulteriori strumenti finanziari emessi dalla stessa.

III Riserva di rivalutazione: € 5.555.382

Tale voce risulta così formata:

- Euro 2.939.995 (Legge 19 marzo 1983, n. 72). L'importo è relativo al saldo attivo residuo della rivalutazione monetaria ex Lege 72/1983;
- Euro 2.615.387 (Legge 30 dicembre 1991, n. 413). L'importo è relativo alla riserva netta di rivalutazione ex Lege 413/91, così formata:

Descrizione	Importi
- rivalutazione beni devolvibili	1.980.534
- rivalutazione beni non devolvibili	1.133.022
- imposta sostitutiva	-498.169
Riserva netta di Rivalutazione	2.615.387

Per ulteriori informazioni si rimanda all'allegato n. 20.

IV Riserva legale: € 11.094.435

Tale voce rappresenta tutte le quote degli utili di esercizio conseguiti dal 1986 al 2005 che, ai sensi dell'Art. 2430 C.C. e dello Statuto, l'Assemblea dei Soci ha destinato, nel tempo, a tale riserva. La Riserva Legale ha raggiunto il quinto del Capitale Sociale previsto dalla Legge.

VI Altre riserve: € 899.450.187

La voce risulta così suddivisa:

- Euro 897.932.024 rappresentano la somma delle quote degli utili conseguiti negli esercizi dal 1986 al 2024 che l'Assemblea dei Soci ha destinato, nel tempo, a Riserva Straordinaria;
- Euro 205.479 rappresentano la somma delle quote degli utili destinati a riserva non distribuibile, in quanto derivanti da utili su cambi non ancora realizzati;
- Euro 1.312.683 relativo al 50% della quota dei contributi in conto capitale ottenuti dal 1993.

Di seguito, si fornisce il dettaglio di tali contributi:

Descrizione	Importi
contributo da P.A.B. su legge provinciale 4.11.87 n° 28, art.3 bis	2.582.284
contributo da P.A.T. per la realizzazione collegamento Interporto (convenzione 28.11.85)	42.866
50% del contributo	1.312.683

IX Utile dell'esercizio: € 89.062.046

La voce "Utile dell'esercizio" trova la propria determinazione analitica nel Conto Economico.

X Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio: - € 11.866.094

Il decreto legislativo n. 139 del 18 agosto 2015, attuativo della Direttiva 2013/34/UE, ha modificato la classificazione in Bilancio delle azioni proprie detenute in portafoglio da società per azioni, le stesse devono essere portate esclusivamente in diretta riduzione del patrimonio netto mediante l'iscrizione in una apposita riserva.

Si segnala, ai sensi dell'Articolo 2428, Co. 2 C.C., che Autostrada del Brennero S.p.A., al 31 dicembre 2025, detiene in portafoglio n. 16.784 azioni proprie del valore nominale di 36,15 Euro cadauna – pari ad un valore nominale complessivo di Euro 606.741,60 – corrispondenti all'1,09% dell'intero capitale sociale. Le azioni proprie sono valutate al costo di acquisto.

La tabella seguente espone le variazioni dei conti di Patrimonio Netto:

valori in migliaia di €								
	Capitale I	Riserva di riv.L.413/91 L. 72/83 III	Riserva Legale IV	Altre Riserve * VI	Altre Riserve ** VI	Utile D'esercizio IX	Riserva Azioni Proprie X	Totale
SALDO AL 31/12/2023	55.472	5.555	11.094	792.066	17	80.032	-11.866	932.370
- destinazione utile 2023				44.739		-44.739		-
- riclassifica riserva utili su cambi non realizzati								-
- distribuzione dividendi						-35.293	-	35.293
- Utile d'esercizio 2024						97.923		97.923
- acquisto azioni proprie								-
SALDO AL 31/12/2024	55.472	5.555	11.094	836.805	17	97.923	-11.866	995.000
	Capitale I	Riserva di riv.L.413/91 L. 72/83 III	Riserva Legale IV	Altre Riserve * VI	Altre Riserve ** VI	Utile D'esercizio IX	Riserva Azioni Proprie X	Totale
- destinazione utile 2024				62.440		-62.629	-	189
- riclassifica riserva utili su cambi non realizzati					189			189
- distribuzione dividendi						-35.294	-	35.294
- Utile d'esercizio 2025						89.062		89.062
- acquisto azioni proprie								-
SALDO AL 31/12/2025	55.472	5.555	11.094	899.245	206	89.062	-11.866	1.048.768

* Riserva straordinaria, riserva contributi in conto capitale

** Riserva utili su cambi

Come riportato nella tabella sopra esposta, l'assemblea del 24 giugno 2025 ha deliberato di destinare quota parte dell'utile di esercizio, pari ad Euro 35.293.500, all'erogazione di un dividendo di Euro 23,00 per ciascuna delle 1.534.500 azioni, di nominali Euro 36,15, ai sensi dell'Articolo 2357 ter co. 2 del C.C., destinando l'utile residuo di esercizio (Euro 62.629.296) a Riserva Straordinaria.

Nella tabella di seguito si indicano, per tutte le voci che costituiscono il Patrimonio Netto, la loro eventuale possibilità di utilizzazione e distribuzione. I dividendi fissati dall'Assemblea dei Soci e pagati nel corso degli ultimi tre esercizi si riferiscono a distribuzione di utili.

Natura e Descrizione	Importo	Possibilità di utilizzo	Quota Disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei 3 esercizi precedenti per coperture di perdite per altre ragioni	
I - Capitale	55.472.175				
Riserve di capitale:					
III - Riserva di rivalutazione	5.555.382	A-B-C	5.555.382		
VII - Riserva contributi in conto capitale	1.312.683	A-B-C	1.312.683		
Riserve di Utili:					
IV - Riserva legale	11.094.435	B	11.094.435		
VI - Riserva straordinaria	897.932.025	A-B-C	897.932.025		
VI - Ris. Str. Vinc. Rit. Investimenti	-				
VI - Riserva utile su cambi	205.479	A-B	205.479		
Utile dell'esercizio	89.062.046				
X - Riserva negativa per azioni proprie	- 11.866.094				
Totale	1.048.768.131		916.100.004		
Quota non distribuibile			11.299.914		
Residua quota distribuibile			904.800.090		
Nota	A: per aumento di capitale	B: per copertura perdite	C: per distribuzione ai soci		

L'importo delle riserve sopra indicate come "quota disponibile", è inoltre distribuibile ai sensi di quanto previsto dal Codice Civile, salvo l'importo relativo alla riserva legale ed alla riserva utile su cambi, importo di quest'ultima comunque ampiamente superato dall'utile d'esercizio 2025, non esposto in tabella.

B) FONDI PER RISCHI ED ONERI

4) Altri fondi per rischi e oneri:

Fondo di rinnovo: € 1.993.182

Il Fondo di Rinnovo è stato costituito nell'esercizio 1988, in sostituzione del Fondo Ammortamento tecnico della proprietà di concessione; esso è stato alimentato negli anni dagli accantonamenti effettuati a fronte di costi di manutenzione e di rinnovo.

Su di esso hanno gravato anche i costi di manutenzione relativi a beni gratuitamente devolvibili dettagliatamente individuati e sostenuti in ciascun esercizio, come si evidenzia nella tabella seguente.

Esercizi	F.do Amm.to Tecnico	Accantonamento	Utilizzo Svincolo	Saldo del Fondo
1988	44.205.588	41.833.009	24.050.179	61.988.418
1989	-	40.947.285	33.212.082	69.723.621
1990	-	41.833.009	47.592.536	63.964.093
1991	-	46.481.121	38.356.221	72.088.993
1992	-	49.579.862	52.725.085	68.943.771
1993	-	58.876.087	45.488.966	82.330.892
1994	-	52.575.312	27.854.197	107.052.007
1995	-	54.227.974	36.546.586	124.733.396
1996	-	28.160.329	54.453.805	98.439.920
1997 *	-	29.153.992	87.996.115	39.597.797
1998	-	29.893.558	39.597.797	29.893.558
1999	-	30.568.567	29.893.558	30.568.567
2000	-	31.175.404	30.568.567	31.175.404
2001	-	30.987.414	31.175.404	30.987.414
2002	-	32.300.000	30.987.414	32.300.000
2003	-	33.100.000	32.300.000	33.100.000
2004	-	34.300.000	33.100.000	34.300.000
2005	-	35.500.000	34.300.000	35.500.000
2006	-	37.100.000	35.500.000	37.100.000
2007	-	39.800.000	37.100.000	39.800.000
2008	-	43.000.000	39.800.000	43.000.000
2009	-	43.000.000	43.000.000	43.000.000
2010	-	43.000.000	43.000.000	43.000.000
2011	-	35.550.000	43.000.000	35.550.000
2012	-	-	2.160.895	33.389.105
2013	-	-	7.626.990	25.762.115
2014	-	-	10.481.845	15.280.270
2015	-	-	9.232.601	6.047.669
2016	-	-	89.954	5.957.715
2017	-	-	3.907.446	2.050.269
2018	-	-	-	2.050.269
2019	-	-	57.087	1.993.182
2020	-	-	-	1.993.182
2021	-	-	-	1.993.182
2022	-	-	-	1.993.182
2023	-	-	-	1.993.182
2024	-	-	-	1.993.182
2025	-	-	-	1.993.182
totale				1.993.182

* 18.652.357 dell'utilizzo relativi al trasferimento a riserva straordinaria

A fine 2025 la consistenza residua del fondo è in linea con il precedente esercizio ed è pari ad Euro 1.993.182 e si riferisce principalmente ad interventi di risanamento del ponte sul fiume Isarco, in corrispondenza dello svincolo di Bolzano nord.

Fondi rischi: € 34.199.248

- **Fondo Rischi Futuri Legali. Euro 646.465**
In tale voce sono iscritti valori riferiti a cause amministrative, civili o penali che alla data del 31 dicembre 2025 risultano ancora pendenti.
Il Fondo, nel corso dell'anno, è stato oggetto di rilascio per Euro 98.000 ed è valutato capiente per la copertura di eventuali futuri rischi legali.
- **Fondo Spese Legali. Euro 604.000**
In tale voce sono iscritte le spese legali che si presume sostenere negli esercizi futuri.
Il Fondo nel 2025 è stato oggetto di utilizzi/rilasci per Euro 406.385 e di accantonamenti per Euro 371.378 al fine di renderlo congruo nei confronti delle spese future che si prevede potranno essere sostenute dalla Società a tale titolo.
- **Fondo Riserve Lavori. Euro 14.841.110**
In tale voce sono stati iscritti gli importi riferiti a "riserve lavori" avanzate da imprese per l'esecuzione di attività di manutenzione ed investimenti ammortizzati al 31 dicembre 2025. Nel corso del 2025 per nuove riserve iscritte ed a fronte di variazioni degli importi iscritti è stato effettuato un accantonamento di Euro 2.058.089 ed, a fronte della transazione di alcune posizioni in essere al 31 dicembre 2024, si sono avuti utilizzi/rilasci per Euro 692.928. Si ritiene che il Fondo garantisca un'adeguata copertura per eventuali richieste per riserve.
- **Fondo Oneri Diversi. Euro 1.119.044**
In tale voce sono stati iscritti gli importi presunti da erogare, fra i quali quelli a seguito della stipula del rinnovo contrattuale per Euro 642.152.
- **Fondo Rischi Contestazioni Versamenti Euro 14.000.000**
In tale voce sono iscritti valori riferiti ai rischi ed agli oneri correlati alle eventuali azioni di recupero di somme versate che sono in contestazione.
- **Fondo Premio Risultato Euro 2.277.360**
In tale voce sono iscritti valori riferiti agli importi da riconoscere al personale a titolo di Premio di Risultato sulla base della percentuale di raggiungimento degli obiettivi previsti da contratto.
- **Fondo Adeguamento prezzi dei materiali Euro 711.269**
In tale voce sono stati prudenzialmente stimati potenziali oneri riconducibili ai riconoscimenti extracontrattuali ai fornitori riferiti all'aumento dei prezzi delle materie prime calcolati ai sensi del D. L. 17 maggio 2022 n. 50, (c.d. "Decreto Aiuti", convertito in Legge 91/2022 e modificato con Legge 197/2022), i cui effetti sono stati estesi dalla L. n. 207/2024 (Legge di Bilancio 2025). Nel corso dell'esercizio risulta effettuato un accantonamento di Euro 141.510, a fronte di utilizzi/rilasci per Euro 1.136.034.

Nella tabella seguente si espone la composizione dei Fondi Rischi e la loro movimentazione nel corso dell'anno:

Altri Fondi	Consistenza al 31/12/2024	Accantonamento	Utilizzo / Rilascio	Consistenza al 31/12/2025
F.do rischi futuri legali	744.465		98.000	646.465
F.do spese legali	639.008	371.378	406.386	604.000
F.do riserve lavori	13.475.949	2.058.089	692.928	14.841.110
F.do contestazioni versamenti	14.000.000			14.000.000
F.do oneri diversi	-	1.119.044		1.119.044
F.do Premio di risultato	-	2.277.360		2.277.360
F.do adeg. prezzi materiali	1.705.793	141.510	1.136.034	711.269
Totale	30.565.215	5.967.381	2.333.348	34.199.248

Fondo Contributi alle Province: € 42.148.619

Tale Fondo è stato costituito nel 2009 a fronte dei contributi da assegnare alle Province, erogati per Euro 68.951.381 come dettagliati in questa Nota Integrativa in corrispondenza del commento alla voce B) I Immobilizzazioni Immateriali ed ancora da erogare per Euro 42.148.619.

Fondo Legge 27 dicembre 1997, n. 449, art. 55, co. 13: € 929.499.639

Il Fondo, attivato per la prima volta nell'esercizio 1998, è destinato al rinnovamento dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero, alla realizzazione delle nuove gallerie e delle relative tratte di accesso. La natura e l'entità degli accantonamenti annuali a tale Fondo sono spiegate nel commento alla voce B13) "Altri Accantonamenti" del Conto Economico.

Nella tabella successiva si espone il dettaglio degli accantonamenti effettuati fino al 2025.

Fondo Legge 27.12.1997 n. 449	Importo
1998	28.405.129
1999	49.063.406
2000	41.316.552
2001	41.316.552
2002	36.152.000
2003	36.152.000
2004	38.734.000
2005	30.987.000
2006	27.500.000
2007	27.500.000
2008	27.500.000
2009	27.500.000
2010	27.500.000
2011	27.500.000
2012	27.500.000
2013	27.500.000
2014	27.873.000
2015	34.500.000
2016	34.500.000
2017	34.500.000
2018	34.500.000
2019	34.500.000
2020	34.500.000
2021	34.500.000
2022	34.500.000
2023	34.500.000
2024	34.500.000
2025	34.500.000
Totale	929.499.639

Gli effetti negativi dell'accantonamento sul risultato economico e sul patrimonio netto al 31 dicembre 2025 - al lordo dell'effetto fiscale - sono pertanto pari rispettivamente ad Euro 34.500.000 ed Euro 929.499.639.

Come ampiamente descritto nella Relazione sulla gestione, tale accantonamento è per legge fiscalmente deducibile in quanto non vi è una vicenda novativa dell'originario titolo concessorio ed inoltre, alla scadenza del periodo di durata della concessione, il concessionario uscente resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione.

Si rimanda, altresì, alla Relazione sulla gestione per quanto attiene ai versamenti eseguiti dalla Società nei mesi di dicembre 2021, dicembre 2022, dicembre 2023, dicembre 2024, luglio 2025 e dicembre 2025 "con riserva di ripetizione", a seguito dell'introduzione dell'art. 2, commi 1-bis e 1-ter del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con Legge del 9 novembre 2021, n. 156.

C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO: € 5.418.897

Descrizione	Consistenza al 31/12/2024	Accantonamento	Utilizzo versamento Enti	Consistenza al 31/12/2025
Fondo T.F.R.	5.861.000	4.409.506	4.851.609	5.418.897
Totale	5.861.000	4.409.506	4.851.609	5.418.897

Il valore del Fondo T.F.R. al 31 dicembre 2025 si è ridotto di Euro 442.103 rispetto al 2024, quando ammontava ad Euro 5.861.000, ed è calcolato in conformità alla normativa contrattuale vigente ed alla Legge 26 maggio 1982, n. 297.

La movimentazione del T.F.R. è indicata nell'allegato n. 24.

D) DEBITI € 150.903.823

1) Obbligazioni: € 25.000.000

Voce attivata per la prima volta nel 2025 a seguito dell'emissione di un prestito obbligazionario ammesso a negoziazione sul segmento professionale di Euronext Access Milan, non convertibile e rivolto a investitori professionali, stante l'esigenza della Società di dotarsi di un assetto finanziario e di un profilo sul mercato dei capitali di elevata efficienza instaurando relazioni con una nuova classe di investitori nell'ottica della concretizzazione del progetto "Green Corridor Europeo Brennero Modena".

Il prestito obbligazionario ha durata triennale ed è fruttifero di interessi al tasso fisso nominale annuo del 3,75%.

7) Debiti verso fornitori: € 78.490.268

L'esposizione verso i fornitori per contratti in corso di esecuzione, acquisti di beni e di prestazioni di servizi presenta un incremento, rispetto all'anno precedente, di Euro 9.004.015 dovuto principalmente a maggiori attività di manutenzioni e investimenti.

Di tali posizioni, Euro 76.843.912 riguardano scadenze entro 12 mesi, mentre Euro 1.646.356 hanno scadenze oltre 12 mesi e si riferiscono a debiti verso appaltatori per ritenute di garanzia. Non vi sono debiti con scadenza oltre 5 anni.

La tabella seguente riporta il dettaglio della voce al 31 dicembre 2025 per un totale di Euro 78.490.268, di cui Euro 75.228 verso fornitori esteri.

Debiti Vs. Fornitori	2025	2024	Scostamento
Fornitori a breve	27.356.339	31.054.526	
Fornitori per fatture da ricevere	49.487.573	36.604.318	
Totale debiti entro 12 mesi	76.843.912	67.658.844	9.185.068
Debiti per Ritenute Garanzia Lavori	1.646.356	1.827.409	
Totale debiti oltre 12 mesi	1.646.356	1.827.409	-181.053
Totale debiti	78.490.268	69.486.253	9.004.015

9) Debiti verso imprese controllate: € 991.199

Trattasi di debiti di natura commerciale nei confronti di Sadobre S.p.A. e Virtual Design S.r.l per complessivi Euro 205.800 e debiti conseguenti all'attivazione consolidato fiscale per complessivi Euro 785.399.

La tabella seguente riporta il dettaglio della voce al 31 dicembre 2025.

Debiti Vs. Imprese Controllate	entro 12 mesi		Totale
	Debiti Commerciali	Consolidato Fiscale	
Inrail S.p.A.	-	197.756	197.756
Rail Traction Company S.p.A.	-	423.356	423.356
S.T.R. 2 S.p.a.	-	70.763	70.763
S.T.R. S.p.a.	-	93.524	93.524
Sadobre S.p.a.	164.614	-	164.614
Virtual Design S.r.l.	41.186	-	41.186
Debiti vs imprese controllate	205.800	785.399	991.199

10) Debiti verso imprese collegate: € 1.198

Debiti Vs. Imprese Collegate	2025	2024	Scostamento
Debiti vs imprese collegate	1.198	1.272	-74
Debiti vs imprese collegate	1.198	1.272	-74

Trattasi di debiti commerciali nei confronti della collegata IIT Hydrogen S.r.l.

12) Debiti tributari:

€ 15.502.559

I Debiti Tributari sono costituiti principalmente dal debito IVA (Euro 12,60 milioni) e dal debito per ritenute per lavoro dipendente e lavoro autonomo versati all'Erario nel gennaio 2026 (Euro 2,23 milioni). Il maggior scostamento della voce è principalmente imputabile all'incremento dei debiti IVA per complessivi Euro 3,4 milioni e dei debiti IRAP per complessivi 0,55 milioni.

Debiti Tributari	entro 12 mesi	oltre 12 mesi	totale 2025	totale 2024	Scostamento
Erario c/IVA	12.596.600	-	12.596.600	9.191.168	3.405.432
Erario c/IRES	-	-	-	-	0
Erario c/ritenute lav. dipendenti e TFR	2.234.922	-	2.234.922	2.346.176	-111.254
Erario c/ritenute lav. Autonomo	69.805	-	69.805	72.686	-2.881
Erario c/ritenute co.co.co.	18.212	-	18.212	5.692	12.520
Erario c/IRAP	550.996	-	550.996	-	550.996
Altri debiti tributari ees	32.024	-	32.024	-	32.024
Totale Debiti Tributari	15.502.559	-	15.502.559	11.615.722	3.886.837

13) Debiti verso Istituti previdenziali:

€ 5.031.521

Questa voce accoglie gli oneri previdenziali ed assicurativi a carico della Società inerenti le retribuzioni ed i compensi dei collaboratori del mese di dicembre 2025, importi certi nell'ammontare e liquidati nei primi mesi dell'esercizio 2026. Il decremento rispetto al dato di fine esercizio 2024 è imputabile principalmente ai Debiti verso INPS a breve.

Debiti Previdenziali	2025	2024	Scostamento
Debiti INPS a breve	4.617.288	5.648.845	-1.031.557
Debiti verso INAIL a breve	109.575	53.803	55.772
Debiti v/PREVINDAI a breve	21.362	20.782	580
Debiti verso INPS contr.prev.	13.555	8.798	4.757
Debiti verso Altri Enti Previdenziali a breve	269.741	256.431	13.310
Totale Debiti previdenziali	5.031.521	5.988.659	- 957.138

14) Altri debiti:

€ 25.887.078

La tabella seguente evidenzia il dettaglio, ripartendo le varie componenti fra debiti esigibili entro l'esercizio successivo e debiti esigibili oltre l'esercizio successivo.

Altri Debiti	2025	2024	Scostamento
Canone di concessione	10.686.471	10.570.977	115.494
Debiti vs. il Personale	6.055.427	7.546.285	-1.490.858
Canone di concessione - integrazione	457.616	156.170	301.446
Debiti vs. Interconnesse	127.411	183.906	-56.495
Canone di subconcessione	97.505	93.825	3.680
Altri debiti	8.176.765	8.266.035	-89.270
Totale Debiti entro esercizio succ. a)	25.601.195	26.817.198	-1.216.003
Impegni vs. espropriati	76.643	76.145	498
Debiti per cauzioni	209.240	108.510	100.730
Debiti esigibili oltre esercizio succ. b)	285.883	184.655	101.228
Totale (a + b)	25.887.078	27.001.853	-1.114.775

Il decremento della voce, pari a Euro 1.114.775, è imputabile principalmente alla voce “Debiti vs. il Personale” per effetto delle rilevazioni di fine anno a specifico Fondo relative al premio di risultato 2025, da erogare nel corso dell'esercizio 2026.

E) RATEI E RISCONTI: € 1.169.503

La voce è composta da ratei e risconti passivi così come sotto specificato:

Euro 920.363 risconti passivi;
Euro 249.140 ratei passivi.

I risconti passivi si riferiscono a posizioni con durata residua entro l'esercizio per Euro 221.719 e sono relativi principalmente a ricavi sospesi derivanti da canoni per telecomunicazioni; l'importo di Euro 698.644 è relativo a posizioni con durata residua superiore all'anno e inferiore a 5 anni e si riferisce principalmente a canoni di attraversamento; i ratei passivi sono principalmente riferiti, per Euro 246.029, a interessi passivi sul prestito obbligazionario emesso nel corso del 2025.

IMPEGNI E GARANZIE

A seguito dell'abrogazione del comma 3 dell'Art. 2424 C.C., nello Stato patrimoniale non vanno più evidenziati i Conti d'ordine. Le informazioni relative agli stessi sono ora richieste solo nella Nota Integrativa, senza le relative scritture contabili.

La loro funzione è quella di rilevare dei fatti di gestione che esistono giuridicamente nell'ambito dell'Impresa, ma che non hanno ancora prodotto alcun rilievo patrimoniale ed economico.

La lettera c) del co. 8 dell'art. 6 del D. Lgs. N. 139/2015 sostituisce il n. 9) dell'articolo 2427 C.C.; ciò comporta che la Nota Integrativa deve indicare l'importo complessivo degli impegni, delle garanzie e delle passività potenziali non risultanti dallo Stato patrimoniale, con indicazione della natura delle garanzie reali prestate.

Alla data del 31 dicembre 2025, i valori accolti nel sistema dei conti d'ordine ammontano ad Euro 347.232.315 e risultano così suddivisi:

GARANZIE PRESTATE

Fidejussioni:

Euro 35.672.315

Fidejussioni bancarie prestate da istituti di credito a garanzia di adempimenti contrattuali della Società per lavori e locazioni. Nel corso dei primi mesi del 2026 non si sono registrati svincoli.

IMPEGNI DI ACQUISTO

Euro 311.560.000

Rappresentano gli impegni contrattuali assunti dalla Società nei confronti di imprese per lavori/forniture/servizi destinati alla realizzazione di nuove opere, completamenti e manutenzioni da eseguire o terminare.

Si segnala che al 31 dicembre 2025 gli impegni contrattuali risultavano pari ad Euro 311.968.000, mentre alla data di redazione del presente documento risultano non più in essere impegni per Euro 408.000.

ALTRI IMPEGNI

Come già esposto nella Relazione sulla gestione, la L. n. 120 dell'8 agosto 2024, di conversione, con modificazioni, del D.L. 89/2024 ha definitivamente stabilito gli importi dovuti per il periodo transitorio post scadenza concessione 01/05/2014 – 31/12/2022, come rivendicati dal Concedente a seguito delle delibere CIPE del 2018 e 2019 impugnate dalla società, in un totale di euro 232.776.612, ad oggi (come esposto anche nel commento alla voce "Immobilizzazioni immateriali"), già versati per 181,59 milioni di Euro. Un ulteriore versamento di Euro 51.184.408 è previsto entro il 15 dicembre 2026.

La stessa norma ha inoltre determinato le modalità di calcolo degli importi richiesti per i periodi successivi al 2022, quantificandoli nel 27,25% del *“margine operativo lordo (comprendendo, tra i costi operativi, l'accantonamento annuale nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449) desunto dai bilanci di esercizio, regolarmente approvati”*, e fissato i termini per i relativi versamenti, ovvero *“per l'anno di esercizio 2023 entro il 28 febbraio 2025, per gli anni di esercizio 2024 e 2025 entro il 31 ottobre 2026 e per le annualità successive entro un mese dall'approvazione del bilancio di esercizio della medesima società”*. In base ai dati del presente bilancio, l'impegno è quindi quantificato in Euro 72.364.065.

Per una completezza di informazione si rimanda ulteriormente a quanto commentato nel paragrafo “CONTENZIOSO DELIBERA CIPE n. 68/2018 E SUCCESSIVE 24, 38 E 59 DEL 2019”.

INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

A) VALORE DELLA PRODUZIONE € 428.025.253

1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni: € 409.803.582

Caratterizzano questa voce i ricavi relativi alla “gestione tipica” autostradale, esposti al lordo del canone di concessione.

Come commentato in Relazione sulla gestione, la variazione positiva registrata rispetto all’esercizio 2024 risulta pari ad Euro 4.269.658 ed è da attribuire all’incremento relativo ai pedaggi autostradali per Euro 4.141.856 e al conseguente aumento delle royalties derivanti dalla vendita di prodotti presso le aree di servizio pagate dai gestori *Oil* e *Non-oil* per Euro 127.802.

Nel 2025 il traffico di veicoli Km percorsi risultano pari a 5.323 Milioni che, oltre ad essere maggiore rispetto all’esercizio precedente (5.285 milioni nel 2024), risulta il migliore di sempre, superando perfino il *record* pre-pandemia registrato nel 2019, (5.079 milioni).

Si segnala inoltre che la Società, per quanto riguarda l’esercizio 2025, non ha beneficiato di alcun aumento tariffario, così come negli esercizi precedenti successivi alla scadenza della concessione, eccettuato il 2018.

Di seguito si espone il dettaglio della voce raffrontata con l’esercizio precedente.

Descrizione	2025	2024	Scostamento	Variazione %
pedaggi	386.575.068	382.433.212	4.141.856	1,08%
aree di servizio	23.228.514	23.100.712	127.802	0,55%
Totale	409.803.582	405.533.924	4.269.658	1,05%

Tutti i ricavi esposti sono conseguiti in Italia.

Le tabelle e i grafici in allegato alla Relazione sulla gestione (dal n. 1 al n. 6.) illustrano la situazione comparata del traffico negli ultimi anni.

La tabella seguente rappresenta gli introiti da pedaggio, suddivisi per modalità d'incasso, degli ultimi 6 esercizi:

(valori in milioni di Euro)												
Pedaggi	2025		2024		2023		2022		2021		2020	
	pedaggi	%	pedaggi	%	pedaggi	%	pedaggi	%	pedaggi	%	pedaggi	%
Tessere Viacard-telepedaggio	263,58	68,2%	256,73	67,1%	252,60	66,9%	249,94	67,3%	227,87	69,6%	204,40	72,8%
Incassi contanti	57,46	14,9%	65,92	17,2%	76,36	20,2%	83,51	22,5%	69,96	21,4%	55,29	19,7%
Cartasi-Fast pay Diners Am. Express	64,50	16,7%	56,73	14,8%	45,78	12,1%	35,56	9,6%	27,00	8,3%	19,04	6,8%
Trasporti eccezionali	0,43	0,1%	0,27	0,1%	0,20	0,1%	0,33	0,1%	0,84	0,3%	0,53	0,2%
Altre modalità	0,60	0,2%	2,78	0,7%	2,87	0,8%	2,12	0,6%	1,51	0,5%	1,38	0,5%
Totale pedaggi riscossi	386,57	100,0%	382,43	100,0%	377,81	100,0%	371,46	100,0%	327,18	100,0%	280,64	100,0%
Canone/ Sovraprezzi	44,06		43,62		43,10		42,53		37,86		32,56	
Pedaggi netti	342,51		338,81		334,71		328,93		289,32		248,08	

4) Incrementi per immobilizzazioni di lavori interni:

€ 4.277.262

Nel corso del 2025 la Società ha capitalizzato costi del personale riferiti ad investimenti per un importo pari a Euro 4.277.262. Nella seguente tabella si fornisce il dettaglio degli investimenti interessati dalla capitalizzazione:

DESCRIZIONE	IMPORTO
Barriere antirumore	1.161.343
Innovazioni gestionali	733.439
Terza corsia Verona-A1	521.765
Nuove aree di servizio	397.630
Adeguamento corsia di emergenza	388.281
Sovrappassi e vie di fuga	379.017
Stazione C.S.A.-Ala Avio	193.299
Impianti tecnologici	184.503
Semi Raccordo Bressanone Sud	112.095
Idrogeno	64.041
Parcheggio Valdaro	60.311
Rotatoria stazione di Chiusa	34.121
Stazione di Trento Centro	12.888
Altre minori	34.529
Totale investimenti	4.277.262

5) Altri ricavi e proventi: € 13.944.409

Rispetto all'esercizio precedente, la voce segna un decremento complessivo di Euro 1.357.738, dovuto principalmente ai decrementi registrati nelle voci delle sopravvenienze attive e degli altri introiti.

La seguente tabella illustra il dettaglio delle voci in questione:

Descrizione	2025	2024	Scostamenti
- Sopravvenienze attive ordinarie/Penali	3.195.482	3.832.615	-637.133
- Incassi da parcheggi	2.916.590	2.803.431	113.159
- Contributi in c/esercizio	1.046.594	1.330.132	-283.538
- Rimborso oneri esazione	1.257.351	1.179.804	77.547
- Risarcimento danni opere autostradali	1.282.889	1.170.708	112.181
- Canoni di locazione e attraversamenti	1.044.516	1.129.250	-84.734
- Rimborso malattie e infortuni	752.674	666.993	85.681
- Sopravvenienze attive straordinarie	742.480	168.316	574.164
- Plusvalenze su automezzi mobili ed immobili	232.834	165.106	67.728
- Proventi da vendite materiale ferroso/cartaceo	91.477	150.031	-58.554
- Corrispettivi mensa/telefonici	214.696	75.742	138.954
- Royalties da brevetti	5.295	13.174	-7.879
- Ricavi da autoporto Sadobre	14.014	-	14.014
- Altri introiti	1.147.517	2.616.845	-1.469.328
Totale	13.944.409	15.302.147	-1.357.738

Nelle sopravvenienze attive ordinarie e straordinarie sono ricompresi rilasci/utilizzi di fondi stanziati negli esercizi precedenti e ritenuti non più necessari per Euro 2.197.657.

La Società, nel corso del 2025, ha beneficiato di contributi per complessivi Euro 1.046.594, di cui Euro 437.077 erogati dai gestori dei servizi energetici (GSE e Dolomiti Energia) per la cessione di energia prodotta da fotovoltaico, ed Euro 609.517 erogati dalla Comunità Europea e Fondimpresa, al netto dei congruagli di fine progetto.

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

€ 330.531.970

6) Per materie prime, sussidiarie di consumo e di merci:

€ 8.458.917

La voce presenta un decremento di Euro 4.374.224 rispetto all'esercizio 2024 (Euro 12.833.141).

Le voci che registrano i decrementi più significativi sono gli acquisti di sicurvia e altri materiali di manutenzione mentre gli incrementi più rilevanti si riferiscono alle voci relative a materiale elettrico-elettronico e materiale esazione pedaggio.

La tabella di seguito riporta il dettaglio delle voci in esame e le variazioni rispetto all'anno precedente:

Descrizione	Esercizio 2025		Esercizio 2024		Scostamenti
	Importo	%	Importo	%	
Acquisti di materie prime, sussidiarie di consumo merci					
Sali fondenti	436.536	5,16%	570.835	3,81%	-134.299
Sicurvia	693.547	8,20%	5.216.259	34,82%	-4.522.712
Recinzioni	695.241	8,22%	837.855	10,28%	-142.614
Segnaletica fissa e mobile	917.254	10,84%	1.000.651	5,78%	-83.397
Materiale elettrico-elettronico	1.223.130	14,46%	644.985	9,18%	578.145
Materiale di consumo	379.579	4,49%	449.529	3,49%	-69.950
Altri materiali di manutenzione	646.668	7,64%	918.070	7,55%	-271.402
Totale A)	4.991.955	59,01%	9.638.184	74,91%	-4.646.229
Materiale esazione pedaggio	940.992	11,12%	718.776	5,16%	222.216
Pezzi di ricambio automezzi	28.026	0,33%	23.515	0,14%	4.511
Vestiaro	117.094	1,38%	117.255	1,47%	-161
Combustibili liquidi	85.722	1,01%	79.720	0,50%	6.002
Carburanti lubrif. Polstrada	281.225	3,32%	299.283	2,16%	-18.058
Carburanti e lubrificanti	1.501.607	17,75%	1.532.944	12,58%	-31.337
Cancelleria e stampati	57.386	0,68%	92.145	0,63%	-34.759
Materiale pulizia	242.650	2,87%	170.997	1,38%	71.653
Acquisti vari	165.592	1,96%	103.310	0,69%	62.282
Materiale per macchine ufficio	46.668	0,55%	57.012	0,37%	-10.344
Totale B) (altri acquisti)	3.466.962	40,99%	3.194.957	25,09%	272.005
Totale (A+B)	8.458.917	100,00%	12.833.141	100,00%	-4.374.224

7) Costi per servizi: € 95.851.674

Tale posta di Bilancio comprende diversi costi, aggregati nelle seguenti voci:

Descrizione	Esercizio 2025 Importo	Esercizio 2024 Importo	Scostamento	%
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
7) Servizi				
- Manutenzioni beni devolvibili	69.808.853	74.006.037	-4.197.184	
- Energia, gas e acqua	5.560.944	5.743.977	-183.033	
- Assicurazioni	3.219.206	3.096.532	122.674	
- Consulenze legali e notarili	2.480.275	2.371.123	109.152	
- Servizi esazione	2.172.207	2.187.536	-15.329	
- Servizi diversi	1.712.083	926.931	785.152	
- Servizi elaborazione e software	1.704.581	1.720.287	-15.706	
- Commissioni/Spese bancarie	1.295.860	751.693	544.167	
- Manutenzioni parco automezzi	1.220.995	1.159.678	61.317	
- Mensa	1.206.903	1.100.459	106.444	
- Competenze amministratori e sindaci	939.954	646.902	293.052	
- Iniziative promozionali	904.271	1.407.310	-503.039	
- Avvalimenti	854.669	-	854.669	
- Servizio Polstrada	741.048	813.676	-72.628	
- Telefonia e Postali	709.472	664.070	45.402	
- Manutenzione beni non devolvibili	428.783	386.828	41.955	
- Spese formazione personale	314.514	389.202	-74.688	
- Viaggi e trasferte dipendenti	212.635	249.488	-36.853	
- Servizio di vigilanza	200.324	197.678	2.646	
- Decreto Legislativo 231 e O.D.V.	59.866	55.000	4.866	
- Medicina del lavoro	48.161	52.964	-4.803	
- Spese certificazione qualità	25.113	36.548	-11.435	
- Spese Autoporto Sadobre	11.798	2.248	9.550	
- Spese gare d'appalto	10.224	10.320	-96	
- Spese Gestione Parcheggi	8.935	16.960	-8.025	
Totale	95.851.674	97.993.447	-2.141.773	-2,19%

Rispetto ai valori riscontrati nell'esercizio 2024 (Euro 97.993.447), nel 2025 i Costi per Servizi, al netto dell'eventuale utilizzo del Fondo di Rinnovo, risultano in calo per Euro 2.141.773 corrispondenti in termini percentuali al -2,19%. Tali costi si decrementano rispetto all'esercizio precedente essenzialmente per la diminuzione delle manutenzioni per Euro 4.197.184 e delle iniziative promozionali per Euro 503.039 a fronte di una nuova voce relativa agli accordi di avvalimento sottoscritti per Euro 854.669 e l'incremento delle spese bancarie dovuto all'emissione del prestito obbligazionario per Euro 544.167 e un incremento generale degli altri costi per servizi per Euro 1.159.614.

La voce "Consulenze legali e notarili" include gli accantonamenti effettuati per "spese legali" in precedenza commentati alla voce Fondi rischi dello Stato Patrimoniale.

La voce "Manutenzioni", indicata nella precedente tabella, è costituita dai costi sostenuti per tutte quelle prestazioni volte al mantenimento dell'efficienza del corpo autostradale. La successiva tabella ne fornisce il dettaglio ed il confronto con l'esercizio precedente.

Manutenzioni	Esercizio 2025		Esercizio 2024		Scostamenti
	Importo	%	Importo	%	
Attività di manutenzioni ordinarie					
Manto usura	21.398.670	30,65%	26.898.595	36,06%	-5.499.925
Impianti	9.898.707	14,18%	11.627.918	15,59%	-1.729.211
Opere d'arte	8.162.953	11,69%	7.690.544	10,31%	472.409
Segnaletica e sicurvia	7.807.772	11,18%	7.469.004	10,01%	338.768
Sede autostradale e opere civili	3.448.851	4,94%	4.794.077	6,43%	-1.345.226
Opere in verde	5.700.592	8,17%	4.540.330	6,09%	1.160.262
Operazioni invernali	3.970.246	5,69%	4.123.983	5,53%	-153.737
Pulizie caselli e fabbricati di stazione	2.808.212	4,02%	2.738.456	3,67%	69.756
Gallerie	3.508.964	5,03%	1.727.623	2,32%	1.781.341
Caselli, fabbricati e magazzini	1.372.823	1,97%	635.015	0,85%	737.808
Altre manutenzioni	1.738.221	2,49%	2.339.868	3,14%	-601.647
Manutenzioni ordinarie beni devolvibili	69.816.011	100,00%	74.585.413	100,00%	-4.769.402
Utilizzo fondo adeguamento prezzi materiali	- 7.158	-	579.376	-	572.218
Totale al netto del F.do adeg. Prezzi	69.808.853		74.006.037		- 4.197.184
Utilizzo fondo di Rinnovo	-	-	-	-	-
Totale al netto del F.do di rinnovo	69.808.853		74.006.037		- 4.197.184

Per un maggiore dettaglio descrittivo dei lavori effettuati, si rimanda alla Relazione sulla gestione, dove sono stati analizzati tutti i principali interventi.

Per quanto concerne il Fondo di Rinnovo, nel 2025 non si rileva alcun utilizzo, così come nell'esercizio precedente.

I movimenti del Fondo di Rinnovo, dalla data della sua costituzione, sono illustrati in corrispondenza del commento alla voce B 4) del Passivo Patrimoniale nella presente Nota Integrativa.

A norma dell'Art. 2427, Co. 16 C.C. si fornisce il dettaglio dei compensi – cumulativamente per ciascuna categoria - spettanti agli Amministratori ed ai Sindaci:

Descrizione	2025
- compenso amministratori	751.810
- rimborso spese amministratori	29.956
- compenso sindaci	144.682
- rimborso spese sindaci	13.506
Totale	939.954

Ad essi non sono state erogate nel corso dell'esercizio anticipazioni, né sono stati concessi crediti.

A norma del Co. 16-bis dell'Art. 2427 C.C. si evidenziano gli importi contrattuali (al netto delle spese e rivalutazioni) previsti per le attività svolte nell'esercizio 2025 dalla Società di Revisione:

- ✓ Euro 63.275, al netto di spese e rivalutazioni contrattuali, per l'incarico di revisione legale del Bilancio d'esercizio e del Bilancio consolidato, comprensivo anche della revisione contabile dei singoli prospetti con i saldi a credito e a debito di Autostrada del Brennero S.p.A. con tutti i propri soci pubblici, predisposti per le finalità previste dall'articolo 11, comma 6, lettera j, del Decreto Legislativo 23 giugno 2011, n° 118.

- ✓ Euro 3.500, per altri servizi non di revisione consentiti dalle regole di indipendenza e relativi principalmente alla verifica ed al supporto di progetti finanziati dall'Unione Europea nonché al supporto in merito al Bilancio di Sostenibilità della Società.

8) Per godimento di beni di terzi: € 2.733.240

In tale voce sono ricomprese le spese per l'affitto della Caserma della Polizia Stradale a Verona, il canone di affitto di uffici situati nell'area interportuale di Trento, il canone di affitto dei parcheggi mezzi pesanti a Vipiteno e Trento Nord ed altri canoni minori, tra cui canoni per software. Il dato 2025 risulta in aumento di Euro 244.800 rispetto al dato 2024 pari ad Euro 2.488.440, principalmente dovuto agli aumenti dei canoni legati all'indicizzazione ISTAT, dei contratti con la controllata Sadobre S.p.A. e la collegata Interbrennero S.p.A..

9) Per il personale: € 91.551.990

Rispetto all'esercizio 2024 (89.427.850) si rileva un incremento di Euro 2.124.140 motivato principalmente dagli importi riconosciuti in relazione al rinnovo del CCNL per Euro 2.372.094, dal maggior utilizzo di personale stagionale per Euro 273.778 e da quanto riconosciuto a titolo di premio di risultato per Euro 138.144, a fronte di una differenza di costo assunti-cessati per Euro 997.877.

Descrizione	2025	2024	Scostamenti
Retribuzioni	62.434.014	60.959.027	1.474.987
Oneri previdenziali	19.970.929	19.657.276	313.653
Trattamento di fine rapporto	4.411.664	4.397.423	14.241
Trattamento di quiescenza e simili	3.179.134	3.111.177	67.957
Altri costi	1.556.249	1.302.947	253.302
Totale	91.551.990	89.427.850	2.124.140

Nella voce "altri costi" si evidenzia la rilevazione del premio di risultato aziendale di competenza dell'esercizio, per la quota da erogare in natura come *welfare aziendale*.

L'organico medio dell'esercizio 2025 è stato di 936 unità, contro 951 dell'esercizio precedente; il costo medio di Euro 97.812, il rapporto percentuale tra il costo del personale e i pedaggi del 23,68%, mentre i ricavi da pedaggio per dipendente ammontano ad Euro 413.008.

Ulteriori informazioni in merito sono disponibili nella Relazione sulla gestione, alla voce "Risorse Umane – Personale".

Anno	Organico medio ponderato*	Costo medio per unità (Euro)	Rapporto % costo personale su pedaggi lordi	Ricavi da pedaggi lordi per dipendente (Euro)
2015	951	81.822	23,89%	342.556
2016	973	85.249	24,41%	349.282
2017	973	86.853	23,92%	363.054
2018	1.020	83.429	23,19%	359.778
2019	1.053	83.242	23,71%	351.154
2020	981	87.503	30,59%	286.073
2021	968	88.678	26,24%	338.001
2022	962	92.994	24,08%	386.134
2023	957	93.749	23,75%	394.651
2024	951	94.036	23,38%	402.138
2025	936	97.812	23,68%	413.008

* calcolato sulle ore teoriche

10) Ammortamenti e svalutazioni: € 35.706.733

Trovano rappresentazione in questa voce gli ammortamenti tecnici per Euro 4.082.045, di cui Euro 3.670.596 per immobilizzazioni materiali (allegato n. 25) ed Euro 411.449 per immobilizzazioni immateriali, Euro 30.803.000 per ammortamento finanziario e Euro 155.000 per svalutazioni delle immobilizzazioni materiali – Il 3bis Autostrada in concessione, relativamente all'effetto stimato dei presunti benefici finanziari da mancati investimenti – oltre che Euro 666.688 per adeguamento del fondo svalutazione crediti dell'attivo circolante.

La Società a partire dall'anno 2012 ha iscritto nel passivo dello Stato Patrimoniale una "Riserva vincolata per ritardati investimenti" che al 31 dicembre 2018 risultava di Euro 23,46 milioni.

In sede assembleare, annualmente, veniva deliberata una quota annua – calcolata con le modalità indicate nella Nota del Concedente di data 23 gennaio 2006 destinando il valore corrispondente attraverso il riparto dell'utile d'esercizio.

La predetta Nota consentiva alternativamente di iscrivere il beneficio tra le riserve di Patrimonio Netto ovvero tra i Fondi del Passivo, mediante la costituzione di specifica voce.

A partire dall'esercizio 2018, considerando il nuovo scenario concessorio per Autostrada del Brennero S.p.A., già commentato nella Relazione sulla gestione e al capitolo dedicato alle "Immobilizzazioni materiali", tale voce è stata classificata tra i fondi ma a riduzione del valore dell'opera autostradale, in aderenza a quanto previsto dai principi contabili e dagli adempimenti convenzionali in essere.

Il calcolo degli ammortamenti tecnici è stato effettuato sui soli beni costituenti i cespiti non devolvibili.

Per le movimentazioni del cespite e del fondo per le immobilizzazioni immateriali si rimanda al precedente paragrafo B) *IMMOBILIZZAZIONI* dell'Attivo dello Stato Patrimoniale.

11) Variazione rimanenze materie prime: € 213.884

Si espone la movimentazione delle rimanenze finali di materie prime (vedi anche allegato n. 23):

- rimanenze iniziali	€	11.965.100
- rimanenze finali	€	11.751.216
- variazione	€	213.884

La valutazione delle rimanenze, per quanto riguarda l'esercizio 2025, è stata effettuata adottando il criterio del costo medio ponderato, coerentemente con gli esercizi precedenti.

12) Accantonamenti per rischi: € 2.199.599

La voce è relativa agli accantonamenti effettuati per "riserve su lavori" e "adeguamento prezzi materiali" in precedenza commentati alla voce Fondi rischi dello Stato Patrimoniale.

13) Altri accantonamenti: € 34.500.000

- ✓ Accantonamento Legge 27.12.1997, n. 449, Art. 55 Co. 13: € 34.500.000

Tale norma stabilisce che *“A decorrere dal 1 gennaio 1998 la società titolare della concessione di costruzione e gestione dell’autostrada del Brennero è autorizzata ad accantonare, in base al proprio piano finanziario ed economico, una quota anche prevalente dei proventi in un fondo destinato al rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona nonché delle iniziative relative all’interporto di Trento, all’interporto ferroviario di Isola della Scala (Verona) ed al porto fluviale di Valdaro (Mantova). Tale accantonamento nonché il successivo utilizzo sono effettuati in esenzione di imposta”.*

Anche nell’esercizio 2025, come nei precedenti esercizi – fin dal 1998 – la Società ha quindi accantonato una quota dei propri proventi in un fondo destinato al rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria del Brennero.

L’accantonamento, che per l’esercizio 2025 è pari a Euro 34,5 milioni, trova riferimento nell’art. 55 c. 13 della Legge 449/1997 sopra citato, nella richiesta del MIT prot. 4889/14 del 25 febbraio 2014 ove viene richiesto ad A22 *“...di proseguire nella gestione della Concessione medesima secondo il termine e le modalità previste dalla Convenzione vigente (cfr. nello specifico, il primo comma dell’art. 25 di detta Convenzione) e dai successivi Atti aggiuntivi in modo tale da garantire l’espletamento del servizio autostradale senza soluzione di continuità...”*, nonché nei dispositivi regolatori susseguitesesi nel tempo, da ultimo la Delibera ART 175/2024 di cui si è trattato nella Relazione sulla gestione.

14) Oneri diversi di gestione: € 59.315.933

- a) Euro 54.746.438, fra cui:

- ✓ Euro 44.059.967 per integrazione del canone annuo di concessione, come da Legge del 27 dicembre 2006, n. 296, Art. 1, co. 1021 e Legge 3 agosto 2009, n. 102, Art. 19.

La tabella n. 21 in allegato al Bilancio evidenzia i versamenti mensili effettuati a titolo di acconto e saldo.

- ✓ Euro 10.686.471 per canone annuo di concessione, commisurato ai proventi netti da pedaggio.

La Legge n. 499/1997, Art. 55, Co. 13, prevede che *“... a decorrere dal 1 gennaio 1998 il canone di concessione in favore dello Stato è aumentato in misura tale da produrre un aumento di proventi complessivi dello Stato compresi tra il 20 e il 100 per cento rispetto ai proventi del 1997”.* A partire dall’anno 1998, il canone annuo di concessione è stato maggiorato di un coefficiente pari a 0,3 portando così la percentuale da applicare ai proventi netti da pedaggio da 1,0% a 1,3%, con un incremento del 30%.

L’Art. 1, c. 1020, della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 ha successivamente stabilito che, con decorrenza 1 gennaio 2007, la misura del canone annuo di cui all’Art. 10, co. 3, della Legge 24 dicembre 1993 n. 537 è fissata al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei concessionari, di cui il 21% è

corrisposto direttamente ad Anas S.p.A., così come previsto dall'art. 1 comma 362 della L. 190 del 23 dicembre 2014.

Dall'esercizio 2008, il canone annuo di concessione a carico della Società è stato calcolato nella misura del 3,12% dei pedaggi netti, calcolando l'incremento previsto dalla Legge 499/1997 (30%) sul canone 2,4% ordinario.

b) Altri oneri di gestione: Euro 4.596.495 così suddivisi:

Descrizione	Esercizio 2025	Esercizio 2024	Differenze
Soprawvenienze, Transazioni, Contenziosi, Perdite su crediti e Multe	1.137.861	780.050	357.811
Imposte Comunali	467.125	455.298	11.827
Canone di subconcessione (art. 15 convenzione)	560.712	554.772	5.940
Consorzio di bonifica	283.408	276.069	7.339
Quote associative	199.421	258.555	-59.134
Franchige da risarcimento assicurativo	216.806	187.574	29.232
Contributo Autorità Regolazione Trasporti	164.218	177.377	-13.159
Contributi erogati a Enti diversi	313.000	456.224	-143.224
Abbonamenti e pubblicazioni	141.438	126.731	14.707
Imposta di bollo	158.406	215.931	-57.525
Tasse possesso e revisione automezzi	93.074	89.623	3.451
Tasse concessioni governative	104.222	99.200	5.022
Raccolta e smaltimento rifiuti	241.658	229.451	12.207
ART bonus	75.000	-	75.000
Contributo DM 398/2017	55.624	55.624	0
Contributo Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato	22.777	23.041	-264
Contributo Autorità Vigilanza Lavori Pubblici	39.845	39.650	195
Altri oneri	294.900	57.007	237.893
Totale	4.569.495	4.082.177	487.318

Non si rilevano significativi scostamenti rispetto all'esercizio precedenti. Nel corso dell'esercizio la società ha erogato contributi liberali per Euro 313.000, evidenziati alla voce "Contributi erogati a Enti diversi".

C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI

€ 25.033.029

Il contributo complessivo dell'area finanziaria al risultato economico dell'esercizio è stato di Euro 25.033.029, in calo rispetto all'esercizio precedente di Euro 9.382.025 (-27,26%).

16) Altri proventi finanziari:

€ 28.670.648

La voce – in calo rispetto all'esercizio precedente di Euro 14.046.270 – risulta così composta:

- Euro 9.769.835 per ricavi finanziari dovuti agli investimenti in titoli presenti fra le immobilizzazioni ma che non costituiscono partecipazioni. La voce più rilevante è quella relativa alle cedole e ai ratei dei titoli immobilizzati (pari a Euro 7.800.674). Si rilevano inoltre scarti di emissione, scarti di negoziazione e utili su titoli pari rispettivamente a Euro 1.097.907, Euro 863.171 e Euro 8.083.
- Euro 11.411.918 per ricavi finanziari dovuti agli investimenti in titoli presenti nell'attivo circolante ma che non costituiscono partecipazioni. Si tratta di utili sulla gestione dei titoli (pari a Euro 8.073.830), scarti di emissione (pari a Euro 3.085.653) e cedole su titoli dell'attivo circolante (pari a Euro 252.434).

- c) Euro 7.488.895 per ricavi diversi dai precedenti. Si tratta di interessi attivi maturati su conti correnti bancari e postali, di interessi attivi verso società autostradali per i rapporti di interconnessione, di interessi attivi su altri crediti e proventi da imprese controllate. Le principali voci che contribuiscono al saldo sono interessi attivi bancari per Euro 6.977.024 e i proventi da imprese controllate per Euro 456.659.

17) Interessi e altri oneri finanziari: € -3.161.992

La voce è illustrata dalla seguente tabella:

Descrizione	Importo
Scarti negativi di emissione/negoziazione titoli	1.620.879
Interessi passivi	724.921
Oneri negoziazione titoli	816.192
Totale	3.161.992

L'importo è in calo rispetto al precedente esercizio, per Euro 5.363.864.

Come si evince dalla tabella la voce più rilevante è quella relativa agli scarti negativi di emissione/negoziazione titoli che al 31 dicembre 2025 è pari a Euro 1.620.879, in diminuzione rispetto al dato rilevato al 31 dicembre 2024 (Euro 2.047.852); in calo risultano anche gli oneri di negoziazione titoli, Euro 816.192 al 31 dicembre 2025 rispetto a Euro 5.854.052 al 31 dicembre 2024; si rileva invece un leggero aumento pari ad Euro 100.969 degli interessi passivi.

17-bis) Utili e perdite su cambi: € -475.627

In tale voce sono inseriti gli utili e le perdite su cambi determinati per effetto delle variazioni dei cambi rispetto a quelli adottati alla data di effettuazione dell'operazione. Si segnala che al 31 dicembre 2025, le differenze da cambi positive non realizzate ammontano a Euro 3.163, in calo rispetto all'importo rilevato al 31 dicembre 2024 (pari a Euro 228.557) per complessivi Euro 225.394; in aumento invece risultano essere le differenze da campi negative che al 31 dicembre 2025 sono pari a Euro 478.626, erano Euro 4.565 al 31 dicembre 2024.

D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE € 113.115

18) Rivalutazioni € 1.091.142

Trattasi di rivalutazioni di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni per Euro 1.091.142.

19) Svalutazioni € -978.027

La voce comprende la svalutazione della partecipazione in IIT Hydrogen S.r.l. per Euro 722.159 e di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni per Euro 255.868 (Euro 697.172 al 31 dicembre 2024), al fine di adeguarli al valore di mercato. Per maggiori informazioni si rimanda a quanto già commentato nei paragrafi "B) III Immobilizzazioni finanziarie" e "C) III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni" della presente Nota integrativa.

20) Imposte sul reddito dell'esercizio:

€ 33.577.381

Le imposte correnti riguardano l'I.R.E.S. per Euro 31.929.664 e l'I.R.A.P. per Euro 3.390.816

La tabella seguente ne illustra il dettaglio:

Imposte correnti	Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024
Imposte correnti IRES	31.929.664	32.118.746
Imposte correnti IRAP	3.390.816	2.839.820
Totale imposte correnti	35.320.480	34.958.566

Le imposte anticipate maturate nell'anno, al netto di quelle utilizzate, ammontano a Euro -1.580.036, così come di seguito dettagliate:

Imposte anticipate	Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024
Imposte anticipate IRES	-1.537.979	-1.368.840
Imposte anticipate IRAP	-42.057	131.694
Totale imposte differite	-1.580.036	-1.237.146

Per il dettaglio, vedasi allegato n. 26.

Nel corso dell'esercizio la Società ha rilevato imposte relative ad esercizi precedenti, così come di seguito dettagliate:

Imposte relative ad esercizi precedenti	Saldo al 31/12/2025	Saldo al 31/12/2024
Relative ad esercizi precedenti	-163.063	-4.876.235
Totale imposte relative ad esercizi precedenti	-163.063	-4.876.235

La tabella seguente riconcilia il carico fiscale teorico e quello effettivo:

IRES	parziali	totali	imposta
Risultato prima delle imposte		122.639.427	
onere fiscale teorico (aliquota 24,00%)			29.433.462
differenze temporanee deducibili in esercizi successivi		64.392.090	
differenze temporanee da esercizi precedenti		-57.982.885	
differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi			
in aumento		4.984.125	
in diminuzione		-992.491	
imposte esercizi precedenti			
imponibile fiscale		133.040.266	
IRES sul reddito d'esercizio			31.929.664

IRAP	parziali	totali	imposta
Differenza tra valore e costi della produzione	97.493.283		
costi non rilevanti ai fini IRAP	94.808.845		
deduzioni	- 88.260.679		
totale		104.041.449	
onere fiscale teorico (aliquota 3,9%)			4.057.617
differenze temporanee deducibili in esercizi successivi		2.570.977	
differenze temporanee da esercizi precedenti		-2.235.347	
differenze che non si riverseranno negli esercizi successivi			
in aumento	2.925.287		
in diminuzione	- 2.333.347		
imposte esercizi precedenti			
imponibile fiscale		104.969.019	
IRAP			3.390.816

21) Utile dell'esercizio: € 89.062.046

Il risultato di esercizio 2025, pari ad Euro 89.062.046 evidenzia un decremento di Euro 8.860.750 rispetto all'anno precedente (Euro 97.922.796).

ALTRE INFORMAZIONI ECONOMICO FINANZIARIO E PATRIMONIALI

LA GESTIONE ECONOMICA

Per l'analisi della gestione economica si è proceduto alla riclassificazione delle voci del Conto Economico della Società, così come di seguito esposto:

Valori in milioni di Euro			
	2025	2024	Differenze
Ricavi			
- da pedaggio (al netto canone)	342,51	338,81	
- aree di servizio	23,23	23,10	
- altri ricavi e proventi	18,22	18,68	
	383,96	380,59	3,37
Costi della produzione (lordo f.do di rinnovo)			
- servizi	95,85	97,99	
- materie prime, merci	8,46	12,83	
- affitti	2,73	2,49	
- personale	91,55	89,43	
- variazione rimanenze	0,21	-1,46	
- oneri diversi di gestione	15,26	14,65	
	214,06	215,93	-1,87
- Utilizzo F.do di rinnovo			
- Acc. a F.do di rinnovo			
	214,06	215,93	-1,87
MOL	169,90	164,66	5,24
- accant.Legge 27.12.97 n.449	-34,50	-34,50	
MOL al netto di accantonamento Legge 27.12.97 n. 449	135,40	130,16	5,24
Ammortamenti			
- finanziario	-30,80	-30,50	
- amm.to aree di servizio			
- tecnico su beni non devolvibili	-4,08	-3,73	
- altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-0,16	-1,75	
Accantonamenti			
- altri accantonamenti	0,00	0,00	
- accantonamento rischi	-2,87	-3,09	
Reddito operativo	97,49	91,09	6,40
Proventi finanziari	28,20	42,94	
Oneri finanziari	-3,16	-8,53	
Rett. di valore di attività finanziarie	0,11	1,27	
Reddito prima delle imposte	122,64	126,77	-4,13
Imposte sul reddito	-33,58	-28,85	-4,73
Utile netto del periodo	89,06	97,92	-8,86

L'area relativa ai ricavi della gestione caratteristica evidenzia un incremento pari a 3,83 milioni di Euro; il valore totale dei ricavi caratteristici (al netto del Canone ex Sovrapprezzo) conseguiti nel 2025 è stato pari a 365,74 milioni di Euro, mentre nel 2024 si sono raggiunti i 361,91 milioni di Euro. La variazione positiva, sia sui ricavi da pedaggio, sia sui ricavi da *royalties* dalle Aree di servizio, rispecchia l'aumento dei volumi di traffico, come commentato in Relazione sulla gestione. Gli altri ricavi conseguiti nel 2025 sono pari a 18,22 milioni di Euro, mentre nel 2024 risultavano pari a 18,68 milioni di Euro.

I costi di gestione, al lordo degli oneri di manutenzione, di ripristino e di adeguamento dell'arteria autostradale, risultano pari a 214,06 milioni di Euro e, pertanto, segnano un decremento di 1,87 milioni di Euro rispetto al 2024 che si attestava a 215,93 milioni di Euro.

Complessivamente i costi relativi ai Servizi, incluse manutenzioni, ed agli acquisti sostenuti nell'esercizio sono stati pari a 95,85 milioni di Euro.

I costi del personale sono risultati pari a 91,55 milioni di Euro, in crescita rispetto al dato relativo al 2024 (Euro 89,43 milioni) di 2,12 milioni di Euro.

Il margine operativo lordo di Euro 169,90 milioni, che non considera gli ammortamenti, i proventi ed oneri della gestione finanziaria e la componente fiscale, rileva rispetto al 2024 un incremento di 5,24 milioni di Euro, dovuto all'effetto combinato tra ricavi per 3,37 milioni di Euro e spese per servizi 1,87 milioni di Euro.

L'accantonamento effettuato sulla base della Legge 27 dicembre 1997, n. 449 è pari per il 2025 a 34,50 milioni di Euro.

Viene data evidenza, in conseguenza di quanto disposto dal più volte citato D.L. 89/2024, del MOL al netto di tale accantonamento, quale base di calcolo per le somme dovute allo Stato per i periodi di gestione transitoria successivi al 31 dicembre 2022.

L'ammortamento finanziario imputato all'esercizio 2025 risulta essere pari a 30,80 milioni di Euro, corrispondente a quello previsto nel Piano Finanziario 2003-2045.

Gli ammortamenti tecnici, pari a 4,08 milioni di Euro, si riferiscono ai beni non devolvibili.

Nell'esercizio 2025 si sono rilevate svalutazioni di immobilizzazioni per 0,16 milioni di Euro, come commentato alla voce di Conto Economico B 10) Ammortamenti e svalutazioni.

Gli accantonamenti per rischi (2,87 milioni di Euro) sono rappresentativi delle riserve lavori, dalle svalutazioni per rischi crediti e dei rischi e spese legali.

Il reddito operativo risulta pari a 97,49 milioni di Euro; esso evidenzia quindi un incremento di 6,40 milioni di Euro rispetto all'anno precedente (91,09 milioni di Euro).

L'area finanziaria ha contribuito positivamente alla formazione del reddito di esercizio 2025. I proventi finanziari ammontano a 28,20 milioni di Euro e gli Oneri Finanziari a -3,16 milioni di Euro, mentre le Rettifiche delle attività finanziarie sono state pari a 0,11 milioni di Euro.

Il risultato prima delle imposte è stato di 122,64 milioni di Euro. Le imposte risultano essere pari a 33,58 milioni di Euro. L'utile d'esercizio risulta pari a 89,06 milioni di Euro, in calo rispetto al 2024 (97,92 milioni di Euro) di 8,86 milioni di Euro.

LA GESTIONE FINANZIARIA

Il prospetto delle fonti e degli impieghi che di seguito si riporta permette di analizzare la gestione finanziaria che ha caratterizzato l'anno 2025.

DESCRIZIONE	migliaia di €	
	2025	2024
A) FONTI		
Utile netto	89.062	97.923
Ammortamenti	35.040	35.981
Accantonamenti e svalutazioni nette	42.544	36.755
Alienazione cespiti	163	163
Variazione del cap. circolante (al netto delle disponibilità liquide)	-	-
TOTALE FONTI	166.809	170.822
B) IMPIEGHI		
Investimenti tecnici	169.161	129.122
Investimenti finanziari	-171.469	-194.126
Contributi alle Province	-	3.639
Pagamento TFR	4.852	5.522
Pagamento dividendi	35.294	35.294
Acquisto Azioni Proprie		
Variazione disponibilità finanziarie	-130.847	-229.499
Variazione del cap. circolante (al netto delle disponibilità liquide)	259.818	420.870
TOTALE IMPIEGHI	166.809	170.822

Dal punto di vista finanziario, la gestione evidenzia una diminuzione delle disponibilità liquide e dei titoli che non costituiscono immobilizzazioni pari a -130,85 milioni di Euro, determinata da flussi di fonti e impieghi così ripartiti:

- le fonti sono state generate dall'autofinanziamento (utile netto, ammortamenti e accantonamenti, al netto degli utilizzi, alienazione di cespiti e variazione positiva del capitale circolante netto) per complessivi 166,81 milioni di Euro;
- gli impieghi hanno riguardato gli investimenti tecnici per nuove opere e completamenti per 169,16 milioni di Euro (comprensivi di Euro 79,62 mln relativi alla capitalizzazione delle somme di cui al D.L. 89/2024), disinvestimenti finanziari per 171,47 milioni di Euro (connessi ai versamenti relativi al Fondo Ferrovia), pagamento di dividendi per 35,29 milioni di Euro e pagamento riserve e T.F.R. per 4,85 milioni di Euro;
- la differenza tra i due valori – fonti e impieghi – esprime la variazione delle disponibilità liquide verificatesi nel corso dell'anno.

Al 31 dicembre 2025 non esistono debiti nei confronti di istituti finanziari, mentre si rileva, per 25,00 milioni di Euro, l'importo del prestito obbligazionario emesso a marzo 2025.

Nelle scelte degli investimenti della liquidità disponibile si è cercato di conciliare le diverse e contrastanti esigenze di buon rendimento, sicurezza, durata e facilità di realizzo.

Per quanto riguarda i debiti di funzionamento verso i fornitori e gli appaltatori, si segnala che al 31 dicembre 2025 essi ammontano a 78,49 milioni di Euro, con un incremento di 9,00 milioni di Euro rispetto al 2024.

I crediti e i debiti iscritti a Bilancio ed esigibili oltre l'esercizio sono riferiti a posizioni la cui scadenza è prevista entro i cinque anni.

La struttura delle fonti di finanziamento è caratterizzata da mezzi propri (patrimonio netto) pari a 1.048,77 milioni di Euro, a fronte di altre fonti di 1.165,33 milioni di Euro.

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO - ESERCIZI 2025 E 2024

migliaia di €

Attività	31 dicembre 2025		31 dicembre 2024	
	Parziale	Totale	Parziale	Totale
ATTIVITA' A BREVE				
Disponibilità:				
- Banche, c/c postali, valori in cassa e in viaggio	140.141		293.934	
- Altri titoli	400.663		206.247	
- Partecipazioni	-		-	
		540.804		500.181
Crediti:				
- Verso controllate/collegate	6.823		685	
- Verso società interconnesse	6.198		21.933	
- Fatture da emettere	13.944		14.110	
- Pedaggi da ricevere	55.182		37.497	
- Verso altri	15.681		19.508	
- Fondo rischi su crediti	-1.320		-1.328	
		96.508		92.405
Scorte di esercizio		11.751		11.965
Ratei e risconti attivi		3.240		3.815
Totale attività a breve		652.303		608.366
ATTIVITA' IMMOBILIZZATE				
Immobilizzazioni finanziarie:				
- Titoli immobilizzati	263.682		435.151	
- Annualità ANAS e depositi cauzionali				
- Partecipazioni	154.612		154.593	
- Crediti oltre 12 mesi verso imprese controllate/collegate	-		9.000	
- Crediti oltre 12 mesi verso altri	686.759		556.507	
- Disaggi e oneri pluriennali				
		1.105.053		1.155.251
Immobilizzazioni immateriali	226.430		145.832	
		226.430		145.832
Immobilizzazioni materiali:				
- Patrimonio devolvibile	1.566.587		1.481.809	
dedotto:				
- Fondo ammortamento finanziario	-1.198.856		-1.168.053	
- Fondo contributi per recuperi devolutivi (legge 531/82 art. 15)	-29.683		-29.683	
- Contributo Stato Legge 729/1961	-46.315		-46.315	
- Altri Contributi	-44.575		-44.575	
- F.do Benefici finanziari per mancati investimenti	-34.842		-34.687	
- Patrimonio non devolvibile	70.876		70.623	
dedotto:				
- Fondo ammortamento tecnico	-52.877		-52.327	
		230.315		176.792
Totale attività immobilizzate		1.561.798		1.477.875
Totale Attività		2.214.101		2.086.241

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO - ESERCIZI 2025 E 2024

migliaia di €

Passività	31 dicembre 2025		31 dicembre 2024	
	Parziali	Totale	Parziali	Totale
PASSIVITÀ A BREVE				
- Fornitori e appaltatori	76.844		67.659	
- Debiti tributari	15.503		11.616	
- Altri debiti	30.633		32.806	
- Verso controllate/collegate	992		363	
- Ratei e risconti passivi	471		226	
- Autostrade Interconnesse				
		124.443		112.670
PASSIVITÀ MEDIO E LUNGO TERMINE				
- Prestiti obbligazionari	25.000		-	
- Fornitori ed appaltatori medio lungo termine	1.646		1.827	
- Verso controllate	-		-	
- Fondo trattamento fine rapporto di lavoro	5.419		5.861	
- Fondo imposte	-		-	
- Risconti passivi pluriennali	699		992	
- Fondo di rinnovo	1.993		1.993	
- Fondo rischi	34.199		30.565	
- Fondo legge 27.12.97 n. 449	929.500		895.000	
- Fondo Contributi alle Province	42.149		42.149	
- Altri fondi	-		-	
- Altri debiti	286		184	
		1.040.891		978.571
Totale passività		1.165.334		1.091.241
PATRIMONIO NETTO				
- Capitale sociale	55.472		55.472	
- Riserva legale	11.094		11.094	
- Riserva straordinaria	897.932		835.492	
- Riserva utile su cambi	205		17	
- Riserva contributi conto capitale	1.313		1.313	
- Riserva di rivalutazione legge 72/83	2.940		2.940	
- Riserva di rivalutazione legge 413/91	2.615		2.615	
- Riserva negativa per azioni proprie	-11.866		-11.866	
- Utile dell'esercizio	89.062		97.923	
Totale Patrimonio Netto		1.048.767		995.000
Totale passività e Patrimonio Netto		2.214.101		2.086.241

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO - ESERCIZI 2025 E 2024

migliaia di €

Conto Economico	31 dicembre 2025		31 dicembre 2024	
	Parziali	Totale	Parziali	Totale
VALORE DELLA PRODUZIONE:				
- ricavi delle vendite e delle prestazioni	409.804		405.534	
- altri ricavi e proventi	18.222		18.678	
		428.026		424.212
COSTI DELLA PRODUZIONE:				
- servizi	95.852		97.993	
- materie prime di consumo, merci	8.459		12.833	
- godimento beni di terzi	2.733		2.488	
- personale	91.552		89.428	
- variazione rimanenze	214		-1.461	
- oneri diversi di gestione	59.316		58.274	
		258.126		259.555
Differenza tra valori e costi della produzione		169.900		164.657
AMMORTAMENTI E ACCANTONAMENTI:				
- ammortamenti e svalutazioni	35.707		36.045	
- altri accantonamenti	36.700		37.524	
		72.407		73.569
Reddito operativo		97.493		91.088
PROVENTI E ONERI FINANZIARI:				
- proventi da partecipazioni	-		-	
- altri proventi finanziari	28.195		42.941	
- interessi ed altri oneri finanziari	-3.162		-8.526	
		25.033		34.415
PROVENTI E ONERI STRAORDINARI:				
- svalutazioni	-978		-1.441	
- rivalutazioni	1.091		2.706	
		113		1.265
Reddito prima delle imposte		122.639		126.768
Imposte		-33.577		-28.845
Risultato netto		89.062		97.923

ALTRE INFORMAZIONI

Con riferimento a quanto richiesto dall'Art. 2427 del C.C., si precisa che non si segnalano:

- ✓ effetti significativi derivanti da variazioni dei cambi verificatesi successivamente alla chiusura dell'esercizio;
- ✓ oneri finanziari imputati nell'esercizio a valori iscritti nell'attivo patrimoniale;
- ✓ elementi di ricavo o di costo di entità o incidenza eccezionali;
- ✓ operazioni di locazione finanziaria che comportano il trasferimento al locatario della parte prevalente dei rischi e dei benefici inerenti ai beni che ne costituiscono oggetto;
- ✓ patrimoni o finanziamenti dedicati ad uno specifico affare;
- ✓ crediti o debiti relativi ad operazioni che prevedono l'obbligo per l'acquirente di retrocessione a termine;
- ✓ debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali;
- ✓ finanziamenti effettuati dai soci alla società;
- ✓ sedi secondarie della società;
- ✓ immobilizzazioni finanziarie iscritte ad un valore superiore al loro *fair value*, ad eccezione di quanto già riportato nel paragrafo "III Immobilizzazioni finanziarie" dell'Attivo Immobilizzato.

Informativa ex art. 2427, comma 1, lettera 6 ter del Codice Civile

La Società non detiene crediti derivanti da contratti di pronto contro termine.

Informativa ex art. 1, comma 125-bis, della legge 4 agosto 2017 n. 124

In merito a quanto richiesto dalla legge 4 agosto 2017 n. 124, si evidenzia che la Società non ha rilevato economicamente nell'esercizio 2025 sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti o comunque vantaggi economici da amministrazioni pubbliche e/o da società partecipate e/o controllate dalle pubbliche amministrazioni italiane eccetto che:

- dal GSE e Dolomiti Energia, il contributo per tariffa agevolata ottenuto per complessivi Euro 437.077;
- dalla Comunità Europea e Fondimpresa, al netto dei conguagli di fine progetto, per Euro 609.517;

Come commentato nel paragrafo "D14) Altri Debiti", la Società ha anticipatamente incassato contributi PNC relativi agli anni 2022, 2023 e 2024 per complessivi Euro 5.792.165, che risultano iscritti tra gli Altri Debiti, in quanto le relative spese non sono ancora state ufficialmente e definitivamente approvate.

Si evidenzia che tutte le attività svolte da Autostrada del Brennero S.p.A. con le amministrazioni pubbliche e/o le società partecipate e/o controllate dalle pubbliche amministrazioni sono avvenute (i) nel contesto dello svolgimento della propria attività sociale e (ii) a normali condizioni di mercato.

Per quanto riguarda invece eventuali sovvenzioni, contributi, o comunque vantaggi economici ricevuti dalla Società nel corso dell'esercizio 2025 dall'Amministrazione finanziaria, si rimanda alle informazioni fornite nei precedenti paragrafi dedicati a commentare le poste fiscali.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

- [La concessione per la costruzione e l'esercizio dell'Autostrada A22 Brennero - Modena](#)

Nella Relazione sulla gestione sono state ampiamente illustrate le vicende che hanno interessato, nel 2025 e nei primi mesi del 2026, il rinnovo della concessione per la tratta autostradale A22 Brennero – Modena: in particolare, la sentenza della Corte di Giustizia Europea in merito alla causa C-810/24 (affidente ad un procedimento di concessione di un servizio pubblico a seguito di proposta di finanza di progetto), emessa in data 5 febbraio 2026, la quale ha stabilito che i principi comunitari afferenti in sostanza alla tutela della libera concorrenza quanto, in particolare, a parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza, debbano essere interpretati nel senso che ostano a che uno Stato membro riconosca al promotore di una procedura di finanza di progetto un diritto di prelazione nel caso in cui questi non risulti aggiudicatario di un contratto di concessione.

Con nota del 20 marzo 2026, pubblicata sulla sezione “news” del suo sito istituzionale, IL MIT *“ha deciso di concludere l'iter per l'aggiudicazione della nuova concessione di A22, procedendo con la gara avviata il 31 dicembre 2024 ma escludendo la prelazione per il proponente. ... Nel frattempo per la preventiva approvazione, è stata inviata al CIPESS la proposta, che sarà la base delle offerte. Si procederà poi con la fase di invito a formalizzare le offerte e quindi la commissione valuterà ed individuerà l'aggiudicatario. L'obiettivo è quello di giungere a entro la fine del corrente anno con il nominativo del nuovo concessionario.”*

Si ribadisce comunque il fermo intendimento della Società a partecipare alla gara per la concessione della tratta autostradale A22 Brennero-Modena, rimanendo quindi in attesa della lettera di invito a presentare offerta ai soggetti pre-qualificati da parte del Concedente.

- [Contenzioso delibere CIPE](#)

Anche su questo tema si rimanda a quanto commentato nella Relazione sulla gestione, ricordando qui solamente la sentenza n. 500/2026 del TAR del Lazio, favorevole alla Società, che però è già stata oggetto di impugnativa da parte dell'Amministrazione.

- [Tariffe e traffico](#)

Come già commentato nella Relazione sulla gestione, con Decreto Interministeriale n. 354 del 31 dicembre 2025 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze ha concesso ad Autostrada del Brennero S.p.A., con decorrenza dal 1° gennaio 2026, un adeguamento tariffario dell'1,46%.

Di seguito si riportano le tariffe applicate nel periodo 01/01/2026 – 31/12/2026.

Tariffe di pedaggio in vigore dalle ore 00:00 del 1° gennaio 2026 con variazione dello 1,46%

	Cat.	Tariffa chilometrica di pertinenza 2025	Tariffa chilometrica di pertinenza 2026 con adeguamento dello 1,46%	Legge 102/09 art. 19 9 bis (ex art. 1c1 1021 L. 296/09)	Legge 30 luglio 2010 n. 122 art. 15 comma 4	Tariffa chilometrica unitaria 2026 IVA esclusa
TARIFFA DI PIANURA (KM 106,150)	A	0,04589	0,04656	0,0030	0,0030	0,05256
	B	0,04711	0,04780	0,0030	0,0030	0,05380
	3	0,05417	0,05496	0,0090	0,0090	0,07296
	4	0,08952	0,09083	0,0090	0,0090	0,10883
	5	0,10835	0,10993	0,0090	0,0090	0,12793
TARIFFA DI MONTAGNA (KM 207,927)	A	0,05542	0,05623	0,0030	0,0030	0,06223
	B	0,05686	0,05769	0,0030	0,0030	0,06369
	3	0,06539	0,06634	0,0090	0,0090	0,08434
	4	0,10800	0,10958	0,0090	0,0090	0,12758
	5	0,13073	0,13264	0,0090	0,0090	0,15064

Maggior informazioni sono rinvenibili nella Relazione sulla gestione, nel paragrafo “Contenzioso mancato riconoscimento incremento tariffario”

Gli introiti da pedaggio dei primi mesi del 2026 risultano in miglioramento rispetto allo stesso periodo del 2025 (+4,41%).

In particolare, l'andamento del traffico dei primi tre mesi del 2026, inteso come veicoli/km, è il seguente:

- ✓ il mese di gennaio registra un +0,34% rispetto al 2025;
- ✓ il mese di febbraio registra un +4,70% rispetto al 2025;
- ✓ il mese di marzo registra un +3,06% rispetto al 2025.

Complessivamente, il primo trimestre del 2026 ha segnato un andamento del traffico positivo di +2,65% rispetto al 2025.

- **Situazione Internazionale**

Il contesto internazionale all'inizio del 2026 permane caratterizzato da una marcata incertezza, legata al permanere del conflitto scatenato dalla Russia nei confronti dell'Ucraina, al consolidamento delle politiche protezionistiche statunitensi e al persistere delle tensioni nei principali scali mediorientali, acuite dagli attacchi di USA e Israele. Nonostante il parziale allentamento delle misure tariffarie inizialmente paventate, l'introduzione a regime dei nuovi dazi doganali sta ridefinendo le direttrici del commercio mondiale, alimentando il rischio di una moderata spinta inflattiva e di un rallentamento della crescita globale, con un conseguente scenario di stagflazione. A tali dinamiche si aggiunge l'instabilità persistente sul fronte energetico e logistico innescato dal conflitto tra USA-Israele e Iran, con le conseguenti restrizioni alla libera navigazione nello Stretto di Hormuz. Tutto ciò, pur non prefigurando rischi immediati per la continuità aziendale della Società, potrebbe riflettersi in una maggiore volatilità della domanda di trasporto e in un condizionamento dei flussi di traffico transfrontaliero nel corso dell'esercizio 2026, nonché innescare potenziale fattore di pressione sui costi operativi di manutenzione. La Società mantiene un monitoraggio costante sull'evoluzione di tali fenomeni al fine di mitigare eventuali riflessi negativi sui volumi di traffico e, in generale, sull'andamento della gestione.

Il presente Bilancio, composto da Stato Patrimoniale, Conto Economico, Nota Integrativa e Rendiconto Finanziario rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili, mentre differisce

dalla modalità XBRL in quanto la stessa non è tecnicamente idonea a rappresentare nel dettaglio e nella adeguata chiarezza espositiva la situazione aziendale.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO D'ESERCIZIO

Il Consiglio di Amministrazione propone all'Assemblea degli Azionisti di decidere in merito alla destinazione dell'utile di esercizio di Euro 89.062.046.

Trento, 15 maggio 2026

L'Amministratore Delegato
dott. Diego Cattoni



BILANCI E RELAZIONI **2025**

RELAZIONI

Relazione del Collegio Sindacale
al Bilancio d'Esercizio 2025

Relazione della Società di Revisione
al Bilancio d'Esercizio 2025

ALLEGATO 1 al verbale della seduta del 29 maggio 2026.

Autostrada del Brennero S.p.A.

Collegio dei Sindaci

Relazione all'Assemblea degli Azionisti

Bilancio d'esercizio individuale chiuso al 31 dicembre 2025

(articolo 2429, comma 2, del Codice civile)

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2025, questo Collegio ha svolto l'attività di vigilanza prevista dall'art. 2403 del Codice civile di cui si riferisce con la presente relazione, ispirandosi, altresì, alle Norme di comportamento del Collegio sindacale di società non quotate emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori commercialisti e degli Esperti contabili.

Di tale attività e dei risultati conseguiti Vi portiamo a conoscenza con la presente relazione. È stato sottoposto al Vostro esame il bilancio d'esercizio della **Autostrada del Brennero S.p.A.** al 31.12.2025, redatto in conformità alle norme italiane che ne disciplinano la redazione, che evidenzia un risultato d'esercizio di euro 89.062.046. Il bilancio è stato messo a nostra disposizione nel termine di legge.

Il Collegio sindacale non essendo incaricato della revisione legale, ha svolto sul bilancio le attività di vigilanza previste nella Norma 3.8. delle "Norme di comportamento del Collegio sindacale di società non quotate" consistenti in un controllo sintetico complessivo volto a verificare che il bilancio sia stato correttamente redatto. La verifica della rispondenza ai dati contabili spetta, infatti, all'incaricato della revisione legale.

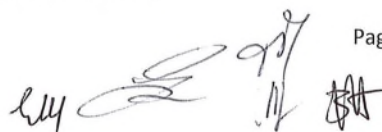
1) Attività di vigilanza ai sensi degli artt. 2403 e ss. del Codice civile.

Preliminarmente questo Collegio fa presente di essere stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti del 24 giugno 2025, di essersi insediato in data 24 giugno 2025 e di terminare il proprio mandato con l'Assemblea di approvazione del bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2027.

Lo svolgimento dell'attività di revisione legale dei conti è stato demandato alla Società di revisione *PricewaterhouseCoopers S.p.A.* il cui incarico, per gli esercizi 2024-2026, è stato conferito dall'Assemblea ordinaria degli Azionisti del 17 giugno 2024.

Con riferimento alle modalità con cui ha svolto la propria attività, il Collegio fa presente di avere:

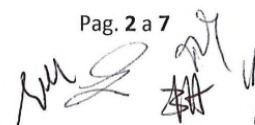
- regolarmente tenuto le riunioni previste dall'art 2404 del Codice civile;



Pag. 1 a 7

- garantito la partecipazione a tutte le riunioni dell'Assemblea, del Comitato esecutivo e del Consiglio di Amministrazione, ottenendo, anche se non sempre con adeguato anticipo rispetto alle convocate riunioni dell'Organo Amministrativo, idonee informazioni, ai sensi dell'art. 2381, comma 5, del Codice civile, sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle sue controllate e collegate. Si segnala ai Soci, però, che la non sempre tempestiva e preventiva messa a disposizione di parte della documentazione, illustrata solo durante le riunioni dell'Organo di amministrazione, ha reso impegnativa l'attività di vigilanza cui il Collegio è tenuto in merito alla corretta gestione della Società. L'Organo di controllo ha chiesto più volte di acquisire con congruo anticipo la documentazione necessaria;
- incontrato, periodicamente, l'Amministratore delegato e i vertici apicali della Società e sulla base delle informazioni disponibili, non abbiamo rilievi particolari da segnalare se non l'incertezza prospettica derivante dalla mancata conclusione della gara per il rinnovo della concessione cinquantennale dell'autostrada A22;
- acquisito specifiche relazioni redatte dai Presidenti dei Collegi sindacali delle più significative società controllate e collegate ed incontrato i Presidenti dei Collegi sindacali della autostrada Campogalliano – Sassuolo S.p.A. e della autostrada regionale Cispadana S.p.A., scambiando informazioni. Da tali incontri e dall'esame delle relazioni prodotte non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione. In occasione dell'incontro del Collegio sindacale di Autostrada del Brennero S.p.A. con la Società di Revisione del 22 maggio 2026, il Partner *«segnala infatti il consueto richiamo di informativa sull'incertezza significativa relativamente alla continuità aziendale delle società Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. e Autostrada Regionale Cispadana S.p.A., valutazione connessa principalmente alla tematica di revisione del Piano Economico Finanziario.»*
- incontrato sia l'Organismo di vigilanza che l'*Internal Auditor*, prendendo visione delle relazioni dagli stessi predisposte. Dalle informazioni acquisite dall'Organismo di vigilanza e dall'*Internal Auditor* non sono emerse particolari criticità, rispetto alla corretta attuazione delle verifiche alle quali i già menzionati due soggetti sono tenuti, che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile e sul suo concreto funzionamento anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni. Dalle verifiche effettuate, anche mediante incontri con i soggetti responsabili dei competenti uffici della Società, non sono emerse particolari criticità in ordine all'idoneità della struttura organizzativa volta, anche, al soddisfacimento delle esigenze gestionali della stessa Società.
- scambiato, ai sensi del disposto dell'art. 2409-septies del Codice civile, con la Società incaricata della revisione legale le informazioni necessarie per l'espletamento dei rispettivi compiti. Nel corso degli incontri effettuati non sono emersi elementi meritevoli di segnalazione nella redazione della presente relazione, se non gli ulteriori approfondimenti riguardanti l'interpretazione della disposizione di cui

Pag. 2 a 7



all'art. 10 della legge n. 14 del 24 febbraio 2023, di modifica all'art. 2 della legge n. 156 del 9 novembre 2021, che ha portato alla classificazione del versamento ivi previsto come "costo da sostenere" per l'ottenimento della concessione fra le immobilizzazioni immateriali in corso e delle ulteriori modifiche apportate all'art. 2 della menzionata legge n. 156 del 2021, introdotte dalla legge 8 agosto 2024, n. 120.

Inoltre, ulteriori approfondimenti con la Società di revisione hanno riguardato:

- l'iscrizione della Società, a far data dal 1° gennaio 2020, nell'elenco ISTAT delle cosiddette Pubbliche Amministrazioni. Su tale questione e sulle vicende del contenzioso è fornita nella Relazione sulla gestione una puntuale ricostruzione. A riguardo, con nota n. 4381 dell'11 febbraio 2026, il MIT ribadisce per le società concessionarie inserite nell'Elenco delle Amministrazioni Pubbliche individuate ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della Legge 31 dicembre 2009 n. 196 *«l'obbligo di attenersi ai vincoli economico-patrimoniali contemplati dalla normativa di riferimento»*.
- la mancanza, ad oggi, di notizie circa il perfezionamento del decreto interministeriale, già firmato dal Ministro delle infrastrutture, provvedimento che doveva essere adottato in conseguenza dell'Atto aggiuntivo stipulato tra il MIT e la Società A22 in data 27 dicembre 2024.

Il Collegio ha acquisito adeguate informazioni sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società e dalle sue controllate e collegate che hanno consentito di accertarne la conformità alla legge e allo Statuto sociale. In particolare, va segnalato che in data 5 dicembre 2024 l'Assemblea straordinaria della Società ha deliberato l'emissione di un prestito obbligazionario non convertibile quotato su mercato regolamentato dell'importo di 25 milioni di euro e della durata di tre anni a partire dalla data di emissione, riservato agli investitori istituzionali. Tale prestito garantirà ai sottoscrittori un tasso fisso del 3,75 % con cedola semestrale. L'emissione è avvenuta in data 27 marzo 2025.

2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio.

Il Collegio evidenzia che:

> nella Relazione sulla gestione gli Amministratori confermano che i principi ed i criteri di redazione su cui si basa la stesura del Bilancio di esercizio 2025 si pongono in sostanziale continuità con quelli che hanno caratterizzato la predisposizione degli stessi documenti relativi all'esercizio precedente ed espongono in modo dettagliato la situazione relativa agli aspetti concessori;

> nella Nota integrativa i medesimi Amministratori attestano che il Bilancio di Esercizio 2025 è stato redatto in continuità con i precedenti criteri di valutazione e redazione, prevedendo l'accantonamento destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero, specificatamente previsto dalla Legge 27/12/1997, n. 449.

Inoltre, sempre nella Nota integrativa al bilancio d'esercizio 2025, con riferimento ai presunti benefici maturati per il protrarsi della gestione della concessione oltre la scadenza del 30 aprile 2014, gli Amministratori evidenziano che, anche alla luce delle novità emerse in materia, *«ne consegue che*

Pag. 3 a 7



l'eventuale mancato assolvimento dei versamenti richiesti potrebbe incidere sulla stabilità dell'assetto definito dall'atto aggiuntivo e determinare elementi di incertezza in relazione alla prosecuzione della procedura di affidamento. In tale contesto, le somme versate dalla Capogruppo risultano quindi correlate all'assetto concessorio oggetto della procedura di affidamento e, conseguentemente, la Società ne ha anche valutato la relativa recuperabilità, nell'ipotesi di venir meno o sostanziale modifica del predetto assetto.».

Su tale aspetto, il Collegio ha effettuato diversi approfondimenti, anche con la Società di revisione, ricevendo rassicurazioni circa la corretta rilevazione, classificazione e valutazione di tale voce contabile.

Pertanto, sempre nella Nota integrativa, gli Amministratori attestano che il bilancio in esame è redatto «... secondo i principi di redazione previsti dall'Art. 2423-bis, Co. 1 C.C. ed i criteri di valutazione di cui agli Artt. 2426, 2427, 2427-bis C.C.» precisando che «... la valutazione delle voci è effettuata secondo prudenza e nella prospettiva della prosecuzione dell'attività aziendale, nonché tenendo conto della sostanza dell'operazione e del contratto.».

Sottoponiamo all'attenzione degli Azionisti quanto indicato nel paragrafo "Continuità aziendale" della Nota integrativa, dove gli amministratori, commentando la situazione relativa alla concessione autostradale, scaduta in data 30 aprile 2014, riportano le proprie valutazioni e considerazioni in base alle quali hanno reputato confermato il presupposto della continuità aziendale e, conseguentemente, predisposto il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025.

Quanto alle operazioni con parti correlate, si dà atto che delle stesse è fornita sintetica evidenza nella Nota integrativa e nella Relazione sulla gestione ai sensi degli articoli 2427 e 2428 del Codice civile.

Si dà atto che nel corso dell'esercizio non sono stati presentati al Collegio Sindacale esposti o denunce, ex articoli 2408 e 2409 del Codice civile, da parte dei soci o da chicchessia.

Allo stesso modo nell'esercizio non si sono verificati i ritardi o le omissioni previsti all'art. 2406 del Codice civile.

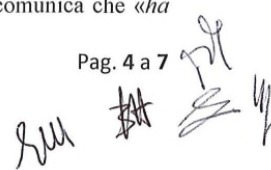
Non abbiamo effettuato segnalazioni all'organo di amministrazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies del D. Lgs. 12 gennaio 2019, n. 14 e ss. mm..

Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte dei creditori pubblici ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-novies del richiamato D. Lgs. n. 14 del 2019 e ss. mm..

Non abbiamo ricevuto segnalazioni da parte del soggetto incaricato della revisione legale ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 25-octies del D. Lgs. 12 gennaio 2019, n. 14.

In merito a ulteriori situazioni relative a contenziosi esistenti, il Collegio richiama l'impugnativa, prodotta da tre dei quattro Soci privati, diretta a rimettere alla Corte Costituzionale la questione di legittimità costituzionale dell'art. 2, comma 1-ter, del decreto legge n. 121 del 2021, convertito, con modificazioni dalla legge n. 156 del 2021 e dichiarare illegittime e, conseguentemente, annullare le delibere Assembleari e Consiliari che hanno determinato il trasferimento all'entrata del bilancio dello Stato delle rate ad oggi pagate per il cosiddetto Fondo Ferrovia. (vedasi verbale C.d.A. del 12 dicembre 2025).

Fra i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio, degna di menzione è la notizia pubblicata in data 20 marzo 2026 sulla sezione "news" del proprio sito istituzionale, con cui il MIT comunica che «ha



deciso di concludere l'iter per l'aggiudicazione della nuova concessione di A22, procedendo con la gara avviata il 31 dicembre 2024 ma escludendo la prelazione per il proponente. ... Nel frattempo per la preventiva approvazione, è stata inviata al CIPESS la proposta, che sarà la base delle offerte. Si procederà poi con la fase di invito a formalizzare le offerte e quindi la commissione valuterà ed individuerà l'aggiudicatario. L'obiettivo è quello di giungere a entro la fine del corrente anno con il nominativo del nuovo concessionario.».

Gli Amministratori ribadiscono comunque il fermo intendimento della Società a partecipare alla gara per la concessione della tratta autostradale A22 Brennero-Modena, rimanendo quindi in attesa della lettera di invito a presentare offerta ai soggetti pre-qualificati da parte del Concedente.

Per quanto a conoscenza del Collegio, gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 5, del Codice civile.

Il C.d.A. della Società, in data 15 maggio 2026, ha deliberato di convocare l'Assemblea dei Soci chiamata ad approvare il Bilancio d'esercizio 2025 entro il termine massimo di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale, così come previsto dall'articolo 14 dello Statuto nel rispetto dell'art. 2364 del Codice civile e deliberato dal C.d.A. del 25 febbraio 2026.

Il progetto di bilancio d'esercizio della **Autostrada del Brennero S.p.A.** al 31.12.2025, sottoposto al Vostro esame, è stato deliberato dal Consiglio di amministrazione della Società nella seduta del 15 maggio 2026.

Abbiamo verificato che gli amministratori hanno dichiarato la conformità alle norme di riferimento che disciplinano la redazione del bilancio d'esercizio.

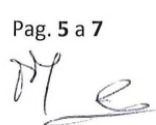
Si dà atto che il revisore ha rilasciato in data odierna la propria relazione ex art. 14 del D. Lgs. n. 39 del 2010 contenente un giudizio senza modifica e con richiamo di informativa.

Di seguito si riporta il giudizio espresso nella relazione del soggetto incaricato della revisione legale il bilancio d'esercizio al 31.12.2025 *«A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.».*

La società di revisione legale dei conti ha operato, comunque, un richiamo di informativa con il quale ha posto in evidenza che *«Richiamiamo l'attenzione a quanto indicato nel paragrafo "Continuità aziendale" della nota integrativa, dove gli amministratori commentano la situazione relativa alla concessione autostradale scaduta in data 30 aprile 2014 e lo stato del processo di assegnazione della nuova concessione. Nel medesimo paragrafo, gli amministratori riportano le proprie valutazioni e considerazioni in base alle quali hanno reputato confermato il presupposto della continuità aziendale utilizzato per la predisposizione del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025.*

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto.».

Il progetto di Bilancio, corredato dalla Relazione sulla gestione, si articola nello Stato patrimoniale, nel Conto economico, nel Rendiconto finanziario e nella Nota integrativa ed evidenzia un utile netto d'esercizio di euro 89.062.046 rispetto ad un utile pari a euro 97.922.796 registrato nell'esercizio 2024.

  
Pag. 5 a 7

Il patrimonio netto, considerato l'utile di periodo, evidenzia un totale di euro 1.048.768.131 fronte di un valore di euro 994.999.585 esposto nel bilancio d'esercizio 2024.

In relazione alle attività di competenza attribuite allo stesso Collegio per quanto concerne il processo di redazione del bilancio di esercizio, ricordando nuovamente che la revisione legale dei conti è attribuita alla società di revisione, si evidenzia quanto segue:

- è stata verificata, per quanto di competenza dell'Organo di controllo, l'osservanza delle norme di legge inerenti alla formazione e all'impostazione del bilancio; in particolare si dà atto che nella redazione dello stesso sono stati seguiti i principi previsti dall'art. 2423 *bis* del Codice civile; si attesta altresì che sono stati rispettati gli schemi di stato patrimoniale e di conto economico previsti dal Codice civile e che gli amministratori non hanno fatto ricorso alle deroghe previste dagli articoli 2423, IV comma, e 2423 *bis*, II comma, del Codice civile;
- la Nota integrativa contiene i criteri di valutazione seguiti per la formazione del bilancio e le informazioni richieste dalle norme vigenti.

Il Collegio ha preso atto che, come accertato dalla Società di Revisione, la relazione sulla gestione risulta conforme alle leggi vigenti, nonché coerente con le deliberazioni adottate dal Consiglio di Amministrazione e con i fatti rappresentati dal bilancio di esercizio.

3) Osservazioni e proposte in ordine alla approvazione del bilancio.

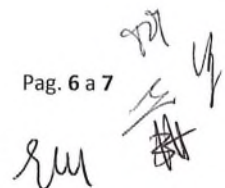
Considerando le risultanze dell'attività svolta dal Collegio e il giudizio espresso nella relazione di revisione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti, non rileviamo motivi ostativi all'approvazione, da parte dei Soci, del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, così come redatto dagli amministratori.

In ogni caso, sulla proposta di rimettere ai Soci ogni decisione in merito alla destinazione dell'utile d'esercizio formulata dagli Amministratori nella seduta del 15 maggio 2026, il Collegio sindacale - nel richiamare l'invito a non distribuire utili formulato, anche in passato, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e rivolto alle società concessionarie nei cui confronti è intervenuta la scadenza della concessione - ritiene opportuno invitare i Soci a non deliberare la distribuzione di alcun dividendo considerato anche quanto comunicato dal MIT l'11 febbraio 2026, laddove nella nota indirizzata alle Società Concessionarie Autostradali «... *evidenzia il prevalente interesse pubblico ad escludere la ripartizione di utili e/o di riserve patrimoniali, a garanzia del pieno recupero dei crediti che dovessero emergere nei confronti dell'Amministrazione.*»; ciò tenendo conto dell'incertezza, a tutt'oggi, degli esiti dell'aggiudicazione alla Società dell'affidamento in concessione dell'autostrada. Pertanto, ad avviso del Collegio è necessario, rafforzare il patrimonio aziendale e la liquidità, anche in una prospettiva di fabbisogno di medio periodo.

* * *

Anche per il bilancio consolidato il revisore ha rilasciato in data odierna la propria relazione *ex art. 14* del D.Lgs. n. 39 del 2010 contenente un giudizio senza modifica e con richiamo di informativa.

Pag. 6 a 7

Handwritten signatures and initials in black ink, including a large 'SM' and several other scribbles.

* * *

La presente relazione è condivisa da tutti i componenti effettivi del Collegio che la sottoscrivono.

Letta, confermata e sottoscritta.

Trento, 29 maggio 2026.

Il Collegio dei Sindaci

- Dott.ssa Rossana TIRONE, Presidente;



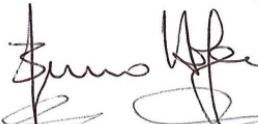
- Dott.ssa Elisena MARELLA, Sindaco effettivo;



- Rag. Martha FLORIAN VON CALL, Sindaco effettivo;



- Dott. Benno HOFER, Sindaco effettivo;



- Dott. Tommaso ZANINI, Sindaco effettivo.





Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 39/2010

Agli Azionisti di

Autostrada del Brennero SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Autostrada del Brennero SpA (la "Società"), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2025, dal conto economico, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240, Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Ginna 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229681 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 290411 - **Napoli** 80121 Via del Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Via Pisacane 1B Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Via Santa Maria 11 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Udine** 33100 Piazza Belloni 9/10 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001.

www.pwc.com/it



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.

Richiamo di informativa

Richiamiamo l'attenzione a quanto indicato nel paragrafo "Continuità aziendale" della nota integrativa, dove gli amministratori commentano la situazione relativa alla concessione autostradale, scaduta in data 30 aprile 2014, e lo stato del processo di assegnazione della nuova concessione. Nel medesimo paragrafo, gli amministratori riportano le proprie valutazioni e considerazioni in base alle quali hanno reputato confermato il presupposto della continuità aziendale utilizzato per la predisposizione del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione 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 un'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 prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento.



In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/2010

Gli amministratori di Autostrada del Brennero SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione di Autostrada del Brennero SpA al 31 dicembre 2025, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di:

- esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio;
- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Autostrada del Brennero SpA al 31 dicembre 2025.



Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Padova, 29 maggio 2026

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Alexander Mayr', written over a faint, stylized blue line graphic.

Alexander Mayr

(Revisore legale)

BILANCI E RELAZIONI **2025**

ASSEMBLEA

Proposte all'assemblea ordinaria

Convocazione assemblea ordinaria

PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA ORDINARIA

Signori Azionisti,

riteniamo di aver riferito in modo dettagliato sui fatti di gestione dell'esercizio 2025 e di aver fornito notizia dei principali avvenimenti accaduti.

Il Consiglio di Amministrazione Vi invita pertanto:

- a discutere ed approvare la Relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione e il Bilancio al 31.12.2025 da cui risulta un Utile di esercizio pari ad Euro 89.062.046,00;
- a decidere in merito alla destinazione dell'Utile di esercizio di Euro 89.062.046,00.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

CONVOCAZIONE ASSEMBLEA ORDINARIA

I Signori Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria presso

la sede legale della Società, in via Berlino n. 10 - Trento,

in prima convocazione per il giorno 16 giugno 2026 ad ore 15:00, e occorrendo, in seconda convocazione per il giorno 7 luglio 2026 ad ore 15:00, per deliberare sul seguente

ORDINE DEL GIORNO

1. Concessione autostradale. Informativa ed eventuali deliberazioni.
2. Bilancio 2025; relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione; relazione del Collegio Sindacale e relazione della Società di Revisione.
3. Destinazione dell'utile di esercizio.
4. Bilancio 2025 Consolidato di Gruppo. Presa d'atto.

Potranno intervenire all'Assemblea, gli Azionisti che siano legittimati all'esercizio del diritto di voto ai sensi di legge. Gli Azionisti che non siano già iscritti nel Libro dei Soci dovranno depositare le loro azioni presso la sede sociale, almeno il giorno precedente dell'Assemblea.

ASSEMBLEA ORDINARIA - DELIBERAZIONI

Ad 2) Bilancio 2025; relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione; relazione del Collegio Sindacale e relazione della Società di Revisione.

Estratto del verbale dell' Assemblea Ordinaria dei Soci di Autostrada del Brennero S.p.A. di data 7 luglio 2026.

omissis

L'Assemblea dei Soci di Autostrada del Brennero SpA

omissis

- preso atto della relazione sulla gestione del Consiglio di Amministrazione, tenuto conto del parere favorevole del Collegio Sindacale, preso altresì atto della relazione della Società di Revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A.,

delibera

- di approvare la relazione sulla gestione e il Bilancio di Esercizio 2025 costituito da stato patrimoniale, conto economico, rendiconto finanziario e nota integrativa, dal quale risulta un utile netto di esercizio di Euro 89.062.046;
- di approvare l'operato del Consiglio di Amministrazione fino ad ora svolto relativamente alle attività poste in essere in relazione agli aspetti concessori della tratta autostradale A22 Brennero Modena.

omissis

ASSEMBLEA ORDINARIA - DELIBERAZIONI

Ad 3) Destinazione dell'utile di esercizio.

Estratto del verbale dell' Assemblea Ordinaria dei Soci di Autostrada del Brennero S.p.A. di data 7 luglio 2026.

omissis

L'Assemblea dei Soci di Autostrada del Brennero SpA

omissis

delibera

- di ripartire l'utile di esercizio di Euro 89.062.046 come segue:
 - destinare quota parte dell'utile di esercizio, pari ad Euro 35.293.500, all'erogazione di un dividendo di Euro 23,00 per ciascuna delle 1.534.500 azioni, di nominali Euro 36,15, ai sensi dell'articolo 2357 ter comma 2 del Codice Civile;
 - destinare l'utile residuo di esercizio di Euro 53.768.546 a Riserva Straordinaria;
- di stabilire la data del pagamento del dividendo a partire dal 31 luglio 2026.

omissis

BILANCI E RELAZIONI **2025**

BILANCIO CONSOLIDATO 2025

BILANCI E RELAZIONI **2025**

BILANCIO CONSOLIDATO

Relazione
sulla gestione 2025

RELAZIONE SULLA GESTIONE DEL GRUPPO

AREA DI CONSOLIDAMENTO – STRUTTURA DEL GRUPPO

Il bilancio consolidato della Società per azioni Autostrada del Brennero S.p.A., per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, comprende i bilanci della Capogruppo e delle sue controllate, nonché la quota di partecipazione del Gruppo in società collegate. Nel prospetto che segue sono dettagliate, con le rispettive quote di possesso, le società controllate, per le quali è stato adottato il consolidamento integrale.

Denominazione	Capitale Sociale al 31/12/2025	Patrimonio netto al 31/12/2025	Quota % partecipazione diretta al 31/12/2025
Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. controllata direttamente da Autostrada del Brennero S.p.A. (n. azioni 700.000, valore nominale € 100,00)	70.000.000	70.000.000	54,30%
Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. controllata direttamente da Autostrada del Brennero S.p.A.	70.000.000	70.000.000	51,00%
Sadobre S.p.A. controllata direttamente da Autostrada del Brennero S.p.A. (n. azioni 6.700.000, valore nominale € 1,00)	6.700.000	12.336.402	100,00%
S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. controllata direttamente da Autostrada del Brennero S.p.A. (n. azioni 45.000, valore nominale € 1.000,00)	45.000.000	106.949.640	100,00%
S.T.R. 2 S.p.A. controllata direttamente da STR S.p.A. ed indirettamente da Autostrada del Brennero S.p.A. (n. azioni 1.000.000, valore nominale € 1,00)	1.000.000	86.016.872	89,63%
Rail Traction Company S.p.A. controllata direttamente da STR 2 S.p.A. ed indirettamente da STR S.p.A. e Autostrada del Brennero S.p.A. (n. azioni 715.000, valore nominale € 10,00)	7.150.000	15.388.453	95,53%
InRail S.p.A. controllata direttamente da STR 2 S.p.A. ed indirettamente da STR S.p.A. e Autostrada del Brennero S.p.A. (n. azioni 1.850.000, valore nominale € 1,00)	1.850.000	4.790.222	100,00%
Virtual Design S.r.l. controllata direttamente da Autostrada del Brennero S.p.A.	10.200	152.708	52,00%

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE E ALTRE IMPRESE:

L'iscrizione in bilancio delle ulteriori partecipazioni è stata effettuata valutando:
con il metodo del patrimonio netto le partecipazioni possedute nelle società collegate:

- IIT Hydrogen S.r.l.
- Lokomotion GmbH

con il metodo del costo quelle detenute nelle altre partecipazioni:

- Interbrennero S.p.A. (Interporto Servizi Doganali e Intermodali del Brennero)
- Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE)
- Quadrante Servizi S.r.l.

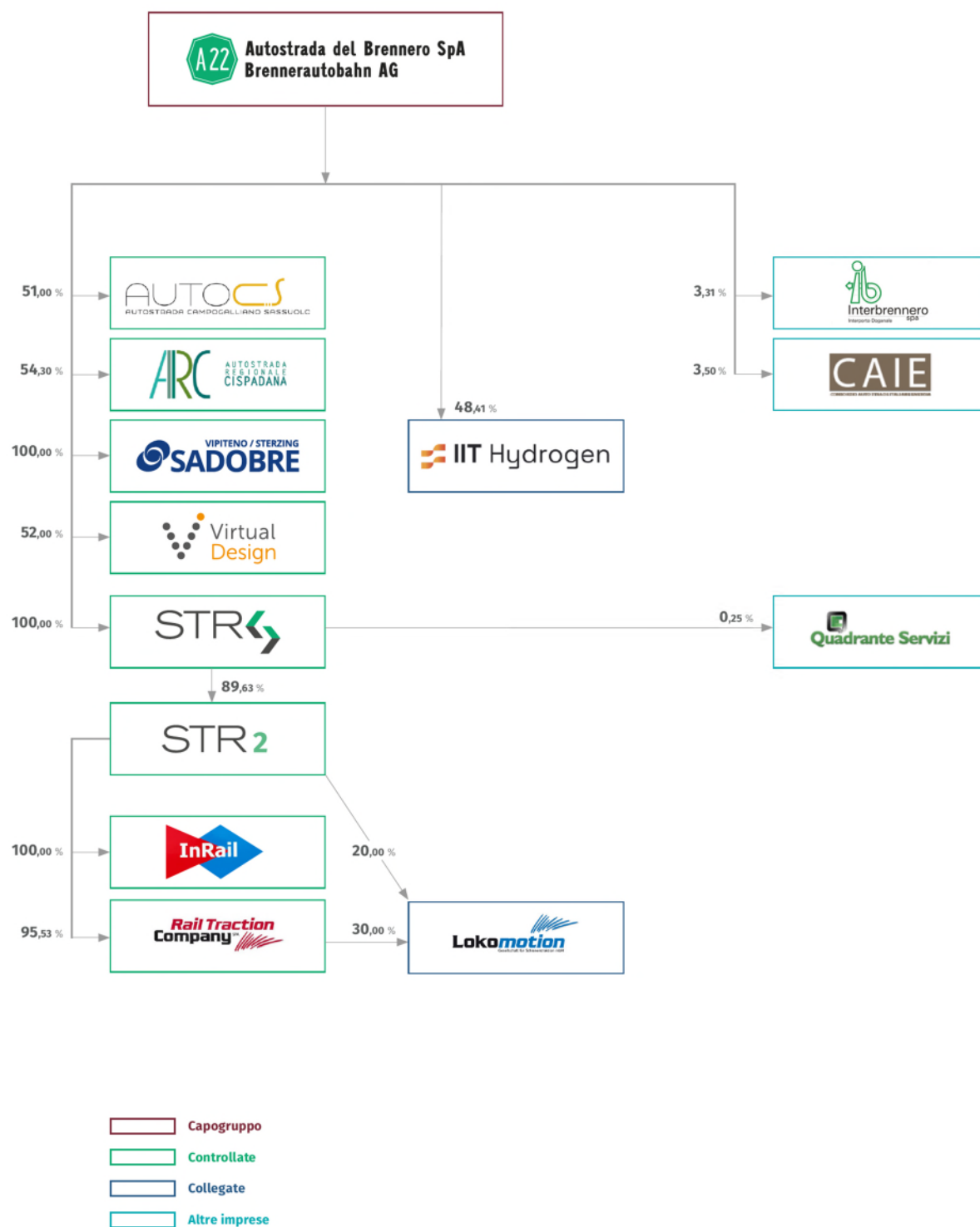
La partecipazione in IIT Hydrogen S.r.l., iscritta al patrimonio netto, è stata prudenzialmente svalutata a seguito della perdita d'esercizio registrata dalla collegata nell'esercizio 2025.

La partecipazione nella collegata Lokomotion GmbH è stata iscritta all'*equity value*, rilevando la relativa svalutazione, tramite scritture di consolidamento.

Non si è rilevato che sussistano i presupposti per procedere alla svalutazione di altre partecipazioni, poiché non sono state riscontrate perdite durevoli di valore.

Per maggiori dettagli relativi alle partecipazioni non comprese nell'area di consolidamento si rimanda agli allegati n. 28 e n. 29.

ORGANIGRAMMA SOCIETARIO DEL GRUPPO AL 31 DICEMBRE 2025



ATTIVITÀ DEL GRUPPO

Il Gruppo Autostrada del Brennero può essere rappresentato dal seguente prospetto che descrive, per organizzazione e attività delle diverse *business unit*, le società incluse nel perimetro di consolidamento ed il metodo di consolidamento utilizzato.

Struttura del Gruppo ed area di consolidamento									
		Settore autostradale		Servizi accessori al trasporto autostradale	Trasporto ferroviario				Servizi accessori a progettazione e monitoraggio opere
Capogruppo	Sede	Autostrada del Brennero S.p.A.							
	Attività	Trento progettazione, costruzione ed esercizio di autostrade a pedaggio nonché di opere stradali, contigue o complementari e di opere pubbliche, o di pubblica utilità accessorie o comunque connesse con le attività autostradali o comunque funzionali allo sviluppo del trasporto, anche intermodale.							
Controllate consolidate integralmente	Sede	Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. (ARC S.p.A.)	Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. (AUTOCS S.p.A.)	Stazione Autostradale Doganale di Confine del Brennero S.p.A. (SADOBRE S.p.A.)	STR Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. (STR S.p.A.)	STR 2 S.p.A.	InRail S.p.A.	Rail Traction Company S.p.A. (RTC S.p.A)	Virtual Design Srl
	Attività	Trento affidamento ed esecuzione di opere e servizi previsti dal contratto di concessione avente ad oggetto la progettazione, costruzione e gestione dell'autostrada regionale cispadana, nonché attività connesse opportune e strumentali al raggiungimento dell'oggetto sociale	Trento esecuzione di opere e servizi previsti dalla concessione avente ad oggetto le attività di progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo tra la A22 e la SS 467 "Pedemontana"	Campo di Trens (BZ) gestione di stazioni doganali di confine e autoparchi;progettazione, costruzione e realizzazione di zone turistico-commerciali; gestione diretta o indiretta di tutti i servizi connessi agli autoparchi e alle aree annesse; attività, in proprio o tramite terzi di assistenza ad automezzi (quali officine meccaniche e carrozzerie) ed alla persona (quali somministrazione alimenti e bevande, bar e ristoranti)	Bolzano La società promuove il trasporto merci e il trasporto persone prevalentemente sull'asse ferroviario del Brennero compresa la facoltà di esercitare e gestire direttamente per conto terzi il trasporto merci e persone sulla rete ferroviaria. Essa coordina e favorisce tutte le iniziative dei propri soci che vengono da questi proposte, allo scopo di facilitare, sviluppare e soprattutto garantire il trasporto merci e persone prevalentemente attraverso il Brennero.	Bolzano i) assunzione, detenzione e gestione di partecipazioni in altre società costituite ed operanti in Italia e all'estero ii) pianificazione, organizzazione e controllo strategico e operativo delle società nelle quali partecipa; iii) concessione di finanziamenti/prestazioni di servizi in materia amministrativa, organizzativa e di gestione finanziaria alle società partecipate, coordinamento tecnico, amministrativo e finanziario delle società appartenenti allo stesso gruppo.	Genova pianificazione, organizzazione ed effettuazione del trasporto ferroviario merci, gestione traffico ferroviario, acquisizione gestione e vendita dei beni necessari all'esecuzione dell'oggetto sociale ed attività opportune, utili e strumentali al suo raggiungimento	Bolzano pianificazione, organizzazione ed effettuazione del trasporto ferroviario merci, gestione traffico ferroviario, acquisizione gestione e vendita dei beni necessari all'esecuzione dell'oggetto sociale ed attività opportune, utili e strumentali al suo raggiungimento	Trento attività di realizzazione di elaborazioni grafiche e design che opera prevalentemente nel settore architettonico, infrastrutture e Real Estate e che negli anni, grazie al know how acquisito e lo sviluppo di software sempre più performanti, si è specializzata nella realizzazione di immagini renderizzate e fotorealistiche.
Collegate consolidate con il metodo del patrimonio netto	Sede			Lokomotion GmbH					
	Attività			Monaco impresa ferroviaria privata tedesca, con licenza di operare sia in Germania che in Austria.					

Dalla lettura del precedente prospetto si evince come, nel Gruppo, si concentrino capacità e competenze specifiche e appropriate, opportune ed utili, in grado di creare sinergie atte a rendere più efficiente e sostenibile la filiera dei trasporti fornendo servizi alle persone, ai mezzi e alle imprese attraverso l'integrazione fra diverse realtà, inducendo così a considerare il trasporto medesimo non più come somma di attività distinte e autonome dei diversi vettori interessati, ma come un'unica prestazione, in una visione globale del trasporto e, quindi, in un'ottica di catena logistica integrata.

- Rapporti con le imprese partecipate

Autostrada del Brennero S.p.A., nelle sue funzioni di Capogruppo, provvede a coordinare e supportare le attività del Gruppo, fornendo le direttive in merito agli indirizzi strategici da perseguire e vigilando sulla gestione delle società controllate.

In data 8 novembre 2013 il Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero S.p.A. - al fine di efficientare sia dal punto di vista economico che funzionale la struttura del Gruppo e le attività dallo stesso esercitate - ha deliberato il Regolamento di Gruppo, documento costituente le disposizioni organizzative, nel quadro di strategie comuni.

Il Regolamento, approvato e fatto proprio dai Consigli di Amministrazione delle partecipate, consente alle stesse di operare, pur nella propria autonomia, in armonia con il modello di governo definito, volto a promuovere la gestione efficiente e la valorizzazione delle singole società e del Gruppo nel suo complesso.

In data 24 ottobre 2014 ed in data 24 luglio 2015 il Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero S.p.A. ha deliberato le direttive in merito agli indirizzi strategici da perseguire da parte delle Società controllate.

In data 29 luglio 2016 il Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero S.p.A. ha approvato un aggiornamento del Regolamento di gruppo. L'aggiornamento ha previsto l'inserimento di una sezione dedicata all'Organismo di Vigilanza della Capogruppo, agli Organismi delle Controllate e ai flussi informativi tra gli Organismi di Vigilanza delle Controllate e l'Organismo di Vigilanza della Capogruppo. L'aggiornamento è stato successivamente recepito da ciascuna delle singole Controllate nel corso della prima seduta utile del proprio Consiglio di Amministrazione.

In data 26 maggio 2017 il Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero S.p.A. ha approvato il documento "Piano di razionalizzazione e individuazione delle partecipazioni strategiche" in cui sono state classificate le partecipazioni in base alla loro strategicità ai fini aziendali. Il Consiglio ha inoltre deliberato di dare avvio alle procedure necessarie alla dismissione, liquidazione e/o eventuale recesso delle società non strategiche.

In data 19 giugno 2020 il Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero S.p.A., sulla base dei nuovi reati ex D. Lgs. 231/2001 entrati in vigore nel corso degli esercizi 2019 e 2020, ha provveduto, all'aggiornamento dei seguenti documenti: l'"Analisi dei Rischi – Gap Analysis", il "Modello di Organizzazione Gestione e Controllo", il "Codice Etico e di Comportamento" ed il "Codice Disciplinare".

In particolare, il Codice Etico e di Comportamento ed il Codice Disciplinare sono stati revisionati rendendoli applicabili anche alle Società controllate. Tali Società hanno portato detti documenti all'attenzione dei rispettivi Consigli di Amministrazione di data: 30 luglio 2020 in Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A.; 5 agosto 2020 in Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.; 25 agosto 2020 in Sadobre S.p.A.; 8 settembre 2020 in S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A.; 21 luglio 2023 in S.T.R. 2 S.p.A.; 15 settembre 2020 in Rail Traction Company S.p.A.; 28 marzo 2022 in InRail S.p.A.

In data 16 ottobre 2020 il Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero S.p.A., a seguito dell'entrata in vigore del Decreto legislativo 14 luglio 2020 n. 75 (recepimento della Direttiva UE 2017/1731 cd. "Direttiva PIF") che ha comportato la modifica degli artt. 24, 25, 25-quinquiesdecies e l'introduzione dell'art. 25-sexiesdecies del Decreto 231/2001, ha provveduto all'aggiornamento dell'"Analisi dei rischi - Gap Analysis" e del "Modello di Organizzazione Gestione e Controllo".

In data 16 settembre 2022 il Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero S.p.A., sulla base dei nuovi reati ex D. Lgs. 231/2001 entrati in vigore nel corso degli esercizi 2021 e 2022, ha provveduto, all'aggiornamento dei seguenti documenti: l'"Analisi dei Rischi – Gap Analysis", il "Modello di Organizzazione Gestione e Controllo", il "Codice Etico e di Comportamento" ed il "Sistema Sanzionatorio e del Registro dei Trattamenti dei dati ai sensi del regolamento UE 679/2016".

Tali documenti così aggiornati sono stati portati dalle Società controllate all'attenzione dei rispettivi Consigli di Amministrazione di data: 20 dicembre 2022 in Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A e in Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.; 24 gennaio 2023 in Rail Traction Company S.p.A.; 17 marzo 2023 in Sadobre S.p.A.; 20 gennaio 2023 in S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A.; si segnala altresì che in data 17 febbraio 2023 il Consiglio di Amministrazione di S.T.R. 2 S.p.A. ha conferito l'incarico per la predisposizione del Modello di Organizzazione e Gestione ex D.Lgs. 231/01, che è stato successivamente approvato in data 21 luglio 2023, congiuntamente ai documenti di cui sopra.

In data 18 settembre 2023 il Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero S.p.A. ha preso atto dell'implementazione delle procedure del Sistema Organizzativo con riferimento a "Gestione delle segnalazioni (Whistleblowing)", "Gestione delle operazioni con le parti correlate" e "Gestione dei finanziamenti". La Capogruppo ha altresì disposto l'invio di una comunicazione alle società controllate, informando le medesime dell'aggiornamento del compendio delle procedure del sistema organizzativo aziendale, nonché, in funzione delle politiche di direzione e coordinamento del Gruppo, invitando al recepimento, in capo alle controllate stesse, di principi analoghi a quelli adottati dalla Capogruppo in relazione a tali aggiornate procedure.

Nel compimento del proprio ruolo all'interno del Gruppo, Autostrada del Brennero S.p.A. si è impegnata inoltre a fornire un supporto, sia in ambito finanziario che amministrativo contabile, organizzativo e gestionale.

Con riferimento agli interventi della Capogruppo di natura finanziaria effettuati nel 2025, si ricordano:

- il versamento in conto futuro aumento di capitale in IIT Hydrogen S.r.l.:
 - in data 29 aprile 2025, l'Assemblea dei Soci di IIT, a fronte della perdita d'esercizio di Euro 1.536.599 registrata con riferimento al Bilancio al 31 dicembre 2024, approvato nell'ambito della medesima seduta assembleare, con nota di data 30 aprile 2025 I.I.T. ha richiesto ai propri Soci di effettuare un versamento in conto futuro aumento di capitale entro il 30 maggio 2025, secondo la relativa quota di spettanza;
 - il Consiglio di Amministrazione di Autostrada del Brennero S.p.A., nella seduta del 16 maggio 2025, ha deliberato di approvare, nell'importo di Euro 740.899,51, il versamento in conto futuro aumento capitale sociale della società partecipata IIT, prevedendo altresì la possibilità di procedere, in sostituzione di eventuali mancati apporti da parte di Soci minoritari della partecipata stessa, ad un ulteriore versamento di Euro 24.338,99, fino al raggiungimento di un importo massimo versato di Euro 765.238,50. Il versamento è avvenuto per l'importo di Euro 740.899,51.
- la concessione a Rail Traction Company S.p.A. dei seguenti finanziamenti fruttiferi:
 - per la copertura della terza tranche di pagamento per l'acquisto delle locomotive, il 31 gennaio 2025, Euro 2.000.000;
 - per la copertura dell'ultima tranche di pagamento per l'acquisto delle locomotive, il 23 luglio 2025, Euro 6.250.000;

L'erogazione complessiva a favore di Rail Traction Company S.p.A., considerando anche le erogazioni occorse nell'esercizio 2024, pari a Euro 6.000.000, è risultata pertanto pari ad Euro 14.250.000. In data 29 settembre 2025 la controllata ha provveduto al rimborso di quota parte del suddetto finanziamento per un importo pari ad Euro 10.250.000; il residuo importo è stato successivamente incassato dalla Capogruppo entro la scadenza prevista di gennaio 2026.

- la concessione a InRail S.p.A. dei seguenti finanziamenti fruttiferi:
 - per la copertura della terza tranche di pagamento per l'acquisto delle locomotive, il 31 gennaio 2025, Euro 1.000.000;
 - per la copertura dell'ultima tranche di pagamento per l'acquisto delle locomotive, il 23 luglio 2025, Euro 3.130.000;

L'erogazione complessiva a favore di InRail S.p.A., considerando anche le erogazioni occorse nell'esercizio 2024, pari a Euro 3.000.000, è risultata pertanto pari ad Euro 7.130.000. In data 29 settembre 2025 la controllata ha provveduto al rimborso di quota parte del suddetto finanziamento per un importo pari ad Euro 5.130.000; il residuo importo è stato successivamente incassato dalla Capogruppo entro la scadenza prevista di gennaio 2026.

Con riferimento all'ottimizzazione delle risorse infragruppo al fine di garantire un efficientamento amministrativo, contabile, organizzativo e gestionale, si ricordano i contratti di *service* in essere, per l'esercizio 2025 tra Autostrada del Brennero S.p.A. e:

- Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.
- Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A.
- Sadobre S.p.A.
- S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A.
- S.T.R. 2 S.p.A.

ANDAMENTO DELLA GESTIONE DEL GRUPPO

Di seguito si relaziona sulla situazione complessiva delle imprese incluse nel consolidato e sull'andamento della gestione del Gruppo nel suo insieme e delle singole società nei diversi settori, esponendo i dati e gli eventi più significativi che hanno caratterizzato l'esercizio 2025.

Il risultato d'esercizio del Gruppo

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 chiude con un utile di Gruppo di Euro 80.302.389 (Euro 88.985.930 nell'esercizio precedente) ed un valore della produzione di Euro 548.465.322 (Euro 561.150.524 nell'esercizio precedente).

Il bilancio evidenzia un patrimonio netto di Gruppo di Euro 1.033.374.349 (Euro 988.406.322 nell'esercizio precedente) ed un patrimonio netto di competenza di azionisti terzi di Euro 76.242.963 (Euro 76.390.416 nell'esercizio precedente).

La riduzione del risultato del Gruppo di Euro 8.683.541 è da imputare preliminarmente al decremento del risultato della Capogruppo, che chiude l'esercizio 2025 con un utile di Euro 89.062.046 (Euro 97.922.796 nel

Bilancio Consolidato

2024), diminuito in particolare per la riduzione dei proventi netti derivanti dalla gestione finanziaria (Euro -9,4 milioni rispetto all'esercizio precedente), compensata da un incremento del risultato dell'attività caratteristica, grazie sia all'aumento degli introiti da pedaggio, nonché da una generale riduzione dei costi caratteristici, tra cui per acquisti e servizi.

La differenza tra valore e costi della produzione è positiva per Euro 88.912.816 (Euro 81.021.231 nell'anno precedente). L'aumento di tale valore rispetto all'esercizio 2024 è da attribuirsi alla riduzione (4% circa) registrato nei costi di esercizio, a fronte dell'aumento dei ricavi (2% circa).

Per consultare i bilanci delle Società controllate oggetto di consolidamento, si rimanda alla sezione "Allegati al Bilancio Consolidato", rispettivamente all'allegato n. 32 per il bilancio di Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A., al n. 33 per il bilancio di Autostrada Regionale Cispadana S.p.A., al n. 34 per il bilancio di Sadobre S.p.A., al n. 35 per il bilancio di S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A., al n. 36 per il bilancio di S.T.R. 2 S.p.A., al n. 37 per il bilancio di Rail Traction Company S.p.A., al n. 38 per il bilancio di InRail S.p.A. e al n. 39 per il bilancio di Virtual Design S.r.l.

Andamento della gestione della Società Capogruppo Autostrada del Brennero S.p.A.

Per quanto attiene l'andamento sulla gestione della capogruppo Autostrada del Brennero S.p.A. si rimanda a quanto ampiamente esposto nella Relazione sulla gestione al bilancio di esercizio della stessa.

ANDAMENTO DELLA GESTIONE DELLE SOCIETÀ CONSOLIDATE

Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. (Autocs S.p.A.) - Trento (51%).

Rapporti con il concedente

Facendo seguito alla sottoscrizione della Convezione di Concessione avvenuta il 4 dicembre 2014 – e digitalmente, insieme all’atto aggiuntivo, in data 24 aprile 2018 – la Società ha dato corso alle diverse attività di progettazione relative alle opere da realizzare, così come convenzionalmente previsto. Di seguito si illustrano i principali eventi dei differenti iter approvativi:

- Collegamento Autostradale Campogalliano-Sassuolo tra la A22 e la SS467 "Pedemontana"

In data 12 novembre 2018 Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. ha provveduto, nel rispetto delle tempistiche previste nella Convenzione di Concessione, a consegnare al Concedente il Progetto Esecutivo del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo tra la A22 e la SS 467 "Pedemontana" relativamente a tutti e tre i lotti funzionali in cui è stata suddivisa l’infrastruttura.

In data 7 febbraio 2019, con nota n. 3175, il Concedente ha comunicato di aver trasmesso gli elaborati progettuali alla Struttura Tecnica di Missione per la predisposizione di una valutazione interpretativa secondo la metodologia dell’Analisi Costi-Benefici, la quale veniva portata a termine con esito positivo.

Con nota n. 22139 del 16 settembre 2019, il MIT ha richiesto ad Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. di nominare il Responsabile del Procedimento ai sensi dell’art. 31 D.Lgs. 50/2016. In ottemperanza a tale richiesta, la Società ha nominato un RUP, il quale – in data 29 ottobre 2019 – ha richiesto l’avvio del processo di verifica ai sensi dell’articolo 26 del Codice degli Appalti.

In data 1 ottobre 2019 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso il Decreto n. 22531 di data 20 settembre 2019, che approva, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto esecutivo del collegamento autostradale Campogalliano Sassuolo tra la A22 e la S.S. 467 “Pedemontana”, per un importo complessivo di € 406.444.674,80, di cui € 300.917.266,70 per lavori a base d’asta (comprensivi di € 16.814.963,11 per oneri di sicurezza non soggetti a ribasso) ed € 105.527.408,10 per somme a disposizione.

In data 4 febbraio 2020 con nota protocollo n. 3264, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali (ufficio ispettivo di Bologna) – ha chiesto notizie riguardo al completamento dell’attività di verifica ai fini della validazione del progetto, nonché un aggiornamento circa la gestione delle attività espropriative.

In data 5 febbraio 2020 la Società ha prontamente risposto sintetizzando i passaggi fondamentali di tali attività.

In data 8 giugno 2020, il RUP ha inviato la validazione di progetto ad Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A., la quale, in data 15 giugno 2020, ha provveduto ad inoltrare al Concedente il progetto esecutivo verificato e validato, ai fini di ottenerne l’approvazione, così ottemperando alle prescrizioni del Decreto di approvazione del progetto esecutivo del 20 settembre 2019 n. 22531.

A far data dal 18 marzo 2020, in ragione della pandemia di Covid-19 che ha colpito il Paese, la Società ha inviato al Concedente svariate richieste, volte all’ottenimento della sospensione dei termini concessori, del versamento dell’importo di cui all’art. 3 comma 2 lett. gg) della Convenzione, nonché alla revisione del Piano Economico Finanziario.

Con nota prot. 387/21 del 10 giugno 2021 la Società ha provveduto ad inviare al Concedente istanza di proroga della dichiarazione di pubblica utilità aderendo all'interpretazione prudenziale circa la validità della medesima, in base alla quale il termine di sette anni di cui all'art. 166 D.lgs. 163/2006 sarebbe decorrente dalla sottoscrizione della Convenzione, ossia dal 4 dicembre 2014. Sulla base di tale interpretazione prudenziale, il termine di scadenza della pubblica utilità sarebbe stato il 4 dicembre 2021, cui avrebbero dovuto essere aggiunti 53 giorni ulteriori in forza dell'art. 103 comma 1 - l'art. 103 del D.L. 17 marzo 2020 n. 18 convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27. La dichiarazione di pubblica utilità pertanto sarebbe scaduta il 28 gennaio 2022.

Con nota prot. 518 del 6 agosto 2021 è stata inviata istanza di revisione del PEF al Concedente e per conoscenza al CIPE.

Il Concedente – con nota n. 154 del 5 gennaio 2022 – ha ritenuto tale istanza per il riequilibrio del Piano Economico Finanziario non conforme alla normativa vigente e, conseguentemente, non accoglibile.

In data 13 gennaio 2022, il MIMS – con nota n. 566 protocollata al n. 25/22 – ha trasmesso il decreto direttoriale di proroga biennale del termine di efficacia della dichiarazione di pubblica utilità dell'Opera fino al 26 gennaio 2024.

A seguito di numerose interlocuzioni, con nota protocollo ACS n. 363/22 del 29 marzo 2022, la Società ha trasmesso al Concedente la proposta di revisione del PEF, corredata dai relativi allegati (revisione del Piano Finanziario Regolatorio, relazione accompagnatoria al PEF, cronoprogramma, variabili macro, quadro economico nonché aggiornamento dello studio di traffico presentato ad agosto 2021) e bozza del II Atto aggiuntivo alla Convenzione, parte integrante dell'istanza.

Nell'attesa della decisione del Concedente in riferimento alla proposta di revisione del PEF, è pervenuta alla Società la nota n. 13038 di data 19 maggio 2022, protocollata al n. ACS 481/22 del 20 maggio 2022, mediante la quale il Concedente ha circolarizzato i contenuti del Decreto Legge n. 50/2022, il quale consente alle stazioni appaltanti l'aggiornamento dei quadri economici dei progetti esecutivi in corso di approvazione o che risulteranno approvati ma non ancora appaltati/affidati, al prezziario di riferimento più aggiornato. Con nota protocollo ACS n. 505 di data 1 giugno 2022 la Società ha pertanto comunicato al Concedente, nelle more dell'approvazione della citata proposta di revisione del PEF, di voler recepire i contenuti della menzionata circolare, aggiornando conseguentemente il quadro economico del progetto esecutivo del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo al listino prezzi ANAS 2022, come stabilito dal D.L. n. 50/2022.

Tale aggiornamento aveva infatti fatto emergere un notevole aumento dell'importo totale (lavori a base d'appalto, oneri per la sicurezza, somme a disposizione della Concessionaria, somme a disposizione del Concedente).

La Società si è nel frattempo attivata per procedere al recepimento dei nuovi dati di quadro economico e dei dati di traffico aggiornati all'interno del PEF presentato in data 29 marzo 2022, ottenendo un risultato in termini di tasso di congrua remunerazione (TCR) del progetto fortemente in calo. La nuova versione recepiva altresì un adeguamento del tasso di interesse sul debito senior, dell'inflazione e della durata della concessione; quest'ultima al fine di riportare i dati del TCR a livelli simili a quelli della versione di marzo 2022 (che già scontava una notevole riduzione rispetto al tasso riconosciuto in Gara, il quale era a sua volta già stato ridotto con la sottoscrizione del I Atto Aggiuntivo).

In occasione di un incontro tenutosi in data 4 ottobre 2022, il Direttore Generale per le Strade e le Autostrade, l'Alta Sorveglianza sulle Infrastrutture stradali e la Vigilanza sui Contratti Concessori

Autostradali chiedeva di diminuire ulteriormente la redditività dell'investimento, mantenendo inalterata la durata concessoria.

Con nota n. 28769 protocollo ACS n. 689 del 15 novembre 2022 il Concedente ha ripercorso il presente iter, segnalando “nuovamente la necessità di acquisire la proposta di aggiornamento convenzionale, predisposta in coerenza con il quadro normativo e regolatorio di riferimento vigente”. Nella medesima nota, ha poi comunicato quanto segue: “Nelle more, si evidenzia l’obbligo in capo a codesta Concessionaria di procedere comunque al versamento delle quote di capitale sociale e, conseguentemente, di adottare ogni ulteriore misura rivolta a garantire un idoneo livello di patrimonializzazione durante l’intera estensione di concessione, al fine di assicurare le condizioni di bancabilità. In diretta attuazione degli impegni risultanti dall’atto convenzionale vigente si richiama altresì l’obbligo di proseguire, senza soluzioni di continuità, i procedimenti preordinati all’esecuzione dell’opera, anche al fine di escludere ulteriori aggravii di oneri.”

La Società si è pertanto attivata in tal senso, elaborando una serie di simulazioni di PEF, che recepissero le leve condivise in occasione degli incontri e dei colloqui tenutisi con il Concedente stesso. Ad esito di tale lavoro, il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 3 marzo 2023, ha dato mandato all’Amministratore Delegato di procedere ad un ulteriore incontro interlocutorio con il Concedente al fine di presentare le risultanze di tali ultime simulazioni di revisione del Piano Economico Finanziario, nonché di procedere a riconvocare il Consiglio di Amministrazione al fine di condividere gli esiti dell’incontro e deliberare i passi successivi per la presentazione dell’istanza di revisione del PEF.

In data 12 aprile 2023 si è infatti tenuto un incontro presso il Concedente in occasione del quale i vertici della Società hanno illustrato i contenuti delle più recenti simulazioni di PEF svolte, anticipate in data 11 aprile 2023, al fine di addivenire ad una soluzione condivisa. Ad esito di tale incontro, si è reso necessario svolgere alcuni ulteriori approfondimenti, nonché affidare all’ing. Franco Righetti dello Studio Righetti e Monte Ingegneri e Architetti Associati l’incarico di verificare l’attualità dei dati di traffico contenuti all’interno del PEF, procedendo con l’attività di aggiornamento dell’intero studio di traffico.

Con nota n. 9585 del 17 aprile 2023, il Concedente – in risposta alla simulazione di PEF trasmessa dalla Società con nota ACS 135 dell’11 aprile 2023 ed esplicitata in occasione della menzionata riunione – ha richiesto l’invio dei prospetti di Piano Economico Finanziario su supporto informatico in formato excel, opportunamente corredati da una relazione che espliciti le assunzioni adottate e le relative motivazioni, al fine di avviare le proprie attività di valutazione, richiamando – nelle more – l’obbligo convenzionalmente previsto per Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. di procedere alla capitalizzazione della Società nei termini risultanti dalle pattuizioni convenzionali.

Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. si è in seguito attivata per recepire i rilievi emersi nel corso della riunione con il Concedente in merito alla sopra richiamata proposta di revisione del PEF, svolgendo ulteriori simulazioni e trasmettendo le medesime al Concedente con nota protocollo n. 187 di data 23 maggio 2023.

Con nota n. 15914 del 22 giugno 2023 il Concedente, facendo seguito ad un ulteriore incontro tenutosi in data 15 giugno 2023, ha rimarcato la necessità di acquisire una proposta completa di Piano Economico Finanziario, comprensiva degli Atti e dei prospetti elaborati coerentemente alla documentazione che compone la Convenzione vigente, nonché ha ribadito l’esigenza di attuare tutte le misure finalizzate ad assicurare l’avvio dei lavori nei termini stabiliti dalla Convenzione di concessione vigente.

La Società ha fornito riscontro alla sopra citata richiesta del Concedente, segnalando come – per consentire l’invio di una proposta completa di PEF – fosse necessario definire e condividere i dati di input, i parametri di riferimento e le leve da utilizzare per garantirne la sostenibilità economico finanziaria. La revisione del PEF è infatti atto necessario e dovuto da parte del Concedente qualora si riscontrino un’alterazione dell’equilibrio economico-finanziario determinata da uno o più eventi di disequilibrio non riconducibili al Concessionario. Tra le cause di forza maggiore che fanno sorgere il diritto alla revisione del Piano Economico Finanziario configurate dalle Linee Guida ANAC n. 9 sono infatti inserite epidemie e contagi, circostanze che hanno imposto la revisione del PEF del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo. La Società ha altresì segnalato che nel periodo intercorso ha inoltre avuto luogo un incremento anomalo del costo delle materie prime, dovuto anche al conflitto bellico in Ucraina, che ha parimenti inciso sullo squilibrio del PEF.

Con la menzionata nota la Società ha evidenziato nuovamente che un PEF in equilibrio è presupposto imprescindibile per l’accesso al mercato finanziario, nonché necessario per poter procedere alla realizzazione della specifica opera e portare a termine le attività propedeutiche, tra cui – tra le altre – le procedure di esproprio. La Società ha pertanto richiesto al Concedente di pronunciarsi celermente in merito alle soluzioni ed ipotesi già trasmesse e condivise, al fine di individuare il percorso preferibile per la miglior definizione del Piano Economico Finanziario oggetto della procedura di revisione, chiedendo altresì di indicare – ove l’ipotesi di estendere la durata del rapporto concessorio non fosse ritenuta percorribile dagli uffici preposti ai profili concorrenziali – quali altri dati di input, parametri e leve potessero essere utilizzati per garantire la sostenibilità economico finanziaria dell’iniziativa industriale.

Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. ha in seguito inviato una nuova simulazione di PEF che recepisce tutti i rilievi formulati dal Concedente, nonché quanto emerso nei recenti incontri tra le parti. In particolare – a differenza di quanto contenuto nelle simulazioni precedentemente condivise – non è stata utilizzata la leva della durata della Concessione, rimasta invariata rispetto a quanto previsto in gara (31 anni). Peraltro, il maggior fabbisogno di spesa dovuto dall’incremento del costo dell’opera è stato coperto prevalentemente attraverso un aumento degli apporti di mezzi propri articolato in più forme, a scapito della redditività dell’iniziativa, il cui TIR risulta sensibilmente ridotto rispetto a quello di gara.

Successivamente, con nota protocollo n. 299 del 31 agosto 2023, Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. ha confermato al Concedente le principali leve poste alla base dell’ultima simulazione di Piano Economico Finanziario trasmessa (con nota protocollo n. 281 del 31 luglio u.s.) e l’ha informato dell’intenzione della Società di convocare a stretto giro il Consiglio di Amministrazione per deliberare relativamente ad un richiamo di capitale sociale, nonché in merito alla proposta di revisione del PEF dell’iniziativa.

Il Concedente, con nota n. 22102 del 4 settembre 2023 protocollata al n. ACS 302/23, ha fornito il proprio assenso di massima – seppur condizionato all’iter istruttorio – alla simulazione trasmessa, rilevato che le condizioni indicate dalla Società comportano una revisione in diminuzione degli indicatori di redditività rispetto ai valori definiti nella Convenzione originaria, pur salvaguardando le prerogative di sostenibilità e bancabilità. Con la medesima nota il Concedente, rimanendo in attesa della documentazione relativa alla proposta di revisione convenzionale onde consentire l’avvio dell’iter istruttorio nel rispetto delle previsioni normative e regolatorie, ha ribadito l’esigenza di attivare tempestivamente le procedure di acquisizione delle aree.

La Società si è pertanto immediatamente attivata per perfezionare la proposta aggiornata di revisione del PEF e dei vari documenti dei quali la stessa si compone (proposta di Piano Economico Finanziario, proposta di Piano Finanziario Regolatorio, Studio aggiornato del traffico, Relazione accompagnatoria

contenente cronoprogramma, variabili macro economiche, quadri economici, schema di secondo Atto aggiuntivo alla Convenzione), nonché per capitalizzare la Società, come richiesto a più riprese dal Concedente.

Nella seduta del 12 settembre 2023 il Consiglio di Amministrazione ha infatti approvato il richiamo di capitale sociale a parziale copertura delle esigenze finanziarie della Società nel breve termine, in complessivi euro 52.462.500 pari al residuo credito verso Soci, da versarsi nella sua totalità entro il 30 settembre 2024.

In data 29 settembre 2023, con nota protocollo ACS n. 324, la Società ha trasmesso alla Direzione Generale per le Strade e le Autostrade, l'Alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessori del MIT, nonché al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS) la reiterazione dell'istanza di proroga dell'efficacia della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ex art. 166 comma 4bis del D. Lgs. 163/2006, in scadenza il 26 gennaio 2024, corredata da Relazione Giustificativa a firma del responsabile del Procedimento Espropriativo, geom. Luca Tambosi.

Con nota protocollo 340 del 16 ottobre 2023 la Società ha inviato alla Direzione Generale per le Strade e le Autostrade, l'Alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessori del MIT la terza istanza di revisione del Piano Economico Finanziario ai sensi dell'art. 11.9 della Convenzione di Concessione.

Con nota n. 29108 di data 8 novembre 2023 (prot. ACS n. 371) il Concedente ha riscontrato la nota prot. ACS n. 324 del 29 settembre u.s., con la quale la Società aveva trasmesso la reiterazione dell'istanza di proroga dell'efficacia della dichiarazione di pubblica utilità dell'opera ex art. 166, comma 4bis, D. Lgs. 163/2006, in scadenza 26 gennaio 2024. In riferimento a tale richiesta, il MIT ha rappresentato l'assenza dei presupposti per riscontrare favorevolmente l'istanza di un'ulteriore proroga del vincolo, ribadendo la richiesta di porre in essere ogni misura volta al perfezionamento della procedura entro il termine vigente, relazionando puntualmente la Direzione Generale per le Strade e le Autostrade, l'Alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la Vigilanza sui contratti concessori del MIT.

Con nota protocollo n. 390 del 24 novembre 2023 la Società ha riscontrato, tra le altre, la nota n. 29108 del Concedente, sottolineando che il diniego all'istanza di proroga della pubblica utilità comporta un grave pregiudizio per la Società, in quanto mette potenzialmente a repentaglio la realizzazione dell'intera iniziativa, anche alla luce del fatto che Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. è ancora in attesa di riscontro del MIT in merito alla terza istanza di revisione del PEF, nonché alla richiesta di approvazione della modifica progettuale del I lotto della Tangenziale di Rubiera per la risoluzione dell'interferenza con Terminal Rubiera S.r.l.

Con nota protocollo n. 393 del 27 novembre 2023 la Società ha trasmesso al Concedente istanza di intervento in autotutela chiedendo di revocare il provvedimento prot. 29108 dell'8 novembre 2023, e di concedere quindi la proroga richiesta.

In data 11 dicembre 2023 Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. ha quindi depositato ricorso al TAR Lazio avverso il diniego all'istanza di proroga della pubblica utilità da parte del Concedente. Il TAR Lazio ha fissato la camera di consiglio per il 20 dicembre 2023.

Con nota n. 32857 del 12 dicembre 2023, protocollata al n. ACS 417, il Concedente ha riscontrato la nota prot. 393 della Società (istanza di intervento in autotutela), affermando di non ravvisare alcun provvedimento amministrativo per il quale poter attivare l'istanza di revoca in autotutela, ribadendo che non sussistono le condizioni per il riconoscimento di un'ulteriore proroga del vincolo di pubblica utilità.

Il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, con sentenza n. 13/2024, ha respinto – a spese compensate – il ricorso per l’annullamento, previa sospensiva, dell’atto di diniego della proroga della dichiarazione di Pubblica Utilità n. 29108 dell’8 novembre 2023 emanato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (DGVCA).

Nelle more del giudizio, Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. ha dato ulteriormente corso al procedimento espropriativo: in qualità di Autorità Espropriante (tale in forza di apposita delega contenuta all’articolo 23 della Convenzione di Concessione) ha infatti optato per procedere con la preventiva espropriazione degli immobili interessati dai lavori, ai sensi dell’articolo 22 del D.P.R. 327/2001 (T.U. Espropri), rinunciando alla occupazione d’urgenza mediante l’applicazione dell’art. 22 bis del D.P.R. 327/2001, in considerazione del fatto che le aree coinvolte dalla realizzazione dell’opera sono inserite in un contesto fortemente antropizzato, con la presenza di coltivazioni agricole specializzate di particolare pregio.

In data 22 gennaio 2024, ai sensi dell’art. 22 del D.P.R. n. 327/2001 e s.m.i., con provvedimenti nn. 40, 41, 42 e 43 è stata disposta l’espropriazione degli immobili necessari alla realizzazione delle opere, censiti in catasto nei comuni di Campogalliano, Formigine, Modena e Sassuolo.

Posta la necessità di dare esecuzione ai decreti di espropriazione entro il termine perentorio di due anni, secondo quanto previsto dal comma 1 dell’art. 24 del D.P.R. n. 327/2001, in data 24 giugno 2024 la Società ha dato esecuzione al decreto di espropriazione prot. n. 40 d.d. 22.01.2024 – Comune di Campogalliano. Con nota protocollo di data 16 aprile 2024 la Società ha trasmesso al Concedente la copia dei decreti di espropriazione emessi in data 22 gennaio 2024, ai sensi dell’art. 22 del D.P.R. n. 327/2001 (T.U. Espropri), provvedendo – in tale occasione – a sollecitare nuovamente il riscontro alla proposta di revisione del Piano Economico Finanziario trasmessa in data 16 ottobre 2023.

Successivamente con nota protocollo n. 355 del 20 maggio 2024, la Società – facendo seguito a precedenti incontri ed interlocuzioni intercorsi con il Concedente – ha richiesto a quest’ultimo una formale presa di posizione in merito alla Terza Istanza di revisione del Piano Economico Finanziario. Con nota protocollata al n. 366 del 27 maggio 2024, il Concedente ha fornito riscontro a tale richiesta, ritenendo la proposta di revisione inammissibile.

La Società, preso atto della ritenuta inammissibilità della proposta di revisione del Piano Economico Finanziario, ha predisposto ulteriori simulazioni, procedendo a sottoporle al Concedente al fine di un preventivo confronto, nell’ottica di poter successivamente procedere a formalizzare l’istanza di revisione del Piano Economico Finanziario.

In occasione di successive interlocuzioni tenutesi nei primi mesi dell’esercizio 2025 tra i vertici di Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. e il Concedente, l’indicazione fornita da quest’ultimo, con riferimento alla revisione del PEF in argomento, è stata quella di applicare un sistema tariffario in coerenza con il modello dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito anche “ART”) e compatibile con l’iniziativa industriale in argomento. Ciò posto, al fine di recepire nel PEF le più recenti osservazioni sollevate dal Concedente e poter di conseguenza così procedere a presentare nuova istanza di revisione completa di ogni elemento, la Società si è attivata, affidando a tal proposito ad operatori economici specializzati gli incarichi di advisory finanziario, assistenza specialistica e advisory trasportistico. A riguardo, con Delibera n. 75 di data 15 maggio 2025, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti ha disposto di indire una consultazione sull’aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni autostradali affidate fino al 31 dicembre 2024, nonché per quelle di cui all’articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2, del Decreto-Legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla Legge 22 dicembre 2011, n. 214. Ove confermata a valle della consultazione, la misura 24 riportata

nell'Allegato "A" alla citata delibera prevede che il sistema tariffario da applicarsi sia quello dell'ART anche per la concessione Campogalliano Sassuolo *«in occasione del primo aggiornamento ovvero della revisione del PEF»*.

Con nota del 6 agosto 2025, Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. ha pertanto trasmesso al Concedente una nuova istanza di revisione del Piano Economico Finanziario (di seguito anche "quarta istanza di revisione del PEF"), aggiornata sulla base dei rilievi formulati da quest'ultimo e degli esiti dei recenti incontri tra le parti. Il documento è stato redatto conformemente al sistema tariffario dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) vigente alla data di trasmissione e corredato da pareri legali dedicati alla peculiarità dell'istanza stessa. In relazione a tali profili legali, il Concedente ha informato la Società di aver richiesto, in data 19 agosto 2025, un parere all'Avvocatura dello Stato, successivamente acquisito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) in data 10 novembre 2025.

In tale contesto, a seguito di una serie di incontri tenutisi tra i vertici societari e le strutture ministeriali, cui ha fatto seguito la nota del 20 dicembre 2025 di prot. 39325, il Concedente ha chiesto alla concessionaria, al fine di consentire in tempi certi il perfezionamento dell'iter approvativo del nuovo PEF/PFR, di voler trasmettere a stretto giro l'aggiornamento della proposta di revisione del PEF, sviluppata tenendo conto di quanto rappresentato nella stessa nota. In particolare, il Concedente ha comunicato che, fermo restando l'inizio della concessione a decorrere dal 24 aprile 2018, data della firma valida degli atti convenzionali, la riformulazione dei tempi di durata della concessione può essere accordata *"sulla base di valutazioni di merito che non si può che demandare a codesta Amministrazione, ma che devono comunque essere ispirate all'esigenza di far fronte agli eventi imprevedibili (ovviamente non imputabili al Concessionario)"*.

Ciò posto, in linea con la volontà dei soci di dare corso all'iniziativa industriale, il Consiglio di Amministrazione del 22 dicembre 2025 ha deliberato l'invio informale al MIT di alcune simulazioni del Piano Economico Finanziario (PEF). Tale attività è finalizzata a recepire le indicazioni del Concedente sulla soluzione più idonea al riequilibrio, così da permettere all'organo amministrativo di approvare, in una successiva seduta, l'aggiornamento definitivo dell'istanza di revisione. Nelle more della definizione di un Piano Economico Finanziario condiviso con il Concedente e ritenuta sufficiente la liquidità disponibile pro tempore per l'operatività aziendale in essere, l'organo amministrativo della Società ha deliberato in più occasioni di rinviare il termine per il versamento dei decimi di capitale sociale residui, da ultimo fissato al 31 dicembre 2026.

Durante la corrispondenza 2025, il Concedente ha confermato la conservazione in bilancio dello Stato delle risorse destinate all'opera a titolo di contributo pubblico, segnalando la necessità di procedere alla rimodulazione delle medesime in linea con la proposta finale di riequilibrio del PEF che sarà presentata e con il relativo nuovo cronoprogramma degli investimenti. In data 11 giugno 2025, la Società ha comunicato al Concedente: i) l'avvio delle attività di acquisizione delle aree oggetto di esproprio e le attività preliminari all'inizio dei lavori; ii) che si sarebbe proceduto ad inviare, presumibilmente nel periodo fra agosto e settembre 2025 ed ai sensi dell'art. 13.3 della Convenzione di concessione, la richiesta per l'erogazione della prima tranche del contributo pubblico, pari a 30 milioni di Euro. In merito è stato chiesto al MIT di voler condividere eventuali istruzioni di dettaglio circa la documentazione da trasmettere in allegato alla citata richiesta.

Il Concedente ha riscontrato la predetta richiesta precisando *«la necessità di superamento delle prescrizioni formulate dalla Corte dei Conti in sede di registrazione del Decreto Interministeriale MIT/MEF n. 176 del 3 maggio 2017, secondo le quali l'erogazione del contributo risulta vincolata alla predisposizione dell'Atto concessorio con correlato aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio (PFR)»* e che *«al fine*

di procedere con l'erogazione del sopracitato contributo, occorre la preliminare individuazione del PEF e del PFR di riferimento, anche al fine della rimodulazione delle risorse assegnate in coerenza con l'aggiornamento del Cronoprogramma degli Investimenti». Preso atto di quanto esposto dal Concedente, la Società ha precisato come quanto sopra sia da ritenersi già adempiuto, tenuto conto del Decreto Interministeriale MIT/MEF n. 65 del 23 febbraio 2018 con il quale sono stati approvati la Convenzione del 2014, il primo Atto Aggiuntivo del 2018 ed i relativi PEF e PFR. In conclusione, allo stato attuale, questi ultimi PEF e PFR risultano quelli di riferimento per procedere alla erogazione del contributo pubblico.

Il Concedente, con nota di data 4 luglio 2025, ha confermato l'efficacia, allo stato attuale, del suindicato Atto Aggiuntivo e dei relativi PEF e PFR allegati, confermando altresì che la rimodulazione delle risorse per l'erogazione del suindicato contributo dovrà tenere conto delle tempistiche indicate nella voce 1.9 ("contributo in conto capitale") del Conto Finanziario dei cui alle Tabelle Dicoter (D.L. n. 125/1997) di PEF allegato alla Convenzione e al I Atto Aggiuntivo vigenti.

Per quanto concerne l'evolversi della procedura espropriativa, fermo essere stato completamente eseguito il Decreto n. 40 (Campogalliano), il Consiglio di Amministrazione di AutoCS, nella seduta del 25 marzo 2025, ha deliberato di dare corso alle attività espropriative dando esecuzione ai Decreti n. 41 (Formigine), n. 42 (Modena) e n. 43 (Sassuolo), per un importo di spesa fino a 20 milioni di euro.

Nel corso del 2025 sono stati completamente eseguiti i Decreti di espropriazione n. 41, 42 e 43 afferenti rispettivamente ai C.C. di Formigine, Modena e Sassuolo, nel rispetto delle procedure previste dal D.P.R. 327/2001 e ss.mm.ii. Tutti i terreni ricadenti nell'impronta del progetto definitivo sono di proprietà della Società. Sono attualmente in corso le trattative con alcuni proprietari degli immobili necessari alla realizzazione del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo per addivenire alla cessione bonaria nei casi in cui gli importi indicati nei decreti di espropriazione non siano stati accettati oppure ove le aree in oggetto non ricadano all'interno del progetto definitivo, bensì siano ricomprese nel livello di progettazione esecutiva. Se e quando si rendesse necessario, sarà possibile effettuare la procedura relativa all'occupazione provvisoria dei terreni necessari ai lavori (occupazioni temporanee non finalizzate all'esproprio), nonché quanto previsto dall'art. 15 del Testo Unico Espropri (D.P.R. 327/2001 e ss.mm.ii.) per le occupazioni dirette all'archeologia e ai sondaggi. Le attività di disboscamento e preparazione delle aree rientrano in tali operazioni propedeutiche.

Nel corso del mese di dicembre 2025, sono stati approvati dal Consiglio di Amministrazione n. 16 "Verbal di Accordo Amichevole" al fine di concludere bonariamente l'acquisizione di altrettante aree di proprietà privata interessate sia dal progetto definitivo che dal progetto esecutivo.

È stato dato seguito, inoltre, al pagamento dei primi acconti relativi ad una ditta espropriata e sono state avviate le procedure volte alla pubblicazione delle ordinanze di pagamento delle indennità di espropriazione più recentemente approvate da parte del Consiglio di Amministrazione della Società.

Alla data del 31 dicembre 2025 l'importo relativo alla procedura di esproprio è pari a complessivi Euro 13.491.777.

- Variante alla S.S. 9 via Emilia c.d. Variante di Rubiera

In data 19 dicembre 2018, la Società ha provveduto a consegnare al Concedente il Progetto Definitivo della Variante alla S.S. 9 via Emilia (c.d. Variante di Rubiera), il quale – in data 09 settembre 2019 – ha ricevuto parere favorevole con prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni da parte del Provveditorato Interregionale per le OO. PP. Lombardia Emilia Romagna così come espresso dal Comitato Tecnico Amministrativo nella seduta del 15 maggio 2019.

In data 6 dicembre 2019 la Società, con nota protocollo n. 170/19 ha inviato al MIT – Direzione Generale per lo sviluppo del Territorio e la Programmazione ed i Progetti Internazionali – richiesta di accertamento della conformità urbanistica ai sensi del D.P.R. 383/1994.

In via preliminare, considerato che il progetto definitivo della Variante di Rubiera è sostanzialmente coincidente con il progetto preliminare della tangenziale di Rubiera, il Ministero dell'Ambiente, con nota n. 12674 di data 8 febbraio 2021, protocollata al n. 58/21, ha chiuso la propria istruttoria, prendendo atto "dell'avvenuta conferma della validità dello screening da parte della Regione Emilia Romagna".

In data 18 febbraio 2021, con nota n. 2712 protocollata al n. 79/21, la Direzione Generale per lo sviluppo del Territorio e la programmazione ed i progetti internazionali del MIMS ha comunicato alla Regione Emilia Romagna il riavvio del procedimento per l'accertamento della conformità urbanistica dell'opera alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi vigenti nei Comuni interessati, ai sensi del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383 e della Legge Regionale 21 dicembre 2017 n. 24.

Nei mesi seguenti, la Società ha provveduto a depositare la documentazione ex art. 11 e 16 D.P.R. 327/01 e art. 16 L.R. 37/02 presso i Comuni di Reggio Emilia, Rubiera e Casalgrande, a notificare a tutti i proprietari dei terreni impattati dalla realizzazione dell'opera l'avvio del procedimento diretto all'approvazione del progetto definitivo e, per quanto occorra, anche all'apposizione del vincolo espropriativo e ad eseguire, inoltre, le necessarie pubblicazioni ai sensi di legge.

In data 1 aprile 2021 la Regione Emilia Romagna ha richiesto ai Comuni di Reggio Emilia, Rubiera e Casalgrande e all'Autorità di Bacino Distrettuale del Fiume Po, all'Agenzia regionale per la Sicurezza la protezione civile, all'AIPO, all'ARPAE, al Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale e all'Ente di Gestione dei Parchi e le Biodiversità di pronunciarsi in ordine alla conformità urbanistica dell'opera, entro il termine del 18 aprile 2021.

Acquisiti i pareri di cui sopra, con nota prot. n. 336/21 del 19 maggio 2021 la Regione Emilia Romagna ha avanzato la propria proposta di procedere alla dichiarazione dell'intesa ai sensi del DPR n. 383 del 1994 limitatamente ad un primo lotto dell'opera, ricadente interamente nel Comune di Rubiera.

Nella seconda metà del 2021 la Società ha trasmesso a tutti gli enti e le amministrazioni interessati dal progetto del I stralcio dell'opera i relativi elaborati del progetto definitivo, al fine dell'indizione della Conferenza di Servizi su tale primo lotto. Ha poi provveduto a recepire e fornire le proprie controdeduzioni alle osservazioni pervenute, in vista del termine per la conclusione del relativo procedimento.

In data 14 gennaio 2022 la Società ha inviato al MIMS, all'ARPAE Emilia Romagna e ad altri soggetti interessati, la documentazione richiesta dal MIMS, dalla Regione Emilia Romagna e dal Consorzio di bonifica dell'Emilia Centrale. Nello specifico, sono stati inviati documenti relativi alla valutazione di compatibilità idraulica del primo lotto, è stata inviata la nota integrativa alla relazione di impatto acustico, lo screening di incidenza ambientale, il riscontro sul progetto definitivo ciclovia ER-13 nonché alcuni elaborati del progetto definitivo riguardante la risoluzione di tutte le interferenze tra il primo lotto della viabilità in progetto ed il reticolo idraulico gestito dal Consorzio di bonifica dell'Emilia Romagna.

In data 4 febbraio 2022 il Comune di Rubiera ha trasmesso alla Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente – Servizio Giuridico del Territorio, Disciplina dell'Edilizia, Sicurezza e Legalità della Regione Emilia Romagna – la Deliberazione del Consiglio Comunale n. 9 del 31 gennaio 2022, con la quale è stato espresso parere favorevole all'Intesa Stato Regione per la localizzazione dell'opera e l'apposizione del

vincolo preordinato all'esproprio, a condizione che siano accolte le valutazioni di cui alla nota n. 16912 del 10 dicembre 2021.

Successivamente, in data 9 febbraio 2022, la Regione Emilia Romagna, Servizio Giuridico del Territorio, Disciplina dell'Edilizia, Sicurezza e Legalità ha trasmesso la delibera della Giunta regionale n. 150 di data 7 febbraio 2022 con la quale è stato espresso l'assenso della Regione Emilia Romagna all'intesa Stato-Regione per gli aspetti localizzativi dell'opera. Nella delibera sono state impartite alcune prescrizioni, relative all'opera stessa. In particolare si è previsto:

- realizzazione a carico di Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. del sottopasso ciclopeditone finalizzato a garantire la continuità della ciclabile "ER13 Rubiera-Muraglione", con relativo recepimento del sottopasso nel progetto esecutivo e nel quadro economico dell'opera;
- accoglimento delle prescrizioni ambientali, da sviluppare nella fase di progettazione esecutiva, emanate da ARPAE, dall'Ente di gestione parchi e biodiversità dell'Emilia Centrale, da AIPO e dal Consorzio di bonifica Emilia Centrale;
- accoglimento delle prescrizioni contenute nel provvedimento di verifica assoggettabilità a VIA da ottemperare nelle successive fasi di progettazione esecutiva, svolgimento dei lavori in corso d'opera, fasi post operam.

Con nota di data 17 febbraio 2022 il MIMS – Dipartimento per la Programmazione Strategica, i Sistemi Infrastrutturali di Trasporto a rete, informativi e statistici, ha trasmesso il Decreto direttoriale n. 3107 di data 16 febbraio 2022, di conclusione positiva della Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 14-bis comma 5 della L. 241/1990 e con gli effetti di cui all'art. 14-quater della medesima legge. Quanto agli effetti, detta conclusione positiva sostituisce tutti gli atti di assenso, comunque denominati, di competenza della amministrazioni e dei gestori di beni e servizi pubblici interessati; ai sensi dell'art. 10 comma 1 del D.P.R. 327/2001, dispone il vincolo preordinato all'esproprio.

In data 21 aprile 2022, è pervenuto alla Società il ricorso formulato innanzi al T.A.R. dell'Emilia Romagna-Parma per conto di Terminal Rubiera S.r.l., società interferita dalla realizzazione dell'opera, ai fini dell'annullamento del sopra citato Decreto direttoriale n. 3107 d.d. 16.02.22 del MIMS e del progetto Definitivo della Tangenziale di Rubiera, nonché delle controdeduzioni alle osservazioni formulate dalla Società e di ogni altro atto antecedente, presupposto, successivo o comunque connesso al procedimento espropriativo relativo alla variante di Rubiera.

La Società, con Determina dell'Amministratore Delegato n. 3 di data 19 maggio 2022, ha conferito ad un consulente legale mandato congiunto – unitamente alla controllante Autostrada del Brennero S.p.A. – incaricando il medesimo alla difesa legale nell'ambito del menzionato ricorso. Quest'ultimo ha depositato il controricorso in data 20 maggio 2022.

Nelle more di tale costituzione in giudizio, il ricorrente Terminal Rubiera S.r.l. – con nota d.d. 6 maggio 2022 – ha formulato nei confronti della Società un'istanza di accesso agli atti, richiedendo di acquisire la documentazione inerente la realizzazione della Tangenziale di Rubiera, oggetto del sopra citato ricorso.

La Società ha fornito riscontro all'accesso agli atti in data 17 maggio 2022, provvedendo ad inviare gli elaborati del Progetto Definitivo richiesti, in formato digitale.

La prima udienza avanti al T.A.R. dell'Emilia Romagna-Parma si è tenuta il giorno 19 ottobre 2022, in occasione della quale il Giudice ha rinviato la medesima al 19 aprile 2023. Tale rinvio, motivato dalla

presentazione di ulteriori motivi aggiunti di ricorso da parte di Terminal Rubiera S.r.l., è finalizzato all'approfondimento di una potenziale diversa soluzione progettuale, mirata a contenere ulteriormente i tempi di sospensione dell'attività del Terminal, che potrebbe consentire la risoluzione transattiva della vicenda.

Nelle more della difesa in giudizio, infatti, la Regione Emilia Romagna, anch'essa chiamata a resistere in giudizio, si è fatta promotrice di una serie di incontri, anche con il supporto dei tecnici delle parti, al fine di giungere ad una soluzione extragiudiziale che prevedesse una modifica alla risoluzione dell'interferenza con il raccordo ferroviario, tale da ridurre i giorni di sospensione dell'attività di Terminal Rubiera S.r.l., come da richiesta di quest'ultima, e che al contempo evitasse modifiche al tracciato della Tangenziale già approvato in Conferenza di Servizi. Stante l'avvenuto sviluppo del progetto definitivo originario del primo lotto della Variante alla S.S. 9 Via Emilia (c.d. Tangenziale di Rubiera) da parte del Consorzio Campogalliano Sassuolo, di cui il Socio costruttore Impresa Pizzarotti & C. S.p.A. era consorziato e cui, in seguito a scioglimento, è in toto subentrato, Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. ha richiesto a tale Socio di abbozzare in via preliminare una soluzione progettuale nei termini di cui sopra, soluzione che ha incontrato da subito il parere favorevole di Terminal Rubiera S.r.l.

Pertanto, in data 30 novembre 2022 è stata convocata dalla Regione Emilia Romagna una prima riunione per la presentazione delle citate modifiche progettuali.

In seguito all'illustrazione della possibile soluzione alternativa, non ancora sviluppata a livello definitivo, ma predisposta solo in via preliminare (planimetricamente e altimetricamente), i tecnici della Regione Emilia Romagna hanno complessivamente ritenuto la stessa parimenti adeguata rispetto alla precedente anche dal punto di vista della sicurezza idraulica, in quanto la nuova soluzione prevista per il tracciato ferroviario si allontana ulteriormente dal letto del fiume. Considerato che la modifica presentata ricade interamente nelle fasce di rispetto già identificate, i medesimi hanno altresì affermato di non ritenere necessario l'avvio di una nuova Conferenza di Servizi per autorizzare nuovamente l'opera. Tuttavia, gli stessi tecnici della Regione hanno reputato opportuno informare preliminarmente l'ente responsabile della sicurezza idraulica del fiume Secchia (AIPO), cui compete il nulla osta idraulico, l'ente gestore del demanio fluviale (ARPAE-SAC Modena), cui è in capo il rilascio della concessione demaniale nonché, infine, il Comune di Rubiera. In data 21 dicembre 2022 si è quindi svolta una riunione in videoconferenza con i rappresentanti dei summenzionati Enti, nonché tecnici di Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. S.p.A., del socio Impresa Pizzarotti & C. S.p.A. e della Regione Emilia Romagna, per illustrare la modifica apportata alla risoluzione dell'interferenza in oggetto. Anche i rappresentanti dei suddetti Enti non hanno evidenziato criticità relative al nuovo tracciato.

Al fine di sottoscrivere un accordo per risolvere in via transattiva la vicenda giudiziaria, si è pertanto reso necessario sviluppare il progetto definitivo del primo lotto della Tangenziale di Rubiera, aggiornando tutti gli elaborati interessati dalla modifica della risoluzione dell'interferenza della tangenziale con il raccordo ferroviario esistente, in conformità alle interlocuzioni di cui sopra intercorse, al fine di fornire concreta evidenza ed incidenza della modifica stessa sull'intero progetto del primo lotto, attività propedeutica alla successiva formale richiesta al MIT (in qualità di Concedente) del proprio assenso in ordine a tale modifica.

Con determina dell'Amministratore Delegato n. 1 del 16 febbraio 2023 la Società ha formalizzato l'incarico relativo alla modifica al progetto definitivo del primo lotto della Variante alla S.S. 9 Via Emilia (c.d. Tangenziale di Rubiera) per la diversa risoluzione dell'interferenza con il raccordo ferroviario ad uso di Terminal Rubiera S.r.l. Gli elaborati aggiornati sono stati consegnati in data 14 febbraio 2023.

L'ipotesi progettuale alternativa sviluppata comporta un incremento dell'importo dei lavori di cui al Quadro Economico dell'opera. Nonostante i maggiori costi derivanti dal perseguimento della citata ipotesi progettuale alternativa, la medesima si pone come unica possibilità per la Società di addivenire ad una risoluzione transattiva del contenzioso instaurato da Terminal Rubiera S.r.l., che nutre un interesse particolarmente rilevante alla riduzione dei tempi di interruzione del servizio, sì da essersi dichiarata disponibile a trovare una soluzione condivisa, rinunciando ai danni che la stessa subirà in corso di realizzazione della nuova soluzione progettuale entro il limite del 50% del maggior costo dell'opera (cfr. incremento lavori e oneri relativi alla sicurezza) rispetto al progetto originario, limite avente rilevanza limitatamente ai primi sette giorni solari di interruzione del servizio, accettando di rinunciare comunque al ristoro dei danni patienti per l'interruzione dell'utilizzabilità dei binari e del correlato servizio per il predetto periodo, e di consentire che nel nuovo progetto il nuovo binario si inserisca direttamente su un secondo binario a servizio del terminal di Rubiera. Terminal Rubiera S.r.l. si è infatti dichiarata disponibile a non opporsi alla realizzazione dell'aggiornamento progettuale, rinunciando al ricorso da essa proposto dinanzi al T.A.R. dell'Emilia Romagna e ad ogni correlata azione, con il riconoscimento ad Autostrada del Brennero S.p.A. e alla sua controllata Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. di un concorso forfettario per spese legali nella misura di 10.000 Euro ciascuna. Il ricorso avanzato da Terminal Rubiera S.r.l., ove non risolto in via bonaria, comporterebbe peraltro notevoli incertezze rispetto alle tempistiche di conclusione del medesimo, con un conseguente rallentamento nella realizzazione dell'Opera, il cui impatto in termini tempistici ed economici non è attualmente quantificabile, in aggiunta all'alea rappresentata dagli ulteriori costi per la Società che deriverebbero in caso di soccombenza.

Per tali ragioni la Società ha ritenuto ragionevole assumersi i maggiori costi prospettati dalla nuova ipotesi progettuale elaborata, subordinandone tuttavia l'effettivo perseguimento – previa approvazione della stessa da parte del Concedente – ad un duplice ordine di condizioni. In primis, il perfezionamento di una Scrittura Privata tra Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. e Terminal Rubiera S.r.l., mediante la quale quest'ultima rinunci al contenzioso instaurato avanti al T.A.R. dell'Emilia Romagna-Parma. In secondo luogo, la garanzia per la Società che la nuova ipotesi progettuale sviluppata da Impresa Pizzarotti & C. S.p.A. non comporti la necessità di provvedere alla riapprovazione del progetto definitivo né alla riapertura della Conferenza di Servizi. In data 3 febbraio 2023 la Società ha pertanto richiesto alla Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente della Regione Emilia Romagna di confermare che la modifica progettuale individuata e vagliata con gli enti coinvolti nell'iter approvativo in occasione dei summenzionati incontri – ove accolta e perseguita dal Concedente – non determini la riattivazione della procedura localizzativa e che, di conseguenza, non richieda la riapertura della Conferenza di Servizi.

In data 17 febbraio 2023, la Regione Emilia Romagna, richiamando le precedenti interlocuzioni, nonché l'articolo 12, comma 2 del DPR n. 327/2001, ai sensi del quale “Le varianti derivanti dalle prescrizioni della Conferenza di Servizi, dell'accordo di programma o di altro atto di cui all'art. 10, nonché le successive varianti in corso d'opera, qualora queste ultime non comportino variazioni di tracciato al di fuori delle zone di rispetto previste ai sensi del DPR 11 luglio 1980, n. 753, nonché ai sensi del decreto ministeriale 1 aprile 1968, sono state approvate dall'autorità espropriante ai fini della dichiarazione di pubblica utilità e non richiedono nuova apposizione del vincolo preordinato all'esproprio”, ha confermato non esservi la necessità di attivare una nuova procedura organizzativa ai sensi del DPR 383/94 circa le modifiche progettuali di cui sopra.

La nuova soluzione progettuale ha consentito di addivenire alla stipula di un atto di transazione e rinuncia agli atti ed all'azione sottoscritto digitalmente dalle parti e perfezionato in data 7 aprile 2023.

La Società ha pertanto inviato al Concedente gli elaborati progettuali così come modificati per richiederne l'approvazione, subordinandola alla condizione che tale approvazione non comporti la necessità di riattivare la procedura localizzativa dell'opera e, conseguentemente, non richieda la riapertura della Conferenza di Servizi.

Nelle more di tale approvazione, in data 7 aprile 2023 le parti hanno depositato istanza congiunta di rinvio dell'udienza che era fissata per il 19 aprile 2023: il Giudice ha rinviato la medesima al 13 dicembre 2023.

A tale data, non essendo ancora pervenuto alcun riscontro da parte del Concedente, è stato nuovamente richiesto dalle parti un rinvio dapprima fissato al 24 luglio 2024, termine ulteriormente rinviato al 25 giugno 2025 e successivamente al 17 dicembre 2025.

Il MIT ha fornito riscontro in merito alla modifica progettuale del Terminal Rubiera attraverso le note della DGVCA n. 31117 del 17/10/2025 e n. 33783 del 07/11/2025, nonché la nota n. 13937 del 04/11/2025 della Direzione per lo Sviluppo del Territorio. In risposta a tali indicazioni, la Società ha fornito i chiarimenti richiesti sulla natura dell'intervento, finalizzati all'ottenimento dell'approvazione di competenza, nelle more del perfezionamento della revisione del PEF trasmessa al Concedente in data 6 agosto 2025.

Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A., come richiesto dal MIT, ha precisato che la modifica progettuale afferente il Terminal di Rubiera è da considerarsi di carattere "marginale", in quanto non comporta variazioni sostanziali nella localizzazione del tracciato già approvato. A conferma di tale natura, a seguito di interpello, il Comune di Rubiera, con nota del 5 novembre 2025, ha infatti formalmente attestato che la soluzione progettuale proposta soddisfa le condizioni previste dall'art. 12, comma 2, del D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327, ossia: ricade integralmente all'interno delle fasce di rispetto stradali individuate con l'approvazione del progetto originario, le ditte interessate dagli espropri risultano già comprese tra quelle indicate nel piano particellare d'esproprio del progetto approvato e la modifica al progetto non determina alcuna variante urbanistica rispetto alle disposizioni e prescrizioni contenute negli strumenti urbanistici ed edilizi vigenti nel Comune di Rubiera (POC, PSC e RUE). La Società coglieva l'occasione di sottolineare l'urgenza di procedere con l'approvazione per evitare la scadenza dei vincoli espropriativi e delle autorizzazioni paesaggistiche, chiedendo contestualmente indicazioni per il prosieguo dell'iter del restante tracciato della Variante di Rubiera.

In occasione dell'udienza del 17 dicembre 2025, il Presidente del Collegio ha trattenuto la causa in decisione, nonostante l'istanza di rinvio congiuntamente presentata dai legali delle parti. Il medesimo Presidente ha motivato tale scelta richiamando la propria precedente ordinanza, con la quale aveva già preannunciato che non sarebbero stati concessi ulteriori differimenti e, con sentenza n. 29/2026 depositata in data 20 gennaio u.s., il TAR Emilia Romagna - Parma ha dichiarato la carenza di legittimazione passiva di Autostrada del Brennero S.p.A. disponendone l'estromissione dal giudizio e rigettato il ricorso principale, il primo ricorso per motivi aggiunti e il secondo ricorso per motivi aggiunti proposti da Terminal Rubiera S.r.l..

La citata sentenza del TAR Emilia Romagna - Parma n. 29/2026 ha pertanto concluso il contenzioso con Terminal Rubiera S.r.l. in merito al progetto della Tangenziale di Rubiera. Il TAR ha infatti respinto integralmente il ricorso introduttivo e i motivi aggiunti presentati da Terminal Rubiera S.r.l.. Preliminarmente, il TAR ha confermato la propria giurisdizione, rigettando la tesi di ANAS che la attribuiva al Tribunale delle Acque. Ha inoltre disposto l'estromissione dal giudizio di Autostrada del Brennero S.p.A., individuando la legittimazione passiva in Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A.. Nel merito, il Collegio ha stabilito che Terminal Rubiera S.r.l., essendo mera conduttrice delle aree, non aveva diritto alla comunicazione di avvio del procedimento espropriativo. Nonostante ciò, la sua partecipazione è stata

garantita attraverso l'esame delle osservazioni e sopralluoghi tecnici. Le scelte progettuali sulla rete ferroviaria sono state ritenute legittime espressioni di discrezionalità tecnica, prive di illogicità o irragionevolezza. La Concessionaria ha dimostrato l'impossibilità di percorsi alternativi e si è impegnata a limitare il fermo ferroviario a circa 75 giorni. Il TAR ha chiarito che il rischio di un pregiudizio economico non inficia la legittimità del progetto, essendo semmai oggetto di futuro ristoro. La sentenza ha dunque confermato la validità del Decreto Direttoriale n. 3107/2022 e degli atti connessi. Le spese di lite sono state compensate tra le parti in ragione della peculiarità delle questioni trattate. Con riferimento al settore occidentale della Variante di Rubiera — porzione che non risultava ricompresa nel perimetro di approvazione della Conferenza di Servizi del 16 febbraio 2022 (Decreto Direttoriale n. 3107) — si segnalano rilevanti sviluppi volti alla definizione del tracciato definitivo.

In data 2 dicembre 2025, con nota prot. n. 1002 a firma congiunta, la Provincia di Reggio Emilia, unitamente ai Comuni di Reggio Emilia e Rubiera, ha formalmente confermato la necessità di apportare modifiche al tracciato della futura infrastruttura. La proposta avanzata dalle Amministrazioni locali prevede il posizionamento della sede stradale in prossimità della zona industriale, al fine di ottimizzare il collegamento tra la Via Emilia e la Strada Provinciale 51 (SP51). Tale istanza è stata corredata da una mappatura tecnica atta a illustrare graficamente il nuovo percorso suggerito per il miglioramento della viabilità d'area.

In riscontro a tali sollecitazioni territoriali, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), con nota prot. n. 1000 del 2 dicembre 2025, ha convocato un incontro preliminare, tenutosi in data 17 dicembre 2025. Il tavolo tecnico è stato finalizzato a definire la platea degli Enti territoriali da coinvolgere e a delineare l'iter autorizzativo necessario per la formalizzazione del nuovo tracciato, nonché per la successiva integrazione dello stesso nel quadro complessivo dell'opera.

Andamento dell'esercizio e continuità aziendale di Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A.

Il Bilancio 2025 evidenzia un risultato di esercizio in equilibrio economico, come per i precedenti periodi d'imposta.

L'importo complessivo dei costi netti d'esercizio pari ad Euro 549.310 (Euro 516.227 per il 2024) è stato imputato ad incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (Voce A.4 del Conto Economico), con rilevazione quindi nelle immobilizzazioni materiali in corso e acconti (Voce B.II.5 dell'attivo dello Stato Patrimoniale). Tale importo rappresenta le capitalizzazioni dei costi indiretti sostenuti per la realizzazione dell'opera, che si aggiungono a quelli capitalizzati direttamente nelle immobilizzazioni in corso e pari ad Euro 13.545.232 per l'esercizio 2025 (Euro 312.190 nel 2024). L'incremento delle immobilizzazioni materiali in corso è pertanto complessivamente pari a Euro 14.049.542.

È stato adottato tale criterio di contabilizzazione poiché la Società non svolge alcuna attività che non sia finalizzata alla progettazione e costruzione dell'Autostrada Campogalliano Sassuolo: essa può essere infatti definita come società di progetto. Ne consegue che per la società risulta soddisfatta, ad oggi, la condizione base a cui è subordinata, di regola, la capitalizzazione di qualunque costo e dunque la considerazione che i costi non concorrono come componenti di reddito dell'esercizio ma, attraverso il loro rinvio a successivi esercizi, sono da considerare come un elemento attivo, cioè un investimento, del capitale di funzionamento.

Per quanto riguarda la continuità aziendale, stante la situazione finanziaria di alcuni soci, vi sono alcune incertezze anche sulla capacità di essi di poter adempiere in futuro al versamento delle quote di capitale e di finanziamento di loro competenza che verranno richiamati dalla Società in base alle esigenze di

avanzamento dell'opera. Ad oggi si ritiene comunque che l'eventuale rischio di mancanza di apporti di capitale (o di servizi) strategici da parte di alcuni soci non sia tale da compromettere la realizzazione dell'Opera in quanto eventuali altri soggetti economici, tra i quali l'attuale Socio di maggioranza, potrebbero subentrare in tali impegni.

Gli Amministratori di Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. ritengono che, in considerazione:

- (i) dell'avvenuta approvazione del progetto esecutivo del "Collegamento Autostradale Campogalliano Sassuolo tra la A22 e la S.S. 467 Pedemontana", a cui è susseguito il buon esito della verifica e validazione della progettazione esecutiva medesima;
- (ii) del nulla osta – con riferimento alla progettazione definitiva della Variante alla S.S. n.9 Via Emilia dell'abitato di Rubiera (RE) – al successivo livello di progettazione;
- (iii) del processo di revisione del PEF in corso;
- (iv) degli attuali rapporti con il Concedente e della possibilità di subentro di altri soggetti economici agli impegni dei soci in difficoltà finanziarie;
- (v) della conclusione, a far data dal 17 ottobre 2025, della procedura espropriativa relativa al progetto definitivo;
- (vi) della necessità di dar corso, sulla base di uno specifico piano di programmazione, all'esborso relativo alle indennità di cui alla procedura espropriativa, a fronte del quale la Società potrà richiedere al Concedente parte dell'erogazione del contributo pubblico, pari a complessivi Euro 215 milioni, che potrà essere richiesto secondo le modalità e le tempistiche previste dalla convenzione;

vi siano alla data di redazione del presente bilancio, nonostante le incertezze precedentemente commentate, validi elementi per considerare probabile sia (i) la definizione con il Concedente di un nuovo PEF che garantisca la sostenibilità economico-finanziaria del progetto e la sua bancabilità, sia (ii) la realizzazione dell'opera e conseguentemente la recuperabilità degli investimenti fino ad oggi sostenuti.

Tutto ciò considerato, valutando anche che la Società avrà comunque le risorse finanziarie per poter adempiere alle necessità finanziarie quantomeno per un arco temporale futuro di dodici mesi come sopra descritto, gli amministratori reputano confermato il presupposto della continuità aziendale.

Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. (ARC S.p.A.) - Trento (54,30%).

Rapporti con il concedente

In data 25 luglio 2017, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATM), di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali (MiBACT), ha emanato il Decreto n. 190, concernente la pronuncia di compatibilità ambientale del progetto "Autostrada Regionale Cispadana" che è risultato favorevole con condizioni ambientali: l'art.1 del decreto stesso, che riporta il quadro prescrittivo, chiede di ottemperare a circa cento prescrizioni e presuppone inoltre una modifica del tracciato per quasi 17 km.

La convenzione di concessione stipulata tra Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. (di seguito anche "la Società", "ARC" o "la Concessionaria") e la Regione Emilia-Romagna (di seguito anche "RER" o "il Concedente"), prevede all'art 2.2 lettera c) che sia obbligo in capo alla Concessionaria "procedere alle integrazioni, modifiche e correzioni progettuali indicate nel provvedimento VIA e sottoporre il progetto

definitivo, così come adeguato, alla Regione ai fini della relativa approvazione”; la Società è quindi chiamata a provvedere all’adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni riportate nel provvedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA), non rinviabili al successivo livello di progettazione.

A seguito delle analisi svolte e delle interlocuzioni poste in essere con la Concedente quest’ultima con nota PG/2018/750957 di data 18 dicembre 2018 a firma dell’Assessore ai trasporti, reti di infrastrutture, programmazione territoriale e agenda digitale e avente ad oggetto “impegni delle parti volti alla realizzazione dell’Autostrada Regionale Cispadana”, si è resa disponibile a stanziare a favore dell’iniziativa, in ragione della sopravvenuta mancanza di equilibrio del Piano Economico Finanziario (di seguito anche “PEF”), eventuali ulteriori risorse nella misura massima di 100 milioni di euro (IVA inclusa) a fronte di un aumento di capitale sociale da parte di Autostrada Regionale Cispadana S.p.A, dai 90 milioni di euro previsti dalla Convenzione di Concessione a 190 milioni di euro, ribadendo la necessità di addivenire ad un progetto definitivo completo, adeguato alle prescrizioni di cui al decreto di valutazione ambientale (Decreto VIA) e che tenga conto di possibili ottimizzazioni della progettazione, così da aggiornare le valutazioni fatte in termini di condizioni di realizzabilità e sostenibilità dell’Opera.

A seguito dell’importante elemento di novità di cui alla citata nota della RER, il Consiglio di Amministrazione della Società ha deliberato di procedere all’adeguamento del progetto definitivo alle prescrizioni derivanti dal Decreto VIA e all’adozione della nuova soluzione dell’interconnessione con l’A13, prevedendo una ulteriore ottimizzazione dei costi di costruzione al fine di determinare in maniera inequivocabile il costo di realizzazione dell’iniziativa e di verificare successivamente l’equilibrio dell’aggiornato Piano Economico Finanziario.

La Società ha provveduto all’aggiornamento del progetto definitivo e, contemporaneamente, si sono intensificati i tavoli tecnici di confronto con la Concedente e con tutti gli enti interessati per identificare le migliori scelte progettuali.

In riferimento a quanto disposto dall’art. 49 del Decreto VIA, l’Osservatorio Ambientale avrebbe dovuto essere costituito entro un mese dall’approvazione del progetto in Conferenza dei Servizi.

Tuttavia, in un’ottica di migliore efficienza Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. ha richiesto al MATTM di anticiparne la costituzione, in quanto alcune modifiche progettuali sostanziali, necessitavano di essere definite prima della riapertura della Conferenza dei Servizi.

Il 18 novembre 2019, con protocollo n. 30108, il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare DVA - Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha pertanto emesso il Decreto Direttoriale 15 novembre 2019 con cui ha istituito l’Osservatorio Ambientale ai fini della verifica di ottemperanza dell’intero quadro prescrittivo impartito in sede di dichiarazione di compatibilità ambientale dell’Opera.

In data 6 febbraio 2020 è stato consegnato alla Concedente il progetto definitivo aggiornato comprensivo di alcune simulazioni di quadro economico. Si è dunque avviata un’interlocuzione tecnica avente ad oggetto l’analisi del progetto definitivo aggiornato, articolata in una serie di incontri ai quali hanno sempre preso parte i rappresentanti di Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. , della Concedente e del Consorzio ARCCOS.

Gli anni 2020 e 2021 hanno visto la Società impegnata su più fronti.

In relazione agli aspetti tecnico-procedurali è avvenuto un confronto con la Concedente in relazione alle richieste di chiarimento/approfondimenti sul progetto definitivo consegnato in data 6 febbraio 2020, con particolare attenzione alla possibilità realizzativa delle casse di espansione nei comuni di Crevalcore e di Novi di Modena, funzionale sia per l’utilizzo delle terre escavate per lo sviluppo dell’autostrada, sia per

implementare il livello di sicurezza idraulica del territorio al verificarsi di piene prolungate e per garantire un maggiore approvvigionamento idrico. La realizzazione di tali casse di espansione sarebbe vantaggiosa anche da un punto di vista ambientale in quanto ridurrebbe le distanze e il numero di viaggi che i mezzi pesanti saranno costretti a percorrere per reperire il materiale necessario per lo sviluppo dell'autostrada.

Negli anni 2020 e 2021 è proseguito, inoltre, il dialogo con l'Osservatorio Ambientale sulla verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali di cui al Decreto VIA, nonché la costruttiva interlocuzione con la Concedente per giungere alla definizione di un Piano Economico Finanziario in equilibrio.

Nel 2021, in particolare, la Concedente ha in più sedi ribadito di considerare la realizzazione dell'Autostrada Regionale Cispadana una priorità tale da impegnarla in un confronto con il MIT al fine di individuare nuove risorse volte alla realizzazione dell'Opera, ripristinando la sostenibilità del PEF alla luce degli ulteriori effetti negativi prodotti dalla pandemia da Covid-19. La Concedente ha inoltre confermato il proprio impegno a concorrere al riequilibrio della Concessione attraverso l'erogazione del contributo di 179,7 milioni di Euro in 5 anni invece che in 10 e ribadendo l'integrazione di ulteriori 100 milioni di Euro da erogarsi eventualmente a SAL; tale impegno dovrà essere disciplinato da un apposito addendum alla Convenzione vigente.

L'attività posta in essere dalla Concedente per ottenere un interessamento dello Stato nella gestione degli aspetti connessi agli effetti della pandemia sulla bancabilità e sulla sostenibilità finanziaria dell'Opera, si è concretizzata nella Legge n. 234/2021 (Legge di Bilancio 2022), che all'art. 1 prevede:

- comma 403: "Per la realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana è autorizzata la spesa di 200 milioni di euro, in ragione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, 20 milioni di Euro per l'anno 2024, 40 milioni di Euro per l'anno 2025, 50 milioni di Euro per l'anno 2026 e 70 milioni di Euro per l'anno 2027, quale contributo massimo a favore della regione Emilia-Romagna."
- comma 404: "L'erogazione del contributo di cui al comma 403, da includere nel piano economico-finanziario della società concessionaria Autostrada regionale Cispadana S.p.A., è subordinata al perfezionamento della procedura di approvazione dell'aggiornamento degli atti convenzionali, previa attestazione da parte di un primario istituto finanziario delle condizioni di bancabilità del progetto e di sostenibilità economico-finanziaria della concessione."

L'anno 2022 si è aperto con le prime notizie confortanti, relative alla ripresa dei flussi di traffico post-pandemia. Il 24 febbraio 2022 ha avuto inizio l'offensiva russa in Ucraina, cui hanno fatto seguito una pesante crisi energetica e di approvvigionamento delle materie prime.

E' proseguito il confronto tra Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. e la Concedente in relazione alla revisione del Piano Economico Finanziario, in particolare al fine di recepire gli aumenti dei costi dell'Opera, secondo quanto previsto dall'articolo 27 del D.L. Aiuti (D.L. 17 maggio 2022, n. 50).

Nel corso del 2022 la Società ha pertanto provveduto, con il supporto del Consorzio ARCCOS e dei propri consulenti, all'aggiornamento del computo metrico estimativo e delle altre voci del quadro economico al nuovo prezzario di riferimento ANAS, del cronoprogramma dell'Opera e alla predisposizione di un nuovo studio del traffico.

I risultati del lavoro sono stati oggetto di confronto con la Concedente, con l'obiettivo di addivenire alla definizione della modalità di copertura dell'ulteriore fabbisogno economico emerso garantendo, al contempo, i requisiti richiesti in termini di bancabilità e sostenibilità finanziaria.

Nell'anno 2023 sono proseguite le interlocuzioni con la Concedente al fine di giungere ad un equilibrio economico finanziario del PEF dell'iniziativa ed alla stipula di un atto aggiuntivo alla Convenzione che recepisce gli interventi posti in essere a tale scopo.

Nel corso del primo trimestre dell'anno, nell'ambito di una verifica circa la validità degli elementi finanziari individuati da ultimo per assicurare l'equilibrio del PEF dell'iniziativa, su istanza della Concedente (cfr. nota n. 118141.U dell'8 febbraio 2023), la Società ha dato incarico al consulente di redigere un documento informativo con le principali caratteristiche e parametri economico-finanziari del progetto di investimento da condividere con alcuni istituti creditizi.

In occasione dell'incontro tra i rappresentanti della Concedente e della Società avvenuto in data 27 marzo 2023 è stato esaminato il positivo riscontro pervenuto dal sistema creditizio, che ha condiviso le scelte in termini di costo dell'indebitamento previste negli scenari di PEF trasmessi.

Tenendo conto dei risultati di tali scenari, nei quali si evidenziava un ulteriore fabbisogno di risorse di 100 milioni di euro, il Direttore Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente della RER si è reso disponibile a valutare la possibilità di stanziare ulteriori 100 milioni di euro, da porsi a carico della Concedente, al fine di rendere possibile l'avvio della preliminare procedura di ripristino dell'equilibrio economico finanziario nel rispetto dei principi di Convenzione, previa definizione del progetto definitivo dell'Opera.

Il citato incontro si è concluso con la richiesta da parte della Concedente di trasmettere formalmente il PEF aggiornato, così da poter presentare in Giunta Regionale un'informativa in ordine all'opportunità di destinare all'iniziativa il contributo pubblico aggiuntivo di cui sopra (pari ad un massimo di 100 milioni di euro), da sommarsi a quanto già previsto, ovvero (i) il contributo regionale previsto in Convenzione pari a 179,7 milioni di euro da erogarsi in 5 rate in fase di costruzione, (ii) un contributo aggiuntivo pari a 100 milioni di euro da erogarsi in 4 anni a SAL e già previsto nel bilancio regionale, (iii) 200 milioni di euro da erogarsi in 5 anni in quote variabili previsti dalla legge finanziaria dello Stato.

La Società ha pertanto incaricato il proprio consulente di predisporre lo scenario nei termini richiesti dalla Regione Emilia Romagna e, parallelamente, di svilupparne uno ulteriore caratterizzato da un allineamento dei dati di input a valori aggiornati. Con nota del 26 maggio 2023 sono state trasmesse alla Concedente le simulazioni di PEF richieste.

In occasione del successivo incontro, tenutosi in data 29 maggio 2023, i rappresentanti della Concedente e della Società hanno preso in esame tale documentazione ed hanno convenuto sulla necessità di predisporre un atto aggiuntivo alla Convenzione, assegnando ad un tavolo tecnico il compito di affrontare la predetta tematica.

È stata inoltre effettuata una verifica circa l'attualità delle previsioni di traffico dello studio elaborato nel 2022 dal consulente trasportistico della Società, che è stata confermata.

Con nota n. A4/CRRF/0080082/2023 di data 12 dicembre 2023, il Consorzio Arcos ha fornito elementi di dettaglio volti alla definizione dell'investimento dell'iniziativa, evidenziando la necessità di redigere la stima dei lavori sulla base della versione più aggiornata disponibile dei prezzi applicabili (prezzi 2023)

Facendo seguito a quanto concordato nella riunione del Comitato Esecutivo del 19 dicembre 2023, il consulente della Società ha elaborato nuove simulazioni di PEF (prevedendo anche un aggiornamento ai prezzi 2023), che sono state poi presentate durante il Consiglio di Amministrazione del 22 gennaio 2024.

L'organo amministrativo ha richiesto al consulente trasportistico della Società di effettuare un confronto tra gli attuali livelli di traffico su autostrade e viabilità ordinaria e i relativi dati elaborati nell'ambito dello

studio di traffico redatto nell'anno 2022. Lo studio è stato consegnato in data 13 febbraio 2024 ed illustrato all'organo amministrativo nella seduta del 19 febbraio 2024.

Con nota d.d. 27 febbraio 2024 la Società ha trasmesso alla Concedente l'aggiornamento parametrico di cui sopra e la bozza aggiornata di atto aggiuntivo alla Convenzione, così come approvata dall'organo amministrativo della Società in data 19 febbraio 2024, chiedendo altresì di fissare un incontro sul tema. La riunione ha avuto luogo il 26 marzo 2024.

Al fine di proseguire nel confronto costruttivo con la Concedente, con nota protocollo ARC n. 132 del 25 marzo 2024, la Società ha trasmesso la simulazione di PEF così come approvata dall'organo amministrativo della Società nella stessa data. In sintesi, tale simulazione ha tenuto conto dell'aggiornamento del costo complessivo dell'Opera con l'applicazione dei prezzari 2023 e del nuovo cronoprogramma degli investimenti, traslato in avanti per tener conto del tempo trascorso. Lo scenario ha utilizzato, inoltre, i risultati dell'aggiornamento parametrico dello studio di traffico elaborato dal consulente trasportistico della Società.

La Società, supportata dal proprio consulente, ha partecipato agli incontri con l'*advisor* della RER, nel corso dei quali è emersa un'indicazione di modifica marginale del Piano Economico Finanziario condiviso, che non ha implicato alcun impatto sugli equilibri complessivi, né del PEF né del PFR. Tale scenario, così come modificato sulla base delle interlocuzioni con la Concedente, è stato trasmesso con nota del 31 maggio 2024.

Durante l'esercizio 2024, l'Ente Concedente ha reiterato la richiesta ad Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. del rimborso dei costi procedurali sostenuti per la realizzazione dell'infrastruttura (inclusi, a titolo esemplificativo, gli oneri per consulenze legali, tecniche ed economiche). La Società, dopo aver già formalizzato la propria opposizione con nota del 17 maggio 2024, ribadisce la propria posizione a seguito di ulteriori analisi legali, confermando l'infondatezza della pretesa economica.

In data 26 marzo 2024 i rappresentanti di Concedente e Concessionaria hanno concordato il riavvio del procedimento approvativo del progetto definitivo dell'iniziativa e hanno condiviso le attività tecniche da svolgere nelle settimane a seguire per giungere all'indizione della nuova Conferenza Preliminare al perfezionamento dell'accordo di programma in variante agli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica ex artt. 59 e 60 della L.R. 24/2017 e 158 della L.R. 3/1999.

Con Decreto n. 40 di data 10 aprile 2024 il Presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini, ha indetto una nuova conferenza preliminare al perfezionamento dell'accordo di programma in variante ai piani ai sensi e per gli effetti degli artt. 59 e 60 della L.R. 24/2017 e dell'art. 158 della L.R. 3/1999 (in seguito anche la "Conferenza Preliminare" o la "Conferenza").

In data 24 aprile 2024 il citato decreto è stato trasmesso in allegato alla convocazione alla prima seduta della Conferenza Preliminare all'accordo di programma, fissata per il giorno 9 maggio 2024, alle Amministrazioni coinvolte nella realizzazione dell'Opera ed interessate da varianti ai piani. L'ordine del giorno della prima seduta includeva la definizione delle modalità di svolgimento della Conferenza e dell'iter procedurale volto all'approvazione del progetto definitivo dell'Opera, la presentazione generale del progetto definitivo e il primo esame e verifica della possibilità di raggiungere un consenso unanime degli interessati.

Tenuto conto del riavvio della fase approvativa del progetto dell'Opera, la Concedente, con nota prot. 0564228.U di data 31 maggio 2024, ha richiesto ad Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. l'aggiornamento del costo complessivo dell'Opera ai prezzari vigenti. Con riferimento ai costi di trasporto per

l'approvvigionamento dei materiali, ha chiesto altresì di effettuare una puntuale verifica della disponibilità residua delle cave attualmente previste da progetto, computando conseguentemente gli oneri aggiuntivi di trasporto dei materiali dalle cave poste anche ad una distanza superiore ai 5 km dall'Opera.

In funzione delle disponibilità evidenziate dalla ricognizione eseguita, Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. ha provveduto alla revisione dell'intero piano degli approvvigionamenti delle terre da rilevato previsto all'interno del progetto definitivo. Dall'analisi è emerso che, nonostante la riduzione di disponibilità di alcuni poli, i volumi disponibili nei poli pianificati coprono interamente l'odierno fabbisogno necessario per la realizzazione dell'Opera. Allo stato attuale resta incognita l'effettiva qualità del materiale disponibile in due poli estrattivi nella provincia di Ferrara, al momento non in coltivazione. È evidente che, non essendo i poli pianificati ad uso esclusivo dell'Opera in oggetto, il piano di approvvigionamento potrà con il tempo subire variazioni più o meno significative in funzione dell'effettiva disponibilità di materiale nei poli e, di conseguenza, essere oggetto di ulteriori revisioni.

Con nota del 1° agosto 2024 Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. ha comunicato alla RER un importo pari a circa 51,6 milioni di euro di extra oneri connessi al trasporto del materiale per distanze dal polo ai tratti di interesse superiori ai 5 km, da aggiungere nel computo metrico dei lavori (categoria "Viabilità poli estrattivi"). Nella stessa nota, come richiesto, ha trasmesso l'aggiornamento dell'intero sommario degli articoli del computo metrico estimativo del progetto definitivo del 2019 ai prezzi vigenti (prezzi 2024), integrandolo con gli extra costi sopra descritti. A seguito di questa nuova valutazione, l'importo complessivo dei lavori, aggiornato ai prezzi del 2024, risulta pari a 1.708,1 milioni di euro.

Rispetto alle ultime simulazioni di PEF condivise con la Concedente (ovvero a maggio 2024), nelle quali l'importo dei lavori lordo utilizzato era aggiornato ai prezzi di marzo 2023 (1.638,6 milioni di euro), l'incremento dovuto all'adeguamento ai prezzi vigenti (2024) risulta pari a 17,9 milioni di euro, ai quali si aggiungono 51,6 milioni di euro dovuti agli extra oneri di approvvigionamento dei materiali per rilevati dai poli pianificati (non previsti nelle precedenti versioni di quadro economico), per un aumento complessivo di 69,5 milioni di euro. Pertanto, sulla base degli aggiornamenti eseguiti, il costo dell'Opera ammonta a 2.094.538.600 euro.

In seguito allo svolgimento della prima seduta della Conferenza Preliminare, avvenuta in data 9 maggio 2024, considerando le molteplici osservazioni rappresentate dai vari enti territoriali coinvolti, la Province hanno fornito la propria disponibilità a svolgere attività di coordinamento dei Comuni interessati, organizzando con gli stessi delle riunioni tematiche presso l'amministrazione provinciale, al fine di riportare direttamente all'Ente Concedente gli esiti del suddetto coordinamento.

Il Concedente ha quindi fissato, prima dello svolgimento della seconda seduta della Conferenza Preliminare all'accordo di programma, una serie di incontri con le Province coinvolte, volti ad raccogliere il contributo tecnico degli enti interessati e ad esaminare lo stato della pianificazione e la conformità urbanistica.

Nel secondo semestre del 2024 si sono svolti incontri tecnici con i rappresentanti delle Province di Modena, Ferrara, Reggio-Emilia e Parma, in occasione dei quali sono stati esposti gli esiti della verifica di compatibilità del progetto definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana con gli strumenti di pianificazione vigenti dei singoli Comuni interessati. Con l'occasione, sono state visionate le principali richieste dei singoli territori e si è inoltre trattata la tematica relativa all'approvvigionamento dei materiali e all'eventuale realizzazione di progetti funzionali alla riduzione dell'attuale rischio idraulico del territorio (casce di espansione), da prevedersi in stretta contiguità con il tracciato autostradale e che potrebbero

configurarsi come un'alternativa ai poli di estrazione pianificati nel progetto definitivo, nonché come un potenziamento delle superfici naturalistiche.

A seguito di tali incontri, e su richiesta della Concedente, ARC ha avviato un'analisi delle richieste avanzate dai singoli Comuni, tenuto conto che il progetto definitivo dell'opera gode di compatibilità ambientale su un tracciato già modificato e ottimizzato in conformità alle prescrizioni del Decreto VIA, la cui ottemperanza è stata già valutata positivamente dal Ministero competente.

Nel corso del 2025 ARC ha partecipato a diversi procedimenti di approvazione di Piano Urbanistico Generale (PUG), in occasione dei quali ha evidenziato talune incongruenze tra gli strumenti urbanistici in fase di predisposizione e il progetto definitivo dell'Autostrada Regionale Cispadana. Nello specifico:

- Procedimento di approvazione del Piano Urbanistico Generale (PUG) del Comune di Finale Emilia: durante le sedute di consultazione preliminare (28 gennaio 2025, 2 aprile 2025 e 30 maggio 2025), è emersa la non conformità tra le previsioni del Piano e il progetto definitivo dell'opera. L'analisi della documentazione ha evidenziato due tipi di interferenze: i) un'interferenza tra lo spigolo est dell'area di servizio "Panaria Nord" e la zona omogena "D1 bis artigianale – industriale", con conseguente annullamento della fascia di rispetto autostradale e ii) un'interferenza con la zona artigianale-industriale di espansione soggetta a Piano Particolareggiato di iniziativa privata (P.P. 31). Quest'ultima, in realtà, era ben nota ad ARC in quanto, tra le condizioni ambientali del Decreto VIA, vi era la condizione ambientale n. 28.7 della CTVIA che recitava: «[...] il numero e l'estensione delle aree di servizio deve essere limitato alla stretta funzione di supporto all'utenza autostradale escludendo qualsiasi funzione accessoria. Deve, altresì, essere studiata la possibilità del posizionamento delle medesime in prossimità di caselli o di zone artigianali-industriali esistenti». In ottemperanza a tale condizione ambientale, le aree di servizio "Mirandola Nord/Sud" e "Poggio Renatico Nord/Sud", previste nel progetto definitivo redatto nel 2012, sono state sostituite dalle nuove aree di servizio denominate "Panaria Nord" e "Panaria Sud", di pari superficie. Le nuove aree di servizio sono situate nel Comune di Finale Emilia. Per rispondere all'esigenza di collocarle all'interno di zone artigianali-industriali esistenti, l'area "Panaria Nord" è stata inserita nell'ambito di espansione artigianale-industriale individuato nel PRG come Piano particolareggiato. Tuttavia, poiché il progetto definitivo, nella sua versione aggiornata e conforme alle condizioni della VIA non è ancora stato approvato, le imprese insediate nelle vicinanze del comparto PP31 stanno pianificando interventi di espansione proprio nell'area individuata per la realizzazione della nuova area di servizio "Panaria Nord". A seguito dell'incontro sopra citato, la Regione Emilia-Romagna ha richiesto sia al Comune di Finale Emilia sia ad ARC, ciascuno per quanto di competenza, di valutare la fattibilità di soluzioni alternative che possano ridurre o eliminare la suddetta interferenza. In tal senso, ARC sta tuttora lavorando per individuare una possibile soluzione alternativa, la quale dovrà comunque essere valutata anche sotto il profilo della necessità o meno di assoggettamento a procedimento di valutazione ambientale.
- Procedimento di approvazione del Piano Urbanistico Generale (PUG) del Comune di Ferrara: in data 25 febbraio 2025, ARC ha preso parte al primo incontro del Comitato Urbanistico di Area Vasta (CUAV) e alla seconda seduta della Struttura Tecnica Operativa (STO), durante le quali sono state presentate e formalizzate talune richieste di chiarimento e integrazione in merito al PUG del Comune di Ferrara. A seguito di tali incontri, ARC ha trasmesso nota del 14 maggio 2025, evidenziando il ruolo marginale attribuito negli elaborati principali del PUG al progetto dell'Autostrada Regionale Cispadana e richiedendo l'integrazione della documentazione al fine di recepire le osservazioni espresse. Successivamente, in data 1 ottobre 2025, Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. ha preso parte alla seconda seduta del CUAV.

- Procedimento di approvazione del Piano Urbanistico Generale (PUG) dei Comuni di Bondeno, Cento, Vigarano Mainarda e Poggio Renatico: in data 1 febbraio 2021 i comuni di Bondeno, Cento, Poggio Renatico, Vigarano Mainarda e Terre del Reno hanno sottoscritto un accordo territoriale per la predisposizione e l'approvazione del Piano Urbanistico Generale (PUG) intercomunale. La consultazione preliminare della documentazione si è svolta in quattro sedute durante le quali sono state evidenziate alcune carenze degli elaborati progettuali messi a disposizione. Con nota del 9 giugno 2025 è stata condivisa con Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. tutta la documentazione tecnica costituente il PUG intercomunale ed è stato richiesto alla Società di trasmettere un parere di competenza.

In data 28 aprile 2025 si è tenuto un incontro in Regione Emilia-Romagna nell'ambito del quale la RER ha comunicato alla Concessionaria di aver valutato di non procedere con la realizzazione delle casse di espansione proposte da ARC, né con varianti ai PIAE e/o ai PAE, in considerazione sia della gravosità dei relativi procedimenti approvativi necessari e non compatibili temporalmente con il procedimento di approvazione della Cispadana, sia del fatto che né le autorità idrauliche né i consorzi, contattati su questo tema specifico, hanno sollevato interesse per la realizzazione delle casse di espansione là dove proposte per la Cispadana. La RER ha pertanto posto a carico di ARC le spese di trasporto, derivanti dalla localizzazione delle cave ad una distanza maggiore di 5 km, con un costo stimato dalla stessa Concessionaria in 51,6 milioni di Euro. Pertanto, è stato richiesto ad ARC un aggiornamento del costo dell'opera considerando l'effettivo onere per l'approvvigionamento dei materiali.

Dai tavoli di lavoro svolti con le Province e dall'aggiornamento recente e/o in corso degli strumenti urbanistici in numerosi Comuni interessati dal tracciato della Cispadana, è emerso che in alcuni strumenti urbanistici vigenti non sono presenti le opere di adduzione alla Cispadana e che, in alcuni casi, lo stesso tracciato autostradale, pur presente, è difforme rispetto al progetto definitivo presentato in sede di Conferenza Preliminare. Inoltre, diversi Comuni hanno avanzato richieste di interventi che, pur non essendo direttamente previsti nel progetto dell'autostrada, si configurano come complementari all'infrastruttura principale. Tali interventi, secondo i Comuni, mirano a garantire un accesso fluido ai caselli da ogni parte del territorio, in particolare dai principali poli attrattori e generatori di traffico. A seguito di questi rilievi è stata pertanto richiesta ad ARC una valutazione tecnico-economica di massima in ordine alle modifiche richieste da Comuni e Province durante gli incontri congiunti, al fine di argomentare in Conferenza Preliminare la possibilità o meno di un loro accoglimento.

Si precisa inoltre che, come conseguenza della mancata pianificazione di alcune opere di adduzione all'interno degli strumenti di pianificazione, è stato richiesto ad ARC di redigere un documento di Valsat per i territori rispetto ai quali se ne è riscontrata la necessità. Il RUP ha precisato che tale documento di Valsat, da predisporre tenendo conto della VIA ministeriale già svolta, dovrà essere presentato alla RER da ARC prima della convocazione della prossima seduta della Conferenza Preliminare.

Nel secondo semestre 2025, la Società ha svolto la valutazione tecnico-economica di massima delle modifiche richieste dai Comuni e delle Province durante i precedenti incontri congiunti, limitatamente a quelle considerate valutabili dalla Concedente nella riunione del 17 luglio 2025, trasmettendone i risultati alla stessa.

Contestualmente, ARC ha partecipato a diversi procedimenti autorizzativi, esprimendo il proprio parere sulle possibili interferenze legate alla vicinanza al tracciato, in particolare in relazione alla realizzazione di un impianto solare agrivoltaico e di un nuovo magazzino per formaggi a Novi di Modena (MO), nonché a un impianto di recupero di rifiuti speciali non pericolosi a Mirandola (MO). Infine, sotto il profilo finanziario, in attesa della definizione del Piano Economico condiviso con il Concedente e in presenza di una liquidità giudicata sufficiente per l'operatività corrente, il Consiglio di Amministrazione del 22

dicembre 2025 ha deliberato il differimento del termine per il versamento dei decimi di capitale sociale residui al 30 giugno 2026.

Andamento dell'esercizio e continuità aziendale di Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.

Il Bilancio 2025 di Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. si chiude con un risultato di esercizio in equilibrio economico, come per i precedenti periodi d'imposta.

L'importo complessivo dei costi netti d'esercizio pari ad Euro 573.156 (Euro 558.722 per il 2024) è stato imputato ad incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (Voce A.4 del conto economico), con rilevazione quindi nelle immobilizzazioni materiali in corso e acconti (Voce B.II.5 dell'attivo dello stato patrimoniale). Tale importo rappresenta le capitalizzazioni dei costi indiretti sostenuti per la realizzazione dell'Opera che si aggiungono a quelli capitalizzati direttamente nelle immobilizzazioni in corso e pari ad Euro 543.004 per l'esercizio 2025 (Euro 637.585 nel 2024). L'incremento delle immobilizzazioni materiali in corso è pertanto complessivamente pari a Euro 1.116.160 (Euro 1.196.307 nel 2024).

E' stato adottato tale criterio di contabilizzazione poiché la Società non svolge alcuna attività che non sia finalizzata alla progettazione e costruzione dell'Autostrada Regionale Cispadana, essa può essere infatti definita come società di progetto. Ne consegue che per la società risulta soddisfatta, ad oggi, la condizione base a cui è subordinata, di regola, la capitalizzazione di qualunque costo e dunque la considerazione che i costi non concorrono come componenti di reddito dell'esercizio ma, attraverso il loro rinvio a successivi esercizi, sono da considerare come un elemento attivo, cioè un investimento, del capitale di funzionamento.

Per quanto riguarda la relativa recuperabilità futura dei valori capitalizzati, questa è garantita dagli strumenti convenzionali vigenti, tra i quali il rispetto del Piano Economico Finanziario (PEF) di convenzione, la cui proposta di aggiornamento è attualmente oggetto di interlocuzione con la Concedente Regione Emilia Romagna.

Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2025 riporta disponibilità liquide per un ammontare pari a Euro 973.108.

Si ricorda che, al fine di garantire alla Società le risorse finanziarie per la gestione ordinaria prevista per l'esercizio 2024, 2025 e 2026, il Consiglio di Amministrazione del 19 febbraio 2024 ha deliberato il richiamo del capitale residuo (pari ad Euro 5.600.000) da effettuarsi inizialmente entro il 30 giugno 2025. Il Consiglio di Amministrazione del 22 dicembre 2025 ha poi deliberato il differimento del termine per il versamento dei decimi di capitale sociale residui al 30 giugno 2026. Nella medesima seduta il Consiglio di Amministrazione ha approvato il documento previsionale 2026 nel quale sono state stimate le spese per gli investimenti programmati per l'anno 2026, pari a circa Euro 2,5 milioni, connessi ad attività propedeutiche alla realizzazione dell'Opera. Posto il subentro nel corso dell'anno 2025 del Socio Sagitta SGR, che ha acquisito le quote del Socio di minoranza Coopsette società cooperativa in l.c.a., la Società ha provveduto a segnalare al medesimo i decimi di capitale sociale di spettanza richiamati e non ancora versati.

Di conseguenza, dal punto di vista della finanza aziendale, gli impegni assunti per l'esercizio 2026 da parte della Società potranno essere rispettati, anche contando sul supporto della Capogruppo Autostrada del Brennero S.p.A., che individua nel progetto della Autostrada Cispadana un'opera strategica anche nell'ambito del proprio PEF.

Un altro importante aspetto da considerare in merito alla verifica dell'esistenza del presupposto continuità aziendale è rappresentato dalla necessità di ridefinire con il concessionario un Piano

Economico Finanziario che garantisce l'equilibrio economico finanziario della realizzazione e gestione dell'Opera, nonché la bancabilità e sostenibilità finanziaria del progetto.

Risulta necessario procedere all'elaborazione sia di un Piano Economico Finanziario sia del connesso Piano Finanziario Regolatorio, aggiornato tenendo conto dell'andamento dei costi delle materie prime e dell'evoluzione dei parametri macro-economici. In merito, le interlocuzioni sono proseguite anche nel corso del 2025. Quanto sopra non può, infine, prescindere dalla considerazione dell'iter del *Project Financing* presentato da Autostrada del Brennero S.p.A., che rappresenta un'imprescindibile riferimento a sostegno della realizzabilità dell'Opera. A riguardo la Capogruppo ha presentato la propria candidatura nei termini previsti dal bando di gara.

Si rende noto tuttavia che nel corso dell'esercizio 2026 dovrebbero proseguire i lavori di cui alla Conferenza Preliminare all'accordo di programma.

In conclusione, considerando che i) risulta tutt'ora ragionevole attendersi che un nuovo PEF, che garantisca l'equilibrio economico finanziario del progetto (e quindi la sua bancabilità) venga approvato; ii) la Concedente ha riavviato i lavori relativi alla definizione dell'accordo di programma; iii) la Società avrà comunque le risorse finanziarie per poter adempiere ai propri impegni quantomeno per un arco temporale futuro di almeno dodici mesi, gli amministratori della partecipata ritengono che – nonostante le incertezze sopra commentate – alla data di redazione del bilancio 2025 vi siano validi elementi per ritenere probabile la realizzazione dell'Opera e quindi la recuperabilità degli investimenti fino ad oggi sostenuti, e sia pertanto confermato il presupposto della continuità aziendale in base al quale il presente bilancio è stato redatto.

Stazione Autostradale Doganale di Confine del Brennero (SADOBRE S.p.A.) - Campo di Trens (BZ) (100%)

La società ha come principale oggetto sociale la gestione di stazioni doganali di confine e autoparchi organizzati e attrezzati per la confluenza di automezzi adibiti al trasporto nazionale e internazionale di beni relativi al traffico con l'estero.

Il traffico merci su strada risulta sempre il prevalente rispetto alle altre modalità di trasporto. Il Brennero è la principale rotta commerciale via terra per l'Italia e per questo motivo il corridoio riveste una grande importanza per l'economia italiana.

L'area dell'autoporto Sadobre, grazie al particolare posizionamento lungo l'asse del Brennero, al collegamento diretto con la rete autostradale ed ai servizi in essa insediati, riveste un ruolo strategico tra le aree a servizio dell'utenza autostradale dedicate alla sosta dei mezzi pesanti e leggeri.

Nel corso dell'esercizio 2025, gli interventi realizzati presso l'autoporto Sadobre hanno riguardato in particolare il miglioramento della capacità e della funzionalità dei parcheggi per mezzi pesanti, l'adeguamento delle infrastrutture alle esigenze connesse alle soste obbligatorie e il rafforzamento dei livelli di sicurezza, anche mediante sistemi di controllo e gestione più evoluti. Il coordinamento operativo tra la Capogruppo Autostrada del Brennero S.p.A. e la sua controllata Sadobre S.p.A. ha consentito di sviluppare una gestione integrata dell'infrastruttura e delle strutture complementari, favorendo una maggiore razionalizzazione delle soste, una migliore distribuzione dei flussi di traffico e un utilizzo più efficiente delle risorse disponibili. Tali sinergie si inseriscono in una strategia complessiva orientata alla sicurezza della circolazione, alla sostenibilità ambientale e al miglioramento continuo della qualità dei servizi lungo l'asse del Brennero.

Il risultato dell'esercizio 2025 ammonta ad Euro 658.779 a fronte di un utile di Euro 463.748 registrato nell'esercizio precedente.

S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. (STR S.p.A.) - Bolzano (100%).

S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. ha nel tempo incrementato il proprio investimento nel business del trasporto su rotaia tramite l'acquisizione di partecipazioni nelle società che svolgono attività di trazione ferroviaria.

S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A., al fine di ottimizzare la gestione del business del trasporto merci e persone su rotaia, in data 27 giugno 2022 ha costituito – congiuntamente con i soci Tenor S.r.l. e Inter-Rail S.p.A. – S.T.R. 2 S.p.A., nella quale sono confluite, tramite conferimento, le partecipazioni detenute (i) dalla stessa in Rail Traction Company S.p.A. (95,53%), InRail S.p.A. (75%) e Lokomotion GmbH (20%); (ii) da Tenor S.r.l. in InRail S.p.A. (15,77%); (iii) da Inter-Rail S.p.A. in InRail S.p.A. (9,23%).

Nel 2025 sono proseguite le interlocuzioni relative al progetto di riorganizzazione societaria che coinvolge i soci delle società operative – InRail S.p.A., Rail Traction Company S.p.A. e Lokomotion GmbH – propedeutico ad addivenire alla riorganizzazione del settore trasporto su rotaia del Gruppo A22 e alla creazione di sinergie, attraverso la realizzazione di una struttura gestionale unitaria.

Obiettivo primario di S.T.R. S.p.A. – supportato da uno studio di fattibilità predisposto da un consulente esterno – è lo sviluppo del progetto di intermodalità ad Isola della Scala (Verona), per il quale STR S.p.A. ha da tempo acquisito i terreni necessari, circa 70 ettari. Con riguardo a tale progetto, la Società nei precedenti esercizi ha condotto un'analisi di mercato atta a definire l'evoluzione attesa dello scenario dei prossimi 15 anni, anche alla luce delle nuove opere infrastrutturali europee, sia per il mercato del trasporto su gomma che per quello del trasporto su rotaia. L'analisi, affidata dalla Società a consulenti esterni, ha apportato conoscenze di estrema utilità per poter correttamente orientare le proprie decisioni operative e le opzioni di interesse strategico da perseguire.

S.T.R. S.p.A. ha inoltre avviato nel corso dell'esercizio 2025 un'approfondita attività di analisi volta a valutare possibili collaborazioni strategiche e nuove opportunità di business. In tale ambito sono proseguite le interlocuzioni con S.A.P.I.R. S.p.A., società attiva sul porto di Ravenna; parallelamente è stata coordinata la gestione, per l'esercizio 2026, del terminal intermodale di Pordenone da parte della controllata indiretta InRail S.p.A., con l'obiettivo di valutarne le potenzialità, garantire la continuità operativa e accompagnare il processo di costituzione da parte di S.T.R. S.p.A. di una nuova società destinata alla gestione di lungo periodo dell'interporto.

Con riferimento alla continuità aziendale, il Consiglio di Amministrazione di S.T.R. S.p.A. ha confermato il permanere di validi elementi per i quali hanno ritenuto probabile lo sviluppo del progetto di intermodalità e conseguentemente la piena recuperabilità degli investimenti fino ad oggi sostenuti. Tra gli elementi alla base di tali assunzioni:

- la conferma della fattibilità del progetto della costruzione del terminal ferroviario intermodale presso Isola della Scala ricevuta da parte:
 - del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel documento "Programma Infrastrutture strategiche", redatto a settembre 2012;
 - della Regione Veneto nel Piano di Assetto Territoriale deliberato in data 5 luglio 2013;
 - della Commissione Regionale di Valutazione Ambientale Strategica del 3 agosto 2013;
 - di uno studio predisposto da un consulente esterno che, sulla base di un'analisi condotta in merito a più ambiti (tra i quali: opportunità derivanti dal contesto, possibili ambiti di sviluppo per

Isola della Scala, previsioni di traffico, business case e governance) ne ha determinato la fattibilità;

- il sostanziale allineamento del valore netto contabile dei terreni con il valore di mercato, verificato sia con perizia di data 13 gennaio 2026 e successivamente integrata con nota di data 23 marzo 2026 - redatta dagli uffici tecnici di Autostrada del Brennero S.p.A. - sia con valutazione effettuata da consulente esterno, di data 24 febbraio 2026;
- la presenza di una posizione finanziaria netta della Società positiva, anche considerando unicamente le disponibilità liquide (Euro 761.260), senza includere i titoli quotati immediatamente liquidabili (Euro 3.634.422).

Per quanto riguarda la società controllata S.T.R. 2 S.p.A, il relativo Consiglio di Amministrazione conferma che vi sono ad oggi validi elementi per ritenere probabile lo sviluppo del business del trasporto ferroviario in cui operano le società controllate dalla subholding S.T.R. 2 S.p.A.

L'esercizio 2025 si chiude con una perdita di Euro 291.400 (nel 2024 la società ha chiuso con un utile di Euro 219.481).

La variazione in diminuzione del risultato dell'esercizio 2025 rispetto il precedente è riconducibile, da un lato, dall'assenza di incassi, o comunque deliberazioni di distribuzione, di dividendi da parte delle controllate dirette, dall'altro dall'iscrizione di un apposito accantonamento rischi per far fronte ai costi stimati di ripristino di taluni edifici ricompresi nel compendio di Isola della Scala, a seguito di opportune valutazioni effettuate dalla Società ad inizio 2026.

S.T.R. 2 S.p.A. - Bolzano (89,63%).

S.T.R. 2 S.p.A. è stata costituita in data 27 giugno 2022 da parte di S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A., congiuntamente con i soci Tenor S.r.l. e Inter-Rail S.p.A., mediante il conferimento delle partecipazioni detenute (i) da S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. in Rail Traction Company S.p.A. (95,53%), InRail S.p.A. (75%) e Lokomotion GmbH (20%); (ii) da Tenor S.r.l. in InRail S.p.A. (15,77%); (iii) da Inter-Rail S.p.A. in InRail S.p.A. (9,23%).

La società S.T.R. 2 S.p.A. detiene pertanto le seguenti partecipazioni:

- ❖ il 100% di InRail S.p.A.;
- ❖ il 95,53% di Rail Traction Company S.p.A.;
- ❖ il 20% di Lokomotion GmbH – Monaco (Germania).

Il valore delle partecipazioni è stato definito – in base alla perizia redatta da parte di un esperto indipendente ai sensi dell'Art. 2343-ter C.C.– nell'ammontare complessivo pari a Euro 85.800.000.

Obiettivo della Società è quello di proseguire con il progetto di riorganizzazione societaria – che coinvolge le controllate InRail S.p.A. e RTC S.p.A. e la collegata Lokomotion GmbH, nonchè i soci delle stesse – propedeutico all'avvio di possibili sinergie.

Il Consiglio di Amministrazione della controllata ha confermato – essendoci validi elementi per ritenere probabile lo sviluppo del proprio business con il prosieguo del progetto di riorganizzazione societaria – il presupposto della continuità aziendale in base al quale è stato redatto il Bilancio della Società.

S.T.R. 2 S.p.A. chiude il Bilancio 2025 con una perdita di Euro 142.648 a fronte di un utile d'esercizio di Euro 557.850 registrato nell'esercizio precedente.

La variazione in diminuzione del risultato dell'esercizio 2025 rispetto il precedente è riconducibile esclusivamente ai minori incassi di dividendi da parte delle controllate dirette.

Rail Traction Company S.p.A. (RTC S.p.A.) - Bolzano (95,53% tramite S.T.R. 2 S.p.A.).

Nell'anno 2025 sono stati effettuati da RTC S.p.A. complessivamente 9.937 treni (comprese le antenne), ossia 382 treni in meno rispetto ai 10.319 del 2024 (pari al -4%). In generale, oltre alla debolezza della Germania e del mercato logistico continentale, sono proseguite le elevate difficoltà operative derivanti dalla situazione dell'infrastruttura nazionale ed europea dove il numero sempre maggiore di cantieri finanziati con il PNRR hanno creato interruzioni e deviazioni con conseguente extra utilizzo di risorse. L'attuale situazione di mercato, dove permane una forte concorrenza del trasporto via gomma e dove si è accentuata quella tra le imprese ferroviarie a causa della scarsità di trasporti, non ha però consentito di trasferire completamente sui clienti gli incrementi dei costi registrati dalle imprese ferroviarie.

Esaminando più nel dettaglio la produzione, il traffico combinato ha registrato una flessione dei volumi di trasporto del 9% rispetto all'anno precedente (4.388 treni effettuati nel 2025 rispetto ai 4.833 del 2024). Al netto dei treni antenna, il traffico tradizionale ha evidenziato un incremento del 7% (2.925 treni rispetto ai 2.734 del 2024); i minori volumi del tradizionale diffuso (-21% rispetto all'anno precedente) e del ferro (-34%) sono stati compensati da altri prodotti quali le auto, i traffici via Tarvisio e i treni spot dall'est Europa. Il segmento del trasporto grano ha registrato un +5% (1.369 treni completati rispetto ai 1.306 del 2024) grazie all'investimento in termini di macchine e personale fatto dall'azienda nel corso degli ultimi anni, all'elevata qualità del servizio offerto e alla forte spinta commerciale che ha portato anche all'introduzione dei traffici olio.

Infine, si è registrato un decremento dei treni antenna (1.255 treni effettuati rispetto ai 1.446 del 2024), i quali vengono utilizzati per la distribuzione nell'area nord/est dell'Italia dei gruppi di carri che arrivano in composizione al tradizionale diffuso e, per tale motivo, vengono conteggiati separatamente dal traffico tradizionale nonostante generino treni*km commerciali:

Treni/settimana (al netto delle antenne): 167,0 (2024: 170,6);

Treni/settimana (comprese le antenne): 191,1 (2024: 198,4);

Tonnellate nette di merce trasportata (al netto delle antenne): 5.868.811 (2024: 6.044.004);

Quota servizio combinato: 50,5% (al netto delle antenne);

Quota servizio tradizionale: 33,7% (al netto delle antenne);

Quota servizio cereali: 15,8% (al netto delle antenne);

Treni*km complessivi: 2.543.773 (2024: 2.614.282).

L'esercizio al 31 dicembre 2025 si è concluso con un risultato operativo di Euro 471.262 (superiore rispetto all'esercizio precedente, il cui valore era pari ad euro - 3.872.016) e ha registrato un utile pari ad Euro 312.417 (il 2024 si era chiuso con una perdita di Euro - 2.876.177).

InRail S.p.A. – Genova (100,00% tramite S.T.R. 2 S.p.A.).

La significativa perdita maturata nell'esercizio da parte di InRail S.p.A. (Euro 1.727.335) non è frutto di una singola causa, ma di una combinazione di fattori strutturali e operativi che hanno impattato in modo diretto sulla capacità della controllata di generare volumi e garantire continuità operativa di servizio.

I lavori infrastrutturali sulla rete ferroviaria del Nord Italia, della Slovenia e della Croazia hanno avuto un impatto trasversale su molte direttrici strategiche.

La criticità nel nodo di Genova ha comportato limitazioni di capacità, deviazioni obbligate e riduzioni di velocità che hanno generato congestioni, ritardi e una perdita di efficienza che ha avuto un impatto diretto sui risultati economici.

Slovenia e Croazia hanno affrontato e continueranno ad affrontare cantieri estesi e prolungati su tratte fondamentali per il traffico merci, con interruzioni giornaliere e mensili, deviazioni su linee secondarie e capacità dimezzata.

A questo si sono aggiunti i fermi locomotori, causati da un incremento anomalo di guasti, svii e interventi manutentivi ordinari (ciclica) e straordinari, soprattutto ai gruppi DPM e alle difficoltà manifestate da parte del costruttore Siemens nella manutenzione delle E190. La disponibilità di mezzi è stata spesso inferiore al minimo operativo necessario, costringendo l'azienda a rivedere piani di trazione, ridurre frequenze e, in alcuni casi, rinunciare a servizi programmati o non confermare servizi richiesti.

Molti di questi interventi sull'infrastruttura ferroviaria continueranno, anche nel corso del 2026, con riduzioni di capacità e possibili congestioni.

Nonostante le criticità operative che emergono dallo scenario descritto, i treni complessivamente prodotti in Italia e in direzione Est Europa (Slovenia e Croazia) sono aumentati del 7%, seppur con le difficoltà sopracitate ad ottimizzare i tempi di percorrenza.

Inoltre, con un'azione commerciale specifica sul Porto di Livorno, è stato dato avvio, nel 2025, a: i) nuove attività per il trasporto di diverse categorie merceologiche (agroalimentare, chimico, intermodale, siderurgico); ii) nuovi servizi ferroviari da e per l'Interporto Toscano quali il nuovo traffico verso Portogruaro; iii) l'attivazione di collegamenti tra Livorno e la Francia; iv) servizi di trasporto di rotaie da Piombino per varie destinazioni dell'Est Europa. Sono inoltre allo studio ulteriori servizi per altri importanti shipper locali.

Durante l'esercizio 2025 in Italia InRail S.p.A. ha effettuato circa n. 2.028.961 treni*km, con un incremento percentuale di circa il 9% rispetto al dato relativo al 2024 pari a 1.861.309 treni*km, in controtendenza con la decrescita registrata a livello nazionale, dimostrando quindi una capacità di tenuta della società anche in periodi caratterizzati da una forte instabilità del mercato.

Nel 2025 sono stati effettuati in Italia trasporti ferroviari di merci per un totale di circa 982 milioni di tonnellate per km (ton*km), delle quali circa 903 milioni di ton*km destinate al traffico internazionale (63 milioni in export e 840 milioni in import).

Risulta importante sottolineare che, nonostante le limitazioni poste all'utilizzo dell'infrastruttura da RFI, sono stati mantenuti i "Treni pesanti" (fino a un massimo di 2.200-2.500 Tons lorde), consolidando i volumi prodotti l'anno precedente sia nel trasporto di cereali che nel trasporto delle Bramme sulla tratta Monfalcone – San Giorgio (treni stabilmente a 2.500 Tons).

L'attuale Certificato Unico di Sicurezza, esteso in validità per 5 anni, consente ai treni di InRail S.p.A. di circolare:

- in Italia:
 - su tutta la rete del Gestore dell'Infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana (RFI)
 - su tutta la rete del Gestore dell'Infrastruttura Ferrovie Emilia-Romagna (FER)
- in Slovenia: sull'intera rete
- in Croazia: sull'intera rete.

- In Francia: sulle linee comprese tra: Ventimiglia – Miramas, Ventimiglia – Merrey, Modane – Merrey, Modane – Miramas

In data 5 dicembre 2025 InRail S.p.A. ha completato il processo di rinnovo del Certificato Unico di Sicurezza, estendendone la validità sino al 04/12/2030.

InRail S.p.A. è in possesso di un sistema di gestione integrato per Qualità, Sicurezza sul Lavoro e Ambiente certificato in conformità alle norme ISO 9001, ISO 45001 e ISO 14001, rinnovato a maggio del 2023, valido fino sino al 2026. Nel mese di aprile 2025, InRail S.p.A. è stata interessata dall'attività di sorveglianza per il mantenimento della validità di queste certificazioni che ha dato esito positivo.

E' proseguito, anche nell'anno 2025, il progetto finanziato T4RAIL Italia-Slovenia per un trasporto ferroviario transfrontaliero più efficiente. Il progetto, della durata di due anni e che terminerà ad aprile 2026, risponde a una delle sfide comuni dell'area transfrontaliera: la mancata integrazione dei sistemi di trasporto nazionali e regionali e la carenza di infrastrutture e soluzioni di mobilità transfrontaliere con, tra gli altri problemi, i colli di bottiglia dovuti alla congestione del traffico nell'area. Il progetto T4RAIL IT-SI si propone di favorire la creazione di reti transfrontaliere, la capitalizzazione dei risultati di ricerca e sviluppo e la digitalizzazione come obiettivo trasversale anche al settore dei trasporti transfrontalieri, per una loro migliore efficienza, con effetti tangibili sia a livello di trasporto merci che di trasporto passeggeri, nonché su scala regionale, nazionale e internazionale.

Stante le difficoltà sopra descritte, il Bilancio di InRail S.p.A. al 31 dicembre 2025 chiude con una perdita pari ad Euro 1.727.335 (il 2024 si era chiuso con una perdita pari ad Euro 257.562). L'esercizio 2025 evidenzia infatti un incremento dei ricavi operativi, che si attestano a Euro 71.089 migliaia rispetto a Euro 66.389 migliaia del precedente esercizio (+7,1%). I costi operativi si attestano a Euro 72.318 migliaia (+9,5%), con un incremento di Euro 6.268 migliaia rispetto al 2024, con una crescita superiore a quella dei ricavi e conseguente compressione della marginalità.

Lokomotion GmbH – Monaco (20% tramite S.T.R 2 S.p.A. e 30% tramite RTC S.p.A.)

L'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025 evidenzia un totale Stato Patrimoniale Attivo e Passivo pari ad Euro 63.045.071 e un Patrimonio netto di Euro 11.392.570. Il Conto Economico chiude con un risultato di esercizio in perdita per Euro 2.083.968; la perdita registrata nel 2024 era pari ad Euro 345.957.

Lokomotion GmbH ha registrato nel 2025 un incremento dei ricavi della gestione caratteristica pari ad Euro 60.791.576 (Euro 153.737.313 nel 2025 ed Euro 92.945.737 nel 2024). I costi sono altresì incrementati di Euro 66.213.607 (Euro 149.630.128 nel 2025 ed Euro 83.416.521 nel 2024).

L'attività di Lokomotion GmbH ha subito, analogamente a quanto occorso nel precedente esercizio, impatti pesanti sulla gestione a causa della crisi economica tedesca, dell'indisponibilità dell'infrastruttura ferroviaria per manutenzione e maltempo e della riduzione del sostegno per le tracce ferroviarie. A tali fattori si sono aggiunti altresì gli scioperi del personale.

Si evidenzia come Lokomotion GmbH abbia comunque lavorato intensamente sia per mantenere il più possibile i volumi di traffico, sia per incrementare i servizi offerti e trovare soluzioni alternative alle limitazioni delle linee ferroviarie previste lungo l'infrastruttura.

Nel corso dell'esercizio 2025, il modello di *business* della società ha visto un sostanziale ampliamento della propria operatività. Nel settore del trasporto combinato, Lokomotion ha assunto il ruolo di vettore contrattuale per l'intero tragitto, includendo anche le tratte nazionali in Germania. Di conseguenza, la responsabilità della società non si limita più alla sola trazione internazionale, ma copre l'intera catena logistica, dalla partenza in territorio tedesco fino alla consegna in Italia. Tale evoluzione mira a garantire i servizi di alimentazione e distribuzione interna in Germania a condizioni di mercato competitive.

Bilancio Consolidato

Questo nuovo assetto comporta un incremento significativo del valore aggiunto, richiedendo però un maggiore ricorso a servizi esterni, affidati in particolare ad altre imprese ferroviarie tedesche e a DB Cargo per specifiche prestazioni. Il modello aziendale evolve quindi da puro fornitore di trazione a operatore integrato di catene di trasporto internazionali per il traffico merci transalpino.

Infine, a seguito della scadenza del Certificato di Sicurezza Unico (SSC) per Germania e Austria nel 2025, è stato richiesto e ottenuto un nuovo certificato. Per ragioni normative legate al transito nelle stazioni di confine italiane, la nuova licenza è stata estesa anche all'Italia. Il nuovo SSC, rilasciato nel 2025, copre ora Germania, Austria e Italia ed ha una validità di cinque anni.

Virtual Design S.r.l. - Trento (52%)

La Società è stata acquisita in data 23 novembre 2023 a seguito dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo di data 28 aprile 2023. Virtual Design S.r.l. è stata costituita nel 1995 per operare prevalentemente nel settore Architettonico/Infrastrutture e Real Estate. Negli anni, grazie al *know how* acquisito e lo sviluppo di *software* sempre più performanti, si è specializzata nella realizzazione di immagini renderizzate e fotorealistiche.

Nello specifico, Autostrada del Brennero S.p.A. valuta di particolare interesse la competenza acquisita da Virtual Design S.r.l. nel campo del *rendering* con fotoinserimento e animazioni virtuali dedicati ad infrastrutture e opere pubbliche, esperienza utile a supportare la Società nella rappresentazione e nella comunicazione verso l'esterno della sua attività.

Virtual Design S.r.l. ha concluso l'esercizio 2025 con un utile di Euro 9.518, a fronte di un utile di Euro 53.723 conseguito nel 2024.

Il patrimonio netto al 31 dicembre 2025 risulta pari a Euro 152.708 (nel 2024 era di Euro 143.188).

TERMINE PER LA CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA

Stante la redazione del presente Bilancio consolidato, il termine massimo per la convocazione dell'Assemblea per l'approvazione del Bilancio d'esercizio – e presa d'atto dello stesso Bilancio consolidato – è di 180 giorni, così come previsto dall'articolo 14 dello Statuto e deliberato nella riunione del Consiglio di amministrazione del 25 febbraio 2026, nel rispetto dell'art. 2364 del Codice civile.

AZIONI PROPRIE

Ai sensi di quanto prescritto dall'art. 40 comma 2 del D. Lgs. n. 127/91, si segnala che la Capogruppo Autostrada del Brennero S.p.A. detiene n. 16.784 azioni proprie (di cui 15.500 vincolate e 1.234 libere) del valore nominale di 36,15 Euro cadauna – corrispondenti complessivamente ad un valore nominale di Euro 606.741,60 – che rappresentano l'1,09% dell'intero capitale sociale. Nel corso dell'esercizio non sono state acquistate né cedute azioni proprie.

PARTI CORRELATE E RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE, CONTROLLANTI E IMPRESE SOTTOPOSTE A COMUNE CONTROLLO

Per quanto riguarda le operazioni con Parti correlate, nonché con altre società del Gruppo eseguite nel corso dell'anno, si evidenzia che sono state concluse a normali condizioni di mercato.

In data 17 ottobre 2025 il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha deliberato di aderire al regime del consolidato fiscale nazionale ai sensi degli artt. 117 e seguenti del D.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917 (TUIR), a decorrere dall'esercizio 2025, con validità per il triennio 2025 – 2027 ed ha individuato quali società controllate cui proporre l'adesione S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A., S.T.R. 2 S.p.A., InRail S.p.A. e Rail Traction Company S.p.A.

Le suddette società controllate hanno sottoscritto il relativo accordo di consolidamento nelle seguenti date:

- S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. in data 27 ottobre 2025;
- S.T.R. 2 S.p.A. in data 27 ottobre 2025;
- InRail S.p.A. in data 23 ottobre 2025;
- Rail Traction Company S.p.A. in data 23 ottobre 2025;

Al 31 dicembre 2025 il credito per adesione al CNM vantato dalle società controllate in parola nei confronti della Capogruppo risulta essere pari ad Euro 93.524 per S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A., Euro 70.763 per S.T.R. 2 S.p.A., Euro 197.756 per InRail S.p.A. ed Euro 423.356 per Rail Traction Company S.p.A.

ACCORDI NON RISULTANTI DALLO STATO PATRIMONIALE

Si segnala che non risultano essere stati sottoscritti accordi cosiddetti "fuori bilancio".

STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

Ai sensi dell'Art. 2428 del Codice Civile, si precisa che il Gruppo ha in essere i seguenti strumenti finanziari, rilevati rispettivamente da:

- STR S.p.A.: nell'ambito delle procedure di acquisizione della partecipazione InRail S.p.A., sono stati sottoscritti con i venditori degli "Accordi di investimento" alla luce dei quali STR ha concesso a questi ultimi l'opzione di vendere (put), obbligandosi in caso di suo esercizio ad acquistare, l'intera partecipazione che essi detengono in STR2, società costituita in data 27 giugno 2022, così come previsto dal progetto di riorganizzazione societaria. Sulla base dei piani aziendali opportunamente aggiornati, sebbene siano possibili significative fluttuazioni dei valori alla luce del periodo intercorrente tra la data odierna ed il momento di teorico esercizio delle opzioni, il *fair value* dell'opzione *put* in capo ai venditori è ad oggi ipotizzabile in un valore sostanzialmente nullo.
- InRail S.p.A.: la partecipata detiene i seguenti strumenti finanziari derivati di copertura: contratto derivato OTC di copertura SWAP stipulato con Banco BPM (*fair value* positivo al 31 dicembre 2025 di Euro 7.218), contratto derivato OTC di copertura SWAP stipulato con Banco BPM (*fair value* positivo al 31 dicembre 2025 di Euro 2.661).

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Le varie società del gruppo operano specifiche attività di ricerca e sviluppo ognuna nei propri settori di operatività. Le iniziative più rilevanti nel contesto del Gruppo A22 sono svolte dalla capogruppo come commentato nel Relazione sulla Gestione del relativo bilancio d'esercizio.

DESCRIZIONE DEI RISCHI

In merito alle informazioni richieste dall'art. 2428 c.c., ovvero alla gestione delle politiche e del rischio finanziario, dopo aver valutato i rischi di prezzo/mercato, credito, liquidità, variazioni dei flussi finanziari e cambio, si evidenziano di seguito i principali rischi oggetto di monitoraggio da parte della società del Gruppo:

Rischio di credito

Si deve ritenere che le attività commerciali della Capogruppo abbiano un'ottima qualità creditizia, dal momento che gran parte degli incassi avvengono in contanti (o con mezzi di pagamento equivalenti) all'atto dell'erogazione del servizio.

Con riferimento alle iniziative industriali relative al Collegamento autostradale Campogalliano Sassuolo e all'Autostrada Regionale Cispadana non si rileva rischio di credito, non essendo le infrastrutture ancora in gestione.

Le altre società consolidate iscrivono in Bilancio crediti verso clienti da ritenersi congrui rispetto al rischio di insolvenza, tenuto conto che risultano adeguatamente rettificati dai fondi svalutazione crediti accantonati.

Rischio di liquidità

Il Gruppo è in grado di garantirsi le fonti sufficienti a soddisfare le proprie prevedibili necessità finanziarie ordinarie attraverso la liquidità presente.

Rischio di Cambio

Il Gruppo non è sottoposto a un particolare rischio di cambio in ragione delle attività e dei mercati di riferimento.

Rischio di Prezzo/Mercato

La maggior parte dell'attività del Gruppo si riferisce a prestazioni di servizi effettuati su base tariffaria; le tariffe sono soggette al controllo e all'applicazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e vengono aggiornate annualmente.

Rischio attività concessoria

Per quanto riguarda il rischio relativo all'attività concessoria della Capogruppo si rimanda a quanto commentato al paragrafo "Aspetti concessori – La situazione" della Relazione sulla gestione del Bilancio della Capogruppo e al paragrafo "Continuità aziendale" della Nota Integrativa della stessa.

Rischio di realizzabilità dell'Opera e recuperabilità degli investimenti effettuati

Sulla base dello stato di avanzamento dell'iter approvativo delle iniziative industriali relative al Collegamento autostradale Campogalliano Sassuolo e all'Autostrada Regionale Cispadana si ritiene che

non vi sia ad oggi un rischio concreto ed evidente che le Opere non possano realizzarsi e che gli investimenti ad oggi già effettuati non possano essere recuperabili attraverso i prevedibili ricavi futuri.

Rischio di tasso di interesse

Il rischio connesso alle oscillazioni dei tassi di interesse è legato essenzialmente alla giacenza in essere sui conti correnti attivi negoziati a tassi variabili ed alle cedole maturate sui titoli di Stato, oltre che alle conseguenze sui relativi prezzi di mercato di questi ultimi.

Rischio di prezzo/mercato

La maggior parte dell'attività si riferisce a prestazioni di servizi effettuati su base tariffaria; le tariffe della Capogruppo sono soggette al controllo e all'applicazione da parte del concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e vengono aggiornate annualmente, come previsto nella Convenzione, scaduta in data 30 aprile 2014.

Per quanto riguarda i rischi ed incertezze dagli impatti politico-economici del conflitto Russo-Ucraino, si rimanda a quanto esposto di seguito nel paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione".

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

In merito alla prevedibile evoluzione della gestione, è obiettivo comune quello di proseguire il percorso di riorganizzazione ed efficientamento interno al Gruppo, caratterizzato dalla massimizzazione delle sinergie e finalizzato alla gestione organica ed allo sviluppo delle diverse attività.

Con riferimento all'evoluzione prevedibile della gestione del Gruppo:

- nel settore autostradale:

- (i) per Autostrada del Brennero S.p.A.

A seguito dell'entrata in vigore della Legge n. 156 del 9 novembre 2021 di conversione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, cosiddetto "Decreto Infrastrutture", – che, con l'introduzione del comma 1-bis all'art. 2, ha reso possibile avvalersi delle procedure di cui all'art. 183 del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 (ora art. 193 del D.lgs. 36/2023)– la Società si è attivata al fine di redigere una proposta spontanea nell'ambito della finanza di progetto.

Considerato quindi che:

- in data 11 maggio 2022 i vertici societari hanno provveduto al deposito formale, presso il Concedente, della proposta spontanea di finanza di progetto elaborata, di cui all'art. 183, comma 15 del D.lgs. 50/2016 (ora art. 193 del D.lgs. 36/2023);
- in data 6 dicembre 2022, con Decreto del Direttore Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali n. 132, è stata dichiarata «la fattibilità della proposta di *project financing*, nei termini ed alle condizioni contenute nella nota n. 13502 del 6 dicembre 2022 del Responsabile del procedimento, per l'affidamento in concessione della tratta autostradale A22 Brennero-Modena presentata dalla Società Autostrada del Brennero S.p.A. con nota n. 14700 dell'11 maggio 2022, in attuazione dell'art. 2, comma 1-bis del decreto-legge n. 121 del 10 settembre 2021.»;
- in data 10 luglio 2024 la Società ha provveduto a depositare presso il Concedente la

documentazione inerente all'aggiornamento della proposta di finanza di progetto presentata in data 11 maggio 2022, così come richiesto dal Concedente;

- con Legge n. 120 di data 8 agosto 2024, di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge n. 89 del 29 giugno 2024, è stato previsto che all'articolo 2, comma 1-bis, primo periodo, del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156 le parole: «*da concludere entro il 30 novembre 2023*» fossero sostituite con «*da bandire entro il 31 dicembre 2024*», così fissando al 31 dicembre 2024 il termine per la pubblicazione del bando di gara correlato alla proposta di *project financing* presentata;
- in data 31 dicembre 2024 è stato pubblicato il bando denominato «*Affidamento in concessione delle attività di gestione della tratta autostradale A22 Brennero – Modena*» il quale scadenza originaria per la presentazione della domanda di partecipazione il 28 febbraio 2025. Tale scadenza è stata successivamente prorogata al 31 marzo 2025, al 31 maggio 2025, al 30 giugno 2025, e sospesa fino al 30 novembre 2025;
- in data 28 novembre 2025 il Concedente ha riavviato la procedura di gara, stabilendo che le domande di partecipazione dovessero pervenire a pena di esclusione, entro il 3 dicembre 2025;
- la Società ha provveduto a depositare la documentazione necessaria, unitamente alla domanda di partecipazione;
- in data 26 gennaio 2026, con decreto direttoriale n. 7, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha nominato la Commissione di prequalifica per la valutazione delle domande di partecipazione presentate per l'Affidamento in concessione delle attività di gestione della tratta autostradale A22 Brennero – Modena;
- in data 5 febbraio 2026 la Corte di Giustizia Europa ha emesso l'attesa sentenza in merito alla già citata causa C-810/24, stabilendo che i principi comunitari afferenti in sostanza alla tutela della libera concorrenza quanto, in particolare, a parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza, debbano essere interpretati nel senso che ostano a che uno Stato membro riconosca al promotore di una procedura di finanza di progetto un diritto di prelazione nel caso in cui questi non risulti aggiudicatario di un contratto di concessione;
- in data 20 marzo 2026 il Concedente, con nota pubblicata sulla sezione “news” del suo sito istituzionale, “*ha deciso di concludere l'iter per l'aggiudicazione della nuova concessione di A22, procedendo con la gara avviata il 31 dicembre 2024 ma escludendo la prelazione per il proponente. ... Nel frattempo per la preventiva approvazione, è stata inviata al CIPESS la proposta, che sarà la base delle offerte. Si procederà poi con la fase di invito a formalizzare le offerte e quindi la commissione valuterà ed individuerà l'aggiudicatario. L'obiettivo è quello di giungere a entro la fine del corrente anno con il nominativo del nuovo concessionario.*”.

Autostrada del Brennero S.p.A. sarà impegnata nel corso dell'esercizio 2026 nel prosieguo della sua gestione ordinaria nonché dell'attività connessa alla partecipazione al bando di gara volto all'affidamento della concessione cinquantennale.

(ii) per la società di progetto Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A.

La società sarà impegnata in primo luogo, nell'attività volta ad ottenere la revisione del Piano Economico Finanziario, sotto il profilo amministrativo, nondimeno sarà impegnata nella prosecuzione delle attività afferenti la costruzione dell'opera.

Le previsioni relative all'esercizio 2026 sono tuttavia caratterizzate dalle incertezze, sotto il profilo della gestione della concessione di concessione in essere, già ampiamente descritte nei paragrafi "Continuità aziendale" e al paragrafo "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio" della nota integrativa del relativo Bilancio.

In particolare, il Consiglio di Amministrazione di Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. in data 5 dicembre 2025 ha, tra l'altro, deliberato il documento previsionale al 31 dicembre 2026, prendendo atto che la realizzazione degli investimenti 2026, come programmati, è subordinata all'accoglimento dell'istanza di revisione del Piano Economico Finanziario della società.

(iii) per la società di progetto Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.

In data 30 giugno 2026 è previsto il termine per il richiamo di capitale, deliberato dal Consiglio di Amministrazione di data 19 febbraio 2024.

Nel corso del 2026 risulta attesa la seconda seduta della Conferenza Preliminare all'accordo di programma. Tale seconda seduta avrà la finalità di raccogliere l'assenso preliminare all'accordo di programma, previa deliberazione dei competenti organi degli Enti partecipanti all'accordo, che consentirà la pubblicazione della bozza di accordo di programma contenente il progetto definitivo ai fini delle osservazioni sulle varianti ai piani, ai sensi dell'art. 60 della L.R. 24/17, nonché l'indizione e convocazione di apposita conferenza di servizi decisoria ai sensi della L. 241/90 con tutti gli enti che devono esprimersi sul progetto definitivo. Una volta pubblicata la bozza di accordo di programma, sarà convocata *ex novo* la conferenza di servizi decisoria con la partecipazione di tutti gli altri enti, finalizzata all'acquisizione dei pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, la quale dovrà concludersi entro il termine di 45 giorni. Tali termini decorreranno in modo da concludersi entro i 60 giorni previsti per le controdeduzioni.

Successivamente, trascorsi 60 giorni per le controdeduzioni alle eventuali osservazioni pervenute, sarà possibile procedere all'approvazione – mediante decreto del Presidente della Regione – dell'accordo di programma sottoscritto dalle parti, comportante la condivisione da parte degli enti territoriali della realizzabilità dell'Opera, della variante agli strumenti urbanistici, nonché dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio alle aree di cui al progetto definitivo.

Le risultante dell'*iter* sopra descritto saranno poi successivamente valutate per il relativo recepimento all'interno del Piano Economico Finanziario, che potrà quindi essere ripresentato alla Concedente al fine di formalizzarne ed attuarne i contenuti.

La Società sarà quindi impegnata anche per l'anno 2026 a proseguire l'*iter* approvativo del Progetto Definitivo dell'Opera.

- nel settore dei servizi accessori al trasporto autostradale,

(i) per Sadobre S.p.A.

Proseguono gli investimenti e gli sforzi, in linea con gli obiettivi della società Capogruppo, orientati a migliorare il livello di efficienza e di efficacia della struttura e dei servizi, nonché ad aumentare la qualità complessiva dell'autoporto.

Nel corso dell'anno 2026 inizieranno i lavori per la costruzione del nuovo edificio direzionale polifunzionale, che ospiterà gli uffici doganali e le agenzie degli spedizionieri.

- nel settore del trasporto ferroviario, combinato e intermodale,
 - (i) per S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A.

Proseguono le interlocuzioni della Società finalizzate alla stipula del Protocollo d'Intesa, che disciplini le modalità secondo le quali S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. e gli ulteriori attori del sistema trasportistico e territoriale veronese possano dare corso a un programma di sviluppo del trasporto intermodale volto ad ottimizzare, potenziare e specializzare le infrastrutture esistenti nonché realizzare a complemento nuove infrastrutture, fra cui l'Interporto di Isola della Scala.

Nel corso dell'esercizio 2025 sono proseguite le interlocuzioni finalizzate all'individuazione di un modello strategico e funzionale di potenziamento del sistema intermodale integrato lungo l'asse del Brennero che, partendo dalle infrastrutture esistenti e dalle nuove, rafforzi ed integri servizi e tecnologie, ridefinendo il business societario.

Le strategie coordinate di potenziamento del sistema intermodale prevedono in particolare lo sviluppo di un nuovo modello di gestione integrata dei flussi merci sull'asse del Brennero che, nella prospettiva dell'apertura del tunnel di base del Brennero e delle relative tratte d'accesso, metta al centro l'intermodalità ferro-gomma, garantendo maggiore competitività, minori costi e maggiore sostenibilità ambientale.

Nello specifico, il sistema intermodale integrato lungo l'asse del Brennero sarà atto a garantire in futuro la capacità necessaria a soddisfare la domanda, tramite l'ottimizzazione, il potenziamento e la specializzazione delle infrastrutture esistenti e attraverso la realizzazione a complemento di nuove infrastrutture che operino in sinergia con le esistenti.

Al fine di acquisire l'aggiornamento sui programmi di tipo infrastrutturale e sui traffici nonché allo scopo di indirizzare le soluzioni sulla base delle relative risultanze, S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. ha affidato a consulenti esterni analisi di mercato atte a definire l'evoluzione attesa dello scenario dei prossimi quindici anni, anche alla luce delle nuove opere infrastrutturali europee, sia per il mercato del trasporto su gomma che per quello del trasporto su rotaia.

Tenuto conto anche delle anzidette opere in corso di realizzazione, che cambieranno in maniera significativa il mercato del trasporto merci su rotaia, la Società prosegue nelle valutazioni delle sinergie con altri operatori, anche al fine di ampliare il posizionamento di mercato - in termini di servizi prestati - sia come filiere, sia dal punto di vista geografico.

Nel corso dell'esercizio appena concluso S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. ha monitorato l'attività posta in essere dalla controllata S.T.R. 2 S.p.A. rivolta al prosieguo del processo di riorganizzazione societaria. In particolare, una specifica area di interesse strategico è relativa all'integrazione con parti correlate, la quale consentirà di mantenere una visione comune ed una cultura aziendale condivisa, ottenere economie di scala, a fronte di una struttura societaria equilibrata con *governance* che rappresenti la compagine societaria e la comune *mission*.

L'obiettivo è quello del consolidamento delle attività delle partecipate Rail Traction Company S.p.A, InRail S.p.A. e Lokomotion GmbH, al fine di rafforzare il modello di business, portare a scala le attività commerciali e beneficiare delle sinergie industriali. Le opportunità che derivano dalla riorganizzazione possono essere così sintetizzate: i) lock-in dei volumi attuali e delle frequenze; ii) ottimizzazione della profittabilità attraverso un migliore utilizzo del materiale rotabile, in termini di ottimizzazione del numero di locomotive e dei processi di manutenzione; economie di scala

derivanti da maggiori volumi; creazione di una visione strategica comune e di una cultura aziendale condivisa.

In particolare, nel corso del 2025, è proseguita l'analisi societaria, legale e fiscale relativa alle modalità di implementazione delle sinergie tra le partecipate RTC S.p.A. e InRail S.p.A. con particolare riguardo alla definizione del perimetro delle attività destinate al trasferimento nell'ambito del progetto di scissione; tale attività proseguirà anche nel corso dell'esercizio 2026 con l'obiettivo di strutturare la formalizzazione del nuovo modello societario.

(ii) per S.T.R. 2 S.p.A.

Come noto, S.T.R. 2 S.p.A. è stata costituita in data 27 giugno 2022, nell'ambito dell'operazione di riorganizzazione societaria, mediante il conferimento da parte di S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. – congiuntamente con i Soci Tenor S.p.A. e Inter-Rail S.p.A. – delle partecipazioni detenute nelle seguenti società:

- Rail Traction Company S.p.A.;
- InRail S.p.A.;
- Lokomotion GmbH.

Come anticipato precedente, nel corso degli ultimi esercizi il settore del trasporto merci su rotaia ha subito un forte rallentamento causato in primis dagli eventi macro economici globali, a cui si è aggiunta un'elevata difficoltà operativa derivante dalla situazione dell'infrastruttura nazionale ed europea caratterizzata infatti da un numero sempre maggiore di cantieri per lavori in linea, avviati per non perdere la possibilità di spesa dei fondi del PNRR, creano interruzioni e deviazioni che, a parità di treni gestiti, provocano un extra utilizzo di risorse, nonché un limite importante alle generali capacità delle linee.

In tale contesto RTC S.p.A., che subisce altresì la stagnazione dell'economia tedesca, non si attende una significativa ripresa dei volumi di traffico nel breve periodo, seppure stia lavorando intensamente per l'avvio di nuove importanti partnership commerciali.

Per quanto riguarda la controllata InRail S.p.A., la gestione delle operazioni nell'ultimo miglio - l'ultima fase del trasporto, quella che collega i grandi *hub* logistici (porti, scali ferroviari, magazzini centrali) alla destinazione finale - rappresenta elemento strategico di integrazione logistica di sistema e vantaggio competitivo per gli attori operanti in tale contesto.

L'avvio dell'operatività nell'interporto di Pordenone è la *milestone* di una strategia operativa che si dovrà sviluppare nel prossimo futuro in realtà portuali di primario interesse quali Livorno, Piombino, Ravenna e *terminal inland* in fase di crescita significativa come, ad esempio, Mantova Valdaro.

Progressivi assestamenti dei soggetti *ex incumbent*, sia in ambito italiano che estero, porteranno ad una sensibile normalizzazione dei livelli tariffari di mercato, determinando situazioni di maggiore competitività in traffici o direttrici ad oggi difficilmente aggredibili, come ad esempio, traffici da e per il Sud Italia, e considerate marginali per il gruppo.

Lokomotion GmbH proseguirà, nel 2026, l'attività volta ad incrementare le quote di mercato del trasporto ferroviario in Germania e in Europa nel suo nuovo ruolo di «vettore contrattuale».

Sulla base della programmazione dei trasporti, le previsioni per il 2026 stimano circa 10.000 - 11.820 partenze; la società – nonostante il perdurare delle difficoltà congiunturali – auspica che il

fatturato atteso per il 2026, includendo il noleggio dei locomotori, consenta di raggiungere il pareggio di bilancio.

Nel corso dell'esercizio appena concluso, sono proseguite le analisi del mercato per il prosieguo del processo di riorganizzazione societaria. In particolare, una specifica area di interesse strategico è relativa all'integrazione dei rapporti tra le società operative, la quale consentirà di creare una visione comune, una cultura aziendale condivisa e ottenere economie di scala, a fronte di una struttura societaria equilibrata, caratterizzata da una *governance* capace di rappresentare la compagine societaria e la comune *mission*.

L'obiettivo è quello del consolidamento delle attività delle partecipate Rail Traction Company S.p.A, InRail S.p.A. e Lokomotion GmbH, al fine di rafforzare il modello di business, portare a scala le attività commerciali e beneficiare delle sinergie industriali.

In particolare, nel corso del 2025, a seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione di S.T.R. 2 S.p.A. del 6 dicembre 2024, è proseguita l'analisi societaria, legale e fiscale relativa alle modalità di implementazione delle sinergie tra le partecipate RTC S.p.A. e InRail S.p.A. con particolare riguardo alla definizione di un nuovo assetto operativo e funzionale per le attività coinvolte; tale attività proseguirà anche nel corso dell'esercizio 2026 con l'obiettivo di strutturare la formalizzazione del nuovo modello societario.

Proseguiranno pertanto, anche nel corso dell'esercizio 2026, tutte le attività per addivenire al consolidamento del delineato modello societario.

(iii) per Rail Traction Company S.p.A.

Continua la stagnazione dell'economia tedesca osservata nel corso degli ultimi due anni: non ci si attende quindi una significativa ripresa dei volumi di traffico nel breve/medio periodo.

Fino ad almeno il 2028 non si prevedono miglioramenti in termini di capacità sia sulla rete nazionale che su quella europea. Il numero sempre maggiore di cantieri per lavori in linea, avviati per non perdere la possibilità di spesa dei fondi del PNRR, creano interruzioni e deviazioni che, a parità di treni gestiti, provocano un extra utilizzo di risorse, rappresentando un limite importante alle generali capacità delle linee. L'attuale situazione di mercato ed i disservizi creati a seguito di tali lavori non consentono di trasferire completamente sui clienti gli incrementi dei costi registrati dalle imprese ferroviarie.

In tale contesto, la generale carenza di personale operativo in Europa è un elemento aggiuntivo che sta limitando la possibilità di sviluppare nuovi traffici.

Il Budget 2026 è stato quindi predisposto in un contesto che vede una generale stagnazione dei volumi, incertezza sui traffici comunicati dai clienti ed una forte tensione sui prezzi, dovuta alla concorrenza sia del trasporto stradale che delle altre imprese ferroviarie, disposte a ridurre le proprie tariffe pur di guadagnare quote di mercato.

Ad oggi non si prevedono comunque particolari criticità né dal punto di vista economico e patrimoniale tali da compromettere la sussistenza del presupposto della continuità aziendale, né dal punto di vista finanziario avendo la Società adeguate disponibilità monetarie.

(iv) per InRail S.p.A.

Grazie agli effetti positivi dei miglioramenti infrastrutturali il sistema Inrail sarà in grado di posizionarsi sul mercato in condizioni di maggiore redditività.

Analogamente, la riduzione della capacità di offerta su gomma costituirà ulteriore elemento di vantaggio di sistema.

La gestione delle operazioni nell'ultimo miglio (terminal, manovre) rappresenta un elemento strategico di integrazione logistica di sistema e vantaggio competitivo per gli attori che riescono ad operare in tale contesto.

L'avvio dell'operatività nell'interporto di Pordenone è la *milestone* di una strategia operativa da sviluppare nel prossimo futuro in realtà portuali di primario interesse quali Livorno, Piombino, Ravenna e terminal inland in fase di crescita significativa (come, ad esempio, Mantova Valdaro).

Progressivi assestamenti dei soggetti *ex incumbent*, sia in ambito italiano che estero, porteranno ad una sensibile diminuzione del dumping sul mercato, determinando situazioni di maggiore competitività in traffici o direttrici ad oggi difficilmente aggredibili (ad esempio traffici da/per Sud Italia) e ad oggi marginali per il gruppo.

Per l'anno 2026, come già evidenziato, restano comunque confermati, in forza dell'articolo 24 comma 2bis della legge 28 marzo 2022, n. 25 (c.d. "Decreto Sostegni ter"), i contributi normati dall'articolo 1 comma 294 della legge del 23 dicembre 2014, n. 190, "Norma merci", con uno stanziamento annuo pari a 95 milioni di euro, per cui è stato pubblicato il Decreto Attuativo n.64/2023 di riferimento per il quinquennio 2023-2027.

Inoltre, a valle della recente approvazione ricevuta dall'Unione Europea, come già previsto dalla Legge di Bilancio, è attesa nel corso del 2026 la pubblicazione da parte del Ministero dei Trasporti del Decreto Attuativo riferibile al c.d. "Bonus manovra". Si tratta di un nuovo schema contributivo approvato dalla Legge di Bilancio 2025 che attribuisce alle Autorità di Sistema Portuale la facoltà di destinare contributi a sostegno dell'ultimo miglio ferroviario all'interno delle aree portuali. Gli operatori beneficiari diretti, ovvero gli operatori di manovra ferroviaria portuale, saranno tenuti a ribaltare almeno il 50% di tali contributi alle imprese clienti e utilizzatrici dei servizi. La misura, inizialmente prevista per il biennio 2025-2026, è stata autorizzata su un orizzonte quinquennale, per cui si attende una copertura strutturale per il periodo 2026-2030. Attualmente, lo stanziamento massimo autorizzato è di 500 mila Euro/anno per Autorità di Sistema Portuale, per un massimo di spesa di 6 milioni di Euro/anno e di 30 milioni di Euro su un orizzonte quinquennale. InRail S.p.A. beneficerà di tale contributo, per tramite del ribaltamento effettuato dall'operatore di manovra, sui propri traffici attestati su scali portuali, laddove le Autorità Portuali di riferimento aderiranno alla misura; ad oggi è informalmente confermata l'adesione dei porti liguri e di quello di Livorno, ma si auspica l'adesione da parte di tutti i principali porti italiani.

Quali elementi di incertezza, si segnalano il protrarsi delle criticità infrastrutturali legate alle numerose interruzioni funzionali ai lavori di messa a terra del PNRR, l'instabilità del costo dell'energia e l'insistenza, da parte degli Enti regolatori, riguardo l'applicazione di penali per ritardi al confine, che si aggiungono alle ulteriori penali in un contesto di esercizio degradato per fattori esogeni. Con riferimento a quest'ultima problematica, si ricorda che alcune imprese ferroviarie italiane, tra le quali InRail, hanno presentato e vinto un ricorso al TAR contro il sistema di penali al confine; ciò nonostante, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ha recentemente impugnato tale sentenza chiedendo il reinserimento dello stesso.

Ad oggi, il Consiglio di Stato si è espresso su tale appello respingendo le preliminari eccezioni avanzate dall'Autorità, ma ha contestualmente investito della controversia la Corte di Giustizia Europea, così che si esprima su ulteriori valutazioni di merito rilevanti per diversi profili del diritto comunitario.

Pertanto, le prospettive attese per il 2026, sono comunque di sviluppo delle attività ma limitate dalla concreta difficoltà ad esprimere una adeguata marginalità in riferimento alle argomentazioni di cui sopra.

- nel settore dei servizi accessori alla progettazione e al monitoraggio,
 - (i) per Virtual Design S.r.l.

Per quanto riguarda le prospettive di carattere operativo della Società e le valutazioni sulla capacità reddituale della stessa e sui conseguenti effetti patrimoniali e finanziari, l'Organo amministrativo ha verificato la prospettiva di funzionamento dell'azienda servendosi delle previsioni contenute nel budget economico e finanziario annuale per il 2026 approvato nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 11 dicembre 2025. L'andamento dell'acquisizione e della lavorazione delle commesse dei primi mesi del 2026 sta confermando la bontà di tali previsioni.

Da ultimo si evidenzia che, considerato l'andamento gestionale nei settori di riferimento del Gruppo e la previsione di un miglioramento dei volumi di traffico autostradale rispetto al 2025 (+0,50% per il traffico leggero e +0,25% per il traffico pesante) – considerato altresì che è stato riconosciuto l'incremento tariffario pari al 1,46% – per l'esercizio 2026 è ragionevole prevedere per ciascuna società consolidata integralmente dei risultati in linea con quelli del 2025. Tali stime non tengono conto del protrarsi degli impatti connessi agli effetti dell'attuale contesto geopolitico, in particolare connessi al riaccendersi delle tensioni in Medio Oriente.

Ad oggi, comunque, non si prevedono effetti che debbano essere considerati ai fini della redazione del presente bilancio consolidato.

Trento, 15 maggio 2026

L'Amministratore Delegato
dott. Diego Cattoni



BILANCI E RELAZIONI **2025**

BILANCIO CONSOLIDATO

Prospetti
e Nota Integrativa 2025

BILANCIO CONSOLIDATO 2025 - STATO PATRIMONIALE - ATTIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti					
Parte richiamata	31.194.880		31.239.400		- 44.520
Parte da richiamare	-		-		-
Totale crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (A)		31.194.880		31.239.400	- 44.520
B) Immobilizzazioni					
I - Immobilizzazioni immateriali					
1) costi di impianto e di ampliamento	82.710		42.849		39.861
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	38.230		26.089		12.141
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	2.700.993		3.087.067	-	386.074
5) avviamento (differenze di consolidamento)	6.161.281		12.243.467	-	6.082.186
6) immobilizzazioni in corso e acconti	225.714.497		144.663.431		81.051.066
7) altre	346.794		319.637		27.157
Totale immobilizzazioni immateriali	235.044.505		160.382.540		74.661.965
II - Immobilizzazioni materiali					
1) terreni e fabbricati	48.221.987		49.019.767	-	797.780
2) impianti e macchinari	40.586.375		28.198.606		12.387.769
3) attrezzature industriali e commerciali	26.813		20.300		6.513
3 bis) autostrada in concessione	185.065.986		140.250.457		44.815.529
4) altri beni	10.247.424		10.004.924		242.500
5) immobilizzazioni in corso e acconti	121.950.533		101.241.202		20.709.331
Totale immobilizzazioni materiali	406.099.118		328.735.256		77.363.862
III - Immobilizzazioni finanziarie					
1) partecipazioni in					
b) imprese collegate	5.214.686		6.131.527	-	916.841
d-bis) altre imprese	1.019.172		1.019.172		-
Totale partecipazioni	6.233.858		7.150.699	-	916.841
2) crediti					
d-bis) verso altri					
esigibili oltre l'esercizio successivo	606.871		500.232		106.639
Totale crediti verso altri	606.871		500.232		106.639
Totale crediti	606.871		500.232		106.639
3) altri titoli	263.681.836		435.151.320	-	171.469.484
4) strumenti finanziari derivati attivi	9.879		38.568	-	28.689
Totale immobilizzazioni finanziarie	270.532.444		442.840.819	-	172.308.375
Totale immobilizzazioni (B)		911.676.067		931.958.615	- 20.282.548
C) Attivo circolante					
I - Rimanenze					
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	11.832.270		12.061.904	-	229.634
3) lavori in corso su ordinazione	-		-		-
Totale rimanenze	11.832.270		12.061.904	-	229.634
Immobilizzazioni materiali destinate alla vendita					-
II - Crediti					
1) verso clienti					
esigibili entro l'esercizio successivo	98.058.764		98.748.206	-	689.442
esigibili oltre l'esercizio successivo	7.325		4.411		2.914
Totale crediti verso clienti	98.066.089		98.752.617	-	686.528
3) verso imprese collegate					
esigibili entro l'esercizio successivo	1.354.996		3.066.448	-	1.711.452
Totale crediti verso imprese collegate	1.354.996		3.066.448	-	1.711.452
5-bis) crediti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	3.721.553		7.804.453	-	4.082.900
esigibili oltre l'esercizio successivo	587.052		1.043.623	-	456.571
Totale crediti tributari	4.308.605		8.848.076	-	4.539.471
5-ter) imposte anticipate	68.618.436		67.145.229		1.473.207
5-quater) verso altri					
esigibili entro l'esercizio successivo	16.533.895		14.242.960		2.290.935
esigibili oltre l'esercizio successivo	623.894.835		494.786.917		129.107.918
Totale crediti verso altri	640.428.730		509.029.877		131.398.853
Totale crediti	812.776.856		686.842.247		125.934.609
III - Attività finanziarie che non costituiscono immob.ni					
6) altri titoli	412.797.462		209.830.730		202.966.732
Totale attività finanziarie che non costituiscono immob.ni	412.797.462		209.830.730		202.966.732
IV - Disponibilità liquide					
1) depositi bancari e postali	166.041.528		330.920.198	-	164.878.670
3) danaro e valori in cassa	1.564.318		1.567.339	-	3.021
Totale disponibilità liquide	167.605.846		332.487.537	-	164.881.691
Totale attivo circolante (C)		1.405.012.434		1.241.222.418	163.790.016
D) Ratei e risconti		5.200.270		6.009.047	- 808.777
Totale attivo		2.353.083.651		2.210.429.480	142.654.171

BILANCIO CONSOLIDATO 2025 - STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
A) Patrimonio netto di gruppo					
I - Capitale	55.472.175		55.472.175		-
III - Riserve di rivalutazione	5.555.382		5.555.382		-
IV - Riserva legale	11.094.435		11.094.435		-
VI - Altre riserve, distintamente indicate					
Riserva straordinaria	897.932.025		835.491.575		62.440.450
Riserva contributi conto capitale	1.312.683		1.312.683		-
Riserva per utili su cambi non realizzati	205.479		16.633		188.846
Riserva di consolidamento	1.297.507		1.297.507		-
Totale altre riserve	900.747.694		838.118.398		62.629.296
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	9.879		38.568	-	28.689
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	- 7.941.511		1.007.528	-	8.949.039
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	80.302.389		88.985.930	-	8.683.541
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	- 11.866.094		- 11.866.094	-	-
Totale patrimonio netto di gruppo	1.033.374.349		988.406.322		44.968.027
Patrimonio netto di terzi					
Capitale e riserve di terzi	76.387.441		76.747.077	-	359.636
Utile (perdita) di terzi	- 144.478		- 356.661	-	212.183
Totale patrimonio netto di terzi	76.242.963		76.390.416	-	147.453
Totale A) patrimonio netto consolidato		1.109.617.312		1.064.796.738	44.820.574
B) Fondi per rischi e oneri					
1) per trattamento di quiescenza e obblighi simili	193		186		7
2) per imposte, anche differite	2.213.836		2.362.873	-	149.037
4) altri					
- fondo legge 27.12.97 n. 449 art.55	929.499.639		894.999.639		34.500.000
- fondo contributi alle Province	42.148.619		42.148.619		-
- fondo rinnovo art. 73 T.U.	1.993.182		1.993.182		-
- fondo incentivi all'esodo	-		-		-
- altri fondi rischi	40.578.764		37.514.501		3.064.263
Totale altri fondi	1.014.220.204		976.655.941		37.564.263
Totale B) Fondi per rischi ed oneri		1.016.434.233		979.019.000	37.415.233
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		8.162.109		8.311.722	- 149.613
D) Debiti					
1) obbligazioni					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		-		-
esigibili oltre l'esercizio successivo	25.000.000		-		25.000.000
Totale obbligazioni	25.000.000		-		25.000.000
4) debiti verso banche					
esigibili entro l'esercizio successivo	3.683.520		2.208.748		1.474.772
esigibili oltre l'esercizio successivo	19.734.791		7.139.963		12.594.828
Totale debiti verso banche	23.418.311		9.348.711		14.069.600
7) debiti verso fornitori					
esigibili entro l'esercizio successivo	99.219.105		86.722.916		12.496.189
esigibili oltre l'esercizio successivo	1.651.819		1.830.845	-	179.026
Totale debiti verso fornitori	100.870.924		88.553.761		12.317.163
10) debiti verso imprese collegate					
esigibili entro l'esercizio successivo	852.730		4.152.064	-	3.299.334
Totale debiti verso imprese collegate	852.730		4.152.064	-	3.299.334
12) debiti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	17.368.744		13.149.561		4.219.183
Totale debiti tributari	17.368.744		13.149.561		4.219.183
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale					
esigibili entro l'esercizio successivo	6.077.428		7.011.195	-	933.767
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	6.077.428		7.011.195	-	933.767
14) altri debiti					
esigibili entro l'esercizio successivo	43.241.356		34.043.791		9.197.565
esigibili oltre l'esercizio successivo	285.883		184.965		100.918
Totale altri debiti	43.527.239		34.228.756		9.298.483
Totale D) Debiti		217.115.376		156.444.048	60.671.328
E) Ratei e risconti		1.754.621		1.857.972	- 103.351
Totale passivo e Patrimonio Netto		2.353.083.651		2.210.429.480	142.654.171

BILANCIO CONSOLIDATO 2025 - CONTO ECONOMICO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
A) Valore della produzione					
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	517.802.031		531.181.302		- 13.379.271
3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione	-	-	35.000		35.000
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	5.258.084		4.513.492		744.592
5) altri ricavi e proventi					-
contributi in conto esercizio	7.684.041		7.993.714		- 309.673
altri	17.721.166		17.497.016		224.150
Totale altri ricavi e proventi	25.405.207		25.490.730		- 85.523
Totale valore della produzione A)		548.465.322		561.150.524	- 12.685.202
B) Costi della produzione					
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	9.019.728		13.461.153		- 4.441.425
7) per servizi	158.180.267		177.141.342		- 18.961.075
8) per godimento di beni di terzi	23.300.606		24.409.555		- 1.108.949
9) per il personale					
a) salari e stipendi	87.195.879		84.443.907		2.751.972
b) oneri sociali	27.089.645		26.412.943		676.702
c) trattamento di fine rapporto	5.779.982		5.702.141		77.841
d) trattamento di quiescenza e simili	3.179.134		3.111.177		67.957
e) altri costi	1.711.871		1.355.349		356.522
Totale costi per il personale	124.956.511		121.025.517		3.930.994
10) ammortamenti e svalutazioni					
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	6.797.619		6.891.606		- 93.987
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	7.138.793		6.524.366		614.427
b bis) ammortamento finanziario	30.803.000		30.497.000		306.000
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	155.000		1.754.000		- 1.599.000
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	766.688		194.485		572.203
Totale ammortamenti e svalutazioni	45.661.100		45.861.457		- 200.357
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	229.634	-	1.454.365		1.683.999
12) accantonamenti per rischi	2.809.599		3.083.847		- 274.248
13) altri accantonamenti	34.881.934		37.181.503		- 2.299.569
14) oneri diversi di gestione	60.513.127		59.419.284		1.093.843
Totale costi della produzione B)		459.552.506		480.129.293	- 20.576.787
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)		88.912.816		81.021.231	7.891.585
C) Proventi e oneri finanziari					
15) proventi da partecipazioni					
da imprese collegate	300.000		-		300.000
Totale proventi da partecipazioni	300.000		-		300.000
16) altri proventi finanziari					
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni					
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	9.769.835		27.018.927		- 17.249.092
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	11.456.016		3.784.246		7.671.770
d) proventi diversi dai precedenti					
altri	7.493.252		12.224.306		- 4.731.054
Totale proventi diversi dai precedenti	7.493.252		12.224.306		- 4.731.054
Totale altri proventi finanziari	28.789.571		43.027.479		- 14.237.908
17) interessi e altri oneri finanziari					
altri	3.463.713		8.809.445		- 5.345.732
Totale interessi e altri oneri finanziari	3.463.713		8.809.445		- 5.345.732
17-bis) utili e perdite su cambi	- 475.341		224.014		- 699.355
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)		25.150.517		34.442.048	- 9.291.531
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie					
18) rivalutazioni					
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	1.103.539		2.780.627		- 1.677.088
Totale rivalutazioni	1.103.539		2.780.627		- 1.677.088
19) svalutazioni					
a) di partecipazioni	1.657.741		826.970		830.771
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	259.298		697.172		- 437.874
Totale svalutazioni	1.917.039		1.524.142		392.897
Totale delle rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (18 - 19)		- 813.500		1.256.485	- 2.069.985
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)		113.249.833		116.719.764	- 3.469.931
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate					
imposte correnti	34.879.823		35.109.774		- 229.951
imposte relative a esercizi precedenti	- 163.063		- 4.876.235		4.713.172
imposte differite e anticipate	- 1.624.838		- 2.143.044		518.206
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	33.091.922		28.090.495		5.001.427
21) Utile (perdita) consolidati dell'esercizio		80.157.911		88.629.269	- 8.471.358
Risultato di pertinenza di terzi		- 144.478		- 356.661	212.183
Risultato di pertinenza del gruppo		80.302.389		88.985.930	- 8.683.541

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

		31/12/2025		31/12/2024	
		Parziali	Totale	Parziali	Totale
A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale					
Utile (perdita) dell'esercizio consolidati	80.157.911			88.629.269	
Imposte sul reddito	33.091.922			28.090.495	
Interessi passivi/(interessi attivi)	-24.850.517			-34.442.048	
(Dividendi)	-300.000			0	
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	-8.089.301			-9.481.490	
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione		80.010.015		72.796.226	
Accantonamenti ai fondi	43.471.515			45.967.491	
Ammortamenti delle immobilizzazioni	44.739.412			43.912.972	
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	155.000			1.754.000	
Altre rettifiche per elementi non monetari	813.500			-1.256.485	
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn		169.189.442		163.174.204	
Decremento/(incremento) delle rimanenze	229.634			-1.419.365	
Decremento/(incremento) dei crediti vs clienti	686.528			5.583.307	
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	12.317.163			10.405.146	
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	808.777			1.532.368	
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	-103.351			-342.698	
Altre variazioni del capitale circolante netto	-120.448.910			-193.101.139	
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn		62.679.283		-14.168.177	
Interessi incassati/(pagati)	24.850.517			34.442.048	
(Imposte sul reddito pagate)	-29.979.584			-41.428.631	
Dividendi incassati	300.000			0	
(Utilizzo dei fondi)	-6.205.895			-17.382.237	
Variazioni da consolidamento	-43.837			826.052	
Flusso finanziario dopo le altre rettifiche		51.600.484		-37.710.945	
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)		51.600.484		-37.710.945	
B. Flussi finanziari netti derivanti dall'attività d'investimento (prezzo realizzo disinv. - investimenti)					
Immobilizzazioni materiali	-115.262.076			-71.177.014	
Immobilizzazioni immateriali	-81.459.584			-70.901.744	
Immobilizzazioni finanziarie	172.316.458			200.713.494	
Attività finanziarie non immobilizzate	-195.897.593			31.298.567	
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)		-220.302.795		89.933.303	
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento					
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	1.474.772			-2.227.186	
Accensione finanziamenti	37.594.828			0	
Rimborso finanziamenti	0			-1.927.733	
Mezzi di terzi		39.069.600		-4.154.919	
Variazione mezzi propri (incassi e rimborsi Capitale Sociale e dividendi e acconti su dividendi pagati)	44.520			61.625	
Dividendi incassati (pagati)	-35.293.500			-35.345.954	
Mezzi propri		-35.248.980		-35.284.329	
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)		3.820.620		-39.439.248	
Disponibilità liquide al 1° gennaio 2025		332.487.537		1° gennaio 2024	319.704.427
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)		-164.881.691			12.783.110
Disponibilità liquide al 31 dicembre 2025		167.605.846		31 dicembre 2024	332.487.537

PROSPETTO DI RACCORDO TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO DEL PERIODO DELLA CAPOGRUPPO E CONSOLIDATI

	(Importi in migliaia di euro)			
	Consolidato 2025		Consolidato 2024	
	PN	Risultato	PN	Risultato
Risultanze da bilancio civilistico della Capogruppo	1.048.768	89.062	995.000	97.923
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate				
Differenza tra valore di carico e valore del Patrimonio netto contabile delle società consolidate integralmente	(3.021)	(7.119)	4.125	(7.564)
Valutazione delle partecipazioni ad equity	(7.449)	(936)	(6.512)	(83)
Eliminazione di effetti di operazioni compiute tra società consolidate:				
Elisione plusvalori da operazioni societarie infragruppo	0	0	0	0
Elisione plusvalore cessione progetto a consociata	(4.850)	0	(4.850)	0
Elisione capitalizzazioni intercompany	(2.810)	(211)	(2.597)	(153)
Elisione interessi capitalizzati intercompany	(398)	(214)	(185)	(185)
Elisione cessione cespiti intercompany	(525)	24	(549)	24
Elisione dividendi	0	0	0	(1.068)
Altre rettifiche:				
Contabilizzazione leasing secondo IAS 17/IFRS 16	3.657	(305)	3.976	93
Altro minore	2	1	(1)	1
Patrimonio netto e risultato di competenza del gruppo	1.033.374	80.302	988.407	88.986
Quota di competenza dei terzi	76.243	(144)	76.390	(357)
Patrimonio netto e risultato d'esercizio come riportati nel bilancio consolidato	1.109.617	80.158	1.064.797	88.629

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

(Importi in migliaia di euro)

Descrizione	Capitale sociale	Riserva di rivalutazione	Riserva legale	Riserva azioni proprie	Riserva cash flow hedging	Altre riserve	Utile a nuovo	Utile (Perdita) d'esercizio del Gruppo	Totale Patrimonio Netto del Gruppo	Utile (Perdita) di terzi	Totale Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto Consolidato
Saldo al 31 dicembre 2022	55.472	5.555	11.094	(11.866)	210	737.775	8.164	91.012	897.417	365	78.759	976.540
Destinazione risultato 2022 della Capogruppo:												
- a Riserva Straordinaria						55.606		(55.606)	0			0
- a Riserva utili non realizzati								0	0			0
- a Dividendo								(37.943)	(37.943)	(137)		(38.080)
Variazione Riserva Cash Flow Hedging					- 106		10		(96)		(11)	(107)
Acquisto azioni Autostrade Regionale Cispadania SpA							1.710		1.710		(2.267)	(557)
Effetto dismissione/cessione beni in leasing							(537)		(537)			(537)
Effetto scritture di consolidamento 2022							(2.537)	2.537	0	(228)	228	0
Altro minore							80		80			80
Risultato d'esercizio						(1)		73.164	73.163	185		73.348
Saldo al 31 dicembre 2023	55.472	5.555	11.094	(11.866)	104	793.380	6.890	73.164	933.794	185	76.709	1.010.687
Destinazione risultato 2023 della Capogruppo:												
- a Riserva Straordinaria						44.739		(44.739)	0			0
- a Dividendo								(35.294)	(35.294)	(163)		(35.457)
Variazione Riserva Cash Flow Hedging					(58)				(58)		(7)	(65)
Acquisto azioni Autostrade Regionale Cispadania SpA									0			0
Effetto dismissione/cessione beni in leasing							891		891			891
Effetto scritture di consolidamento 2023							(6.868)	6.868	0	(22)	22	0
Altro minore					- 7	(1)	95	1	88		24	112
Risultato d'esercizio								88.986	88.986	(357)		88.629
Saldo al 31 dicembre 2024	55.472	5.555	11.094	(11.866)	39	838.118	1.008	88.986	988.407	(357)	76.748	1.064.797
Destinazione risultato 2024 della Capogruppo:												
- a Riserva legale									0			0
- a Fondo acquisto azioni proprie									0			0
- a Riserva Straordinaria						62.629		(62.629)	0			0
- a Riserva utili non realizzati									0			0
- a Riserva vincolata ritardati investimenti												0
- a Dividendo								(35.294)	(35.294)	(1)		(35.295)
Variazione Riserva Cash Flow Hedging					(26)				0			
Effetto dismissione/cessione beni in leasing							(16)		(16)		(3)	(29)
Effetto scritture di consolidamento 2024							(8.937)	8.937		357	(357)	0
Altro minore					(3)	1	3		1		1	2
Risultato d'esercizio								80.302	80.302	(144)		80.158
Saldo al 31 dicembre 2025	55.472	5.555	11.094	(11.866)	10	900.748	(7.942)	80.302	1.033.374	(145)	76.389	1.109.617

NOTA INTEGRATIVA

STRUTTURA E CONTENUTO DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2025, corredato dalla Relazione sulla gestione, è costituito da Stato patrimoniale consolidato, Conto economico consolidato, Rendiconto finanziario consolidato, Prospetto di raccordo fra patrimonio netto e risultato del periodo della Capogruppo e consolidati, Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato e Nota integrativa.

Il documento è stato redatto in conformità al D. Lgs 127/1991 integrato, per gli aspetti non specificamente previsti dal decreto, dai principi contabili nazionali pubblicati dall'Organismo Italiano di Contabilità (OIC) e, ove mancanti, da quelli dell'International Accounting Standard Board (IASB) e del Financial Accounting Standards Board (FASB).

Il presente bilancio consolidato - che prevede il consolidamento dei valori delle attività, delle passività, dei costi, dei ricavi e dei flussi finanziari delle imprese controllate direttamente e indirettamente dalla Capogruppo secondo il metodo del consolidamento integrale - espone la situazione patrimoniale, finanziaria e il risultato economico del gruppo considerato come un'unica impresa. Il rendiconto finanziario è stato redatto utilizzando il metodo indiretto.

Quale documento di sintesi di derivazione contabile atto a rappresentare la situazione patrimoniale-finanziaria e reddituale di tale entità economica, distinta dalla pluralità delle società che la compongono, include pertanto solo le operazioni che le società rientranti nel perimetro di consolidamento hanno effettuato con i terzi.

PERIMETRO DI CONSOLIDAMENTO

Il bilancio consolidato della Società per azioni Autostrada del Brennero, per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2025, comprende i bilanci della Capogruppo e delle sue controllate, nonché la quota di partecipazione del Gruppo in società collegate.

Nel prospetto che segue sono dettagliate, con le rispettive quote di possesso, le società controllate, per le quali è stato adottato il consolidamento integrale.

Denominazione	Capitale Sociale al 31/12/2025	Patrimonio netto al 31/12/2025	Quota % partecipazione diretta al 31/12/2025
Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. controllata direttamente da Autostrada del Brennero S.p.A. (n. azioni 700.000, valore nominale € 100,00)	70.000.000	70.000.000	54,30%
Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. controllata direttamente da Autostrada del Brennero S.p.A.	70.000.000	70.000.000	51,00%
Sadobre S.p.A. controllata direttamente da Autostrada del Brennero S.p.A. (n. azioni 6.700.000, valore nominale € 1,00)	6.700.000	12.336.402	100,00%
S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. controllata direttamente da Autostrada del Brennero S.p.A. (n. azioni 45.000, valore nominale € 1.000,00)	45.000.000	106.949.640	100,00%
S.T.R. 2 S.p.A. controllata direttamente da STR S.p.A. ed indirettamente da Autostrada del Brennero S.p.A. (n. azioni 1.000.000, valore nominale € 1,00)	1.000.000	86.016.872	89,63%
Rail Traction Company S.p.A. controllata direttamente da STR 2 S.p.A. ed indirettamente da STR S.p.A. e Autostrada del Brennero S.p.A. (n. azioni 715.000, valore nominale € 10,00)	7.150.000	15.388.453	95,53%
InRail S.p.A. controllata direttamente da STR 2 S.p.A. ed indirettamente da STR S.p.A. e Autostrada del Brennero S.p.A. (n. azioni 1.850.000, valore nominale € 1,00)	1.850.000	4.790.222	100,00%
Virtual Design S.r.l. controllata direttamente da Autostrada del Brennero S.p.A.	10.200	152.708	52,00%

Non sono intervenute variazioni dell'area di consolidamento rispetto all'esercizio precedente.

CONTINUITÀ AZIENDALE

Il presente Bilancio è stato redatto, nel presupposto della continuità aziendale, poiché, conformemente a quanto commentato nel corrispondente paragrafo riportato nella Nota integrativa della Capogruppo e nella Relazione sulla Gestione del bilancio consolidato, non vi sono elementi per i quali si possa ritenere che Autostrada del Brennero S.p.A. ed il gruppo non siano, nel prevedibile futuro, nella condizione di continuare a svolgere e sviluppare la propria attività considerando che:

- in data 9 novembre 2021 è entrata in vigore la Legge n. 156 di conversione del D.L. n. 121/21 che, con l'introduzione del comma 1-bis e 1-ter all'art. 2 ha reso possibile procedere all'affidamento della concessione A22 secondo le procedure di cui all'art. 183 del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 (Finanza di progetto);
- in data 6 dicembre 2022, con Decreto del Direttore Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali n. 132, è stata dichiarata «la fattibilità della proposta di finanza di progetto, nei termini ed alle condizioni contenute nella nota n. 13502 del 6 dicembre 2022 del Responsabile del procedimento, per l'affidamento in concessione della tratta autostradale A22 Brennero-Modena presentata dalla Società Autostrada del Brennero S.p.A. con nota n. 14700 dell'11 maggio 2022, in attuazione dell'art. 2, comma 1-bis del decreto-legge n. 121 del 10 settembre 2021 (c.d. DL Infrastrutture);
- in data 10 luglio 2024 la Società ha provveduto a depositare presso il Concedente la documentazione inerente all'aggiornamento della proposta di finanza di progetto presentata in data 11 maggio 2022, così come richiesto dal Concedente;
- con Legge n. 120 di data 8 agosto 2024, di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge n. 89 del 29 giugno 2024, è stato previsto che all'articolo 2, comma 1-bis, primo periodo, del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156 le parole: «da concludere entro il 30 novembre 2023» fossero sostituite con «da bandire entro il 31 dicembre 2024», così fissando al 31 dicembre 2024 il termine per la pubblicazione del bando di gara correlato alla proposta di finanza di progetto presentata;
- il citato D.L. n. 89/2024 ha inoltre puntualmente quantificato gli importi reclamati dallo Stato per il periodo di gestione transitorio 1° maggio 2014 - 31 dicembre 2022, nonché definito la modalità di calcolo degli importi, pure reclamati dallo Stato, per i periodi transitori successivi al 31/12/2022, specificando altresì i termini di versamento, puntualmente osservati dalla Società;
- in adempimento a quanto previsto dal c. 2-ter dell'Art. 1, D.L. n. 89/2024 in data 27 dicembre 2024 è avvenuta la sottoscrizione di un atto aggiuntivo alla convenzione – i cui effetti risultano ad oggi ancora sospesi, nelle more del perfezionamento dell'iter approvativo – quale condizione, unitamente ai versamenti sopra citati, per la conclusione della procedura di affidamento secondo le modalità di cui all'articolo 2, comma 1-bis, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, introdotto dalla legge di conversione n. 156 del 9 novembre 2021, come modificato dal comma 2-bis del presente articolo;
- in data 31 dicembre 2024 è stato pubblicato il bando denominato «*Affidamento in concessione delle attività di gestione della tratta autostradale A22 Brennero – Modena*» il quale scadenza originaria per la presentazione della domanda di partecipazione il 28 febbraio 2025. Tale scadenza è stata successivamente prorogata al 31 marzo 2025, al 31 maggio 2025, al 30 giugno 2025, e sospesa fino al 30 novembre 2025;
- in data 27 giugno 2025 è intervenuta la sospensione della procedura di gara da parte del MIT, in attesa della pronuncia della Corte di Giustizia UE (causa C-810/24) circa la compatibilità eurounitaria del diritto di prelazione;
- in data 28 novembre 2025 il Concedente ha riavviato la procedura di gara, stabilendo che le domande di partecipazione dovessero pervenire a pena di esclusione, entro il 3 dicembre 2025;

- in data 3 dicembre 2025 la Società ha provveduto a depositare la documentazione necessaria, unitamente alla domanda di partecipazione;
- in data 26 gennaio 2026, con Decreto Direttoriale n. 7, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha nominato la Commissione di prequalifica per la valutazione delle domande di partecipazione presentate per l’Affidamento in concessione delle attività di gestione della tratta autostradale A22 Brennero – Modena;
- in data 5 febbraio 2026 la Corte di Giustizia Europa ha emesso la Sentenza sulla causa C-810/24, afferente ad un procedimento di concessione di un servizio pubblico a seguito di proposta di finanza di progetto - pur nell’ambito di una sentenza che non riguarda direttamente Autostrada del Brennero S.p.A. - stabilendo che i principi comunitari afferenti in sostanza alla tutela della libera concorrenza quanto, in particolare, a parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza, debbano essere interpretati nel senso che ostano a che uno Stato membro riconosca al promotore di una procedura di finanza di progetto un diritto di prelazione nel caso in cui questi non risulti aggiudicatario di un contratto di concessione;
- in data 20 marzo 2026 il Concedente, con nota pubblicata sulla sezione “news” del suo sito istituzionale, *“ha deciso di concludere l’iter per l’aggiudicazione della nuova concessione di A22, procedendo con la gara avviata il 31 dicembre 2024 ma escludendo la prelazione per il proponente. ... Nel frattempo per la preventiva approvazione, è stata inviata al CIPESS la proposta, che sarà la base delle offerte. Si procederà poi con la fase di invito a formalizzare le offerte e quindi la commissione valuterà ed individuerà l’aggiudicatario. L’obiettivo è quello di giungere a entro la fine del corrente anno con il nominativo del nuovo concessionario.”*.

In aggiunta, alla data della predisposizione del presente bilancio si evidenzia che:

- i) la Legge n. 120 dell’8 agosto 2024, di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge n. 89 del 29 giugno 2024, ha disposto (all’articolo 2, comma 1-bis, primo periodo, del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156) una definizione del quadro regolatorio afferente ai cosiddetti presunti benefici finanziari, confermando la correlazione con l’iter di affidamento della concessione in corso;
- ii) sono stati puntualmente quantificati gli importi reclamati dallo Stato per il periodo di gestione transitorio 1° maggio 2014 - 31 dicembre 2022, nonché le modalità di calcolo degli importi reclamati dallo Stato per i periodi transitori successivi al 31/12/2022;
- iii) è intervenuta la sentenza del TAR Lazio n. 500/2026, commentata nella Relazione sulla gestione della Capogruppo, che ha annullato i punti delle delibere CIPE posti a fondamento del meccanismo dei presunti ‘benefici’, con potenziali effetti sulla disciplina degli obblighi di versamento previsti dal combinato disposto tra i punti delle delibere CIPE annullati e l’art. 2, c. 1-bis, D. L. 121/2021. Tale sentenza, tuttavia, non è definitiva ed è stata impugnata dall’Amministrazione Finanziaria, con conseguente permanenza, allo stato, di un quadro giuridico non ancora consolidato. Tra l’altro, gli obblighi di pagamento a titolo di presunti “benefici” hanno ora assunto la veste di un atto aggiuntivo alla Convenzione, stipulato secondo lo schema e con i contenuti di cui all’art. 1, commi 2-ter, 2-quater, 2-quinquies, D.L. n. 89/2024, anche quale “condizione” per la conclusione della procedura di affidamento. Lo schema definito dal D.L. 89/2024, e ripreso nell’atto aggiuntivo alla Convenzione stipulato il 27 dicembre 2024, configura i versamenti relativi ai presunti “benefici” maturati nel periodo di gestione successivo alla scadenza della concessione nell’ambito di un più ampio assetto negoziale e procedurale strettamente connesso alla conclusione della procedura di affidamento della nuova concessione. In tale prospettiva, i versamenti riferiti sia ai periodi anteriori al 2022 sia a quelli successivi risultano funzionalmente collegati alla prosecuzione e conclusione della procedura stessa. Ne consegue che l’eventuale mancato assolvimento dei versamenti richiesti potrebbe incidere sulla

stabilità dell'assetto definito dall'atto aggiuntivo e determinare elementi di incertezza in relazione alla prosecuzione della procedura di affidamento. In tale contesto, le somme versate dalla Capogruppo risultano quindi correlate all'assetto concessorio oggetto della procedura di affidamento e, conseguentemente, la Società ne ha anche valutato la relativa recuperabilità, nell'ipotesi di venir meno o sostanziale modifica del predetto assetto.

Le somme in oggetto sono state considerate, in via prospettica e subordinatamente al buon esito della procedura di affidamento, riconducibili alla fattispecie prevista dall'OIC 24 di "costo sostenuto per l'ottenimento di concessioni su beni di proprietà degli enti concedenti" e pertanto da rilevare a bilancio solo "quando sostenuti", ovvero quando finanziariamente versati, e che saranno quindi ammortizzati sulla durata della nuova concessione, correlando i costi ai benefici attesi.

Tutto ciò considerato, pur in presenza di elementi di incertezza connessi all'esito della procedura di affidamento e al contenzioso in essere, gli Amministratori ritengono che non vi siano ad oggi elementi che possano rappresentare delle significative incertezze in merito alla capacità della Capogruppo di continuare ad essere un complesso economico funzionante come previsto al paragrafo 21 del Principio contabile OIC n. 11 "*Finalità e postulati del Bilancio d'esercizio*".

La Società attende fiduciosa la lettera d'invito da parte del Concedente a presentare l'offerta volta ad ottenere la concessione per la tratta autostradale A22 Brennero-Modena, reputando di avere tutti i requisiti tecnici, economici e finanziari richiesti.

Per quanto riguarda le società controllate Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. e Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A., come commentato nella relazione sulla gestione, tutt'ora permangono significative incertezze sulla loro capacità di operare in continuità, rappresentate dal fatto che per poter procedere alla valutazione della c.d. bancabilità o finanziabilità delle rispettive opere autostradali si rende necessario per entrambe giungere ad approvare un nuovo PEF che recepisca l'aggiornamento dei costi di costruzione — influenzati dalla volatilità delle materie prime — e l'adeguamento dei flussi di traffico ai nuovi scenari macroeconomici e regolatori. Vi sono, inoltre, per entrambe le società anche alcune incertezze in merito alla capacità di taluni soci di poter adempiere in futuro al versamento delle quote di capitale richiamate e di finanziamento di loro competenza, nella misura in cui saranno richiamate dalle Società in base alle esigenze di avanzamento delle rispettive opere.

Ad oggi vi sono comunque, per entrambe le società, validi elementi per:

- considerare: (i) probabile la definizione con i rispettivi Concedenti di un nuovo PEF che garantisca l'equilibrio economico finanziario dei progetti nonché la relativa bancabilità e quindi (ii) concreta la possibilità di realizzazione delle rispettive opere e conseguentemente la recuperabilità degli investimenti fino ad oggi sostenuti dalle società;
- ritenere che l'eventuale rischio di mancanza di apporti di capitale (o di servizi) strategici da parte di alcuni soci non sia tale da compromettere la realizzazione delle opere infrastrutturali in quanto eventuali altri soggetti economici, tra i quali l'attuale Socio di maggioranza, potrebbero subentrare in tali impegni.

Per le società operative nel settore ferroviario il presupposto della continuità aziendale si fonda, da un lato, sulla comprovata capacità delle stesse di mantenere la regolarità operativa pur in un contesto complesso e, dall'altro lato, nel rilievo strategico che esse rivestono per il Gruppo. Tale prospettiva è ulteriormente rafforzata dal piano strategico avviato dalla Capogruppo per l'integrazione del trasporto merci e dell'intermodalità, nonché dalle favorevoli dinamiche di sviluppo che caratterizzano il mercato della logistica ferroviaria.

Per le altre società controllate, visti i risultati attuali e le previsioni future, risulta confermato il presupposto della continuità aziendale in base al quale i rispettivi bilanci d'esercizio, confluiti nel presente bilancio consolidato, sono stati redatti.

Tutto ciò considerato, analizzando anche la capacità reddituale e finanziaria della Capogruppo, gli Amministratori ritengono che il presupposto della continuità aziendale in base al quale è stato redatto il presente bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2025 risulti confermato, per un prevedibile arco temporale futuro relativo ad un periodo almeno di dodici mesi dalla data di approvazione del bilancio stesso. Tale presupposto di continuità aziendale, è convincimento degli Amministratori, sarebbe confermato anche nell'ipotesi di mancata aggiudicazione della concessione per l'autostrada A22, considerando che il Gruppo opera su più fronti e che, nel trasporto ferroviario, è ora il secondo operatore italiano del settore merci.

CRITERI DI CONSOLIDAMENTO

I criteri di valutazione adottati per la redazione del Bilancio Consolidato 2025 non si discostano sostanzialmente dai medesimi già utilizzati per la formazione dello stesso bilancio nel precedente esercizio.

Si è proceduto, ove necessario, ad una riclassificazione delle singole voci in base alle disposizioni relative alla redazione del bilancio in forma ordinaria al fine di rendere omogenei anche i bilanci delle Società controllate che redigono lo stesso in forma abbreviata.

Laddove si fosse reso necessario aggiornare il criterio di classificazione di alcune poste analitiche di contabilità in funzione di una migliore rappresentazione, si è parallelamente proceduto - per rendere comparabili i dati - a riclassificare anche la corrispondente voce dell'esercizio precedente. Si evidenzia comunque che nella redazione del bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 nessuna riclassifica significativa è stata operata.

La data di riferimento del bilancio consolidato è il 31 dicembre 2025; essa coincide con quella del bilancio d'esercizio dell'impresa Capogruppo e di tutte le altre imprese consolidate integralmente.

Le società incluse nell'area di consolidamento sono state consolidate con il metodo integrale, se non diversamente commentato.

Secondo tale criterio si sono iscritte tutte le attività e le passività delle società consolidate, eliminando il valore di carico delle partecipazioni detenute dalla Capogruppo a fronte del valore della quota di patrimonio netto contabile, con riferimento alla data in cui le stesse sono incluse per la prima volta nel consolidamento.

I rapporti patrimoniali ed economici tra le società incluse nell'area di consolidamento sono stati eliminati, ai sensi di quanto previsto dall'art. 31, comma 2, lett. b) e c) del D.Lgs. 127/1991.

Gli utili e le perdite emergenti da operazioni tra società consolidate, non realizzati attraverso operazioni con i terzi, sono stati anch'essi eliminati, ai sensi dell'art. 31 comma 2 lett. d) del D.Lgs. 127/1991.

Quando necessario, sulle rettifiche apportate è stato calcolato anche il relativo effetto fiscale.

La quota di risultato netto delle società consolidate di pertinenza di terzi è stata evidenziata in un'apposita voce di Conto economico "Utile (perdita) d'esercizio di competenza di terzi". Allo stesso modo la quota di patrimonio netto di competenza di terzi è stata iscritta separatamente in un'apposita posta del Patrimonio netto denominata "Patrimonio netto di terzi".

CRITERI DI VALUTAZIONE DELLE VOCI DI BILANCIO CONSOLIDATO

Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2025 è stato redatto – come già spiegato – in ipotesi di continuità aziendale.

I criteri di valutazione adottati per la redazione del bilancio consolidato sono in linea con quelli utilizzati dalla Capogruppo, integrati ove necessario con i principi contabili riferiti a particolari voci del bilancio consolidato; non si rilevano variazioni nei criteri applicati, rispetto a quelli utilizzati per la formazione dello stesso bilancio al 31 dicembre 2024.

- **Struttura del bilancio**

Come disposto dall'art. 32 del D.Lgs. 127/1991: *“salvi gli adeguamenti necessari, la struttura e il contenuto dello stato patrimoniale del conto economico e del rendiconto finanziario sono quelli prescritti per i bilanci di esercizio delle imprese incluse nel consolidamento”*. Pertanto, il Bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2025 è redatto conformemente a quanto previsto dal Libro Quinto, Titolo Quinto, Capo Quinto Sezione IX del Codice Civile agli Artt. 2423, 2423-bis, 2423-ter, 2424, 2424-bis, 2425, 2425-bis, secondo i principi di redazione previsti dall'Art. 2423-bis, Co. 1 e 1 bis. ed i criteri di valutazione di cui agli Artt. 2426, 2427, 2427-bis.

Si precisa che, come previsto dall'art. 2423-bis, la valutazione delle voci di bilancio è effettuata ispirandosi ai criteri generali della prudenza e della competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività.

Nel Bilancio consolidato, compresa quindi la relativa Nota Integrativa, i valori vengono esposti e commentati in euro, salvo ove espressamente indicato.

Il Bilancio consolidato, inoltre, è stato redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale – finanziaria ed il risultato economico del Gruppo in conformità alle norme di legge in vigore al 31 dicembre 2025, interpretate ed integrate dai Principi Contabili emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità (O.I.C.) nella loro ultima versione aggiornata e, ove mancanti ed applicabili, dagli International Accounting Standards (IAS) e dagli International Financial Reporting Standards (IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB).

Nella stesura del documento, si è tenuto conto di rischi e perdite di competenza, anche ove se ne fosse avuta conoscenza dopo la chiusura dell'esercizio, ma prima della redazione del Bilancio al 31 dicembre 2025.

- **Deroghe**

Si precisa che non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe e alle indicazioni richieste dai seguenti articoli del Codice Civile: 2423, quinti comma; 2423 ter, secondo comma; 2424, secondo comma; 2426, primo comma, numeri 2, 4, 6.

- **Principi di redazione e criteri di valutazione**

I criteri di valutazione adottati per la redazione del Bilancio consolidato al 31 dicembre 2025 sono conformi alle disposizioni legislative vigenti, integrate ed interpretate dai Principi Contabili emanati dall'O.I.C. (Organismo Italiano di Contabilità) e sono coerenti con quelli applicati l'esercizio precedente.

Come già specificato in precedenza, la valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività, come commentato nel precedente paragrafo “Continuità aziendale”, nonché tenendo conto della funzione economica dell'elemento dell'attivo o del passivo considerato.

L'applicazione del principio di prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole poste o voci delle attività o passività, per evitare compensi tra perdite che dovevano essere riconosciute e profitti da non riconoscere in quanto non realizzati.

In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario (incassi e pagamenti).

Nel rispetto dell'art. 2427 22-quater C.C. la natura e gli effetti dei fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio sono esposti all'interno della Nota Integrativa.

In particolare, i criteri di valutazione adottati, invariati rispetto all'esercizio precedente, sono i seguenti.

- **Immobilizzazioni immateriali**

Le immobilizzazioni immateriali (licenze *software*, etc.) sono iscritte per un valore corrispondente al costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, o di costo di produzione, secondo quanto previsto dall'Art. 2426 C.C., sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione alla residua possibilità di utilizzazione. Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione è corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, è ripristinato il valore originario.

Nelle immobilizzazioni immateriali trovano posto anche gli oneri sostenuti dalla Capogruppo a fronte dei contributi riconosciuti alle Province per la realizzazione di opere di viabilità. Tale importo è al netto del relativo fondo stanziato per l'ammontare complessivo dell'impegno garantito.

Nelle immobilizzazioni immateriali è classificato anche l'avviamento emerso dall'acquisizione di InRail S.p.A., ammortizzato su un orizzonte temporale di 5 anni a partire dall'esercizio 2022.

Risultano altresì capitalizzati nelle immobilizzazioni in corso le somme versate con riferimento ai presunti benefici maturati nel periodo successivo alla scadenza della concessione, come diffusamente esposto nella Relazione sulla gestione, nonché i costi sostenuti dalla Capogruppo per la predisposizione della proposta di Finanza di Progetto per la nuova Concessione (art. 183 comma 15 del D.lgs n.50/2016, ora art. 193 del D.lgs. n.36/2023), a seguito della conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121.

Nelle altre immobilizzazioni immateriali sono classificati principalmente i costi per spese incrementative su beni in locazione.

- **Immobilizzazioni materiali devolvibili**

Sono beni devolvibili, costituenti la proprietà di concessione quale l'autostrada in esercizio con le relative pertinenze. Le immobilizzazioni sono iscritte al costo di acquisto o di produzione e comprendono le rivalutazioni per allineamenti monetari eseguite in attuazione della Legge 19/03/1983, n. 72 e della Legge 30/12/1991, n. 413. Il costo dei cespiti ammortizzabili comprende tutti i costi direttamente imputabili ad essi: il valore è stato definito sommando il costo dei materiali, della manodopera diretta e degli altri costi di produzione direttamente imputabili al cespite fino all'inizio della concessione d'esercizio (1975).

Successivamente a tale data, sono stati imputati gli oneri finanziari sostenuti e relativi ai finanziamenti ottenuti per la costruzione delle opere, anche oltre la data di entrata in funzione dell'immobilizzazione e fino al 1985. Nei costi di costruzione del cespite autostradale, limitatamente agli esercizi 1985-1987, sono confluiti i costi di manutenzione straordinaria di natura incrementativa. Vengono capitalizzati solo i costi relativi alla realizzazione delle opere autostradali che sono incrementative dell'opera principale.

In considerazione (i) dei contenuti previsti nella documentazione emessa dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti nonché (ii) dei valori previsti nel prospettato Piano Economico Finanziario trentennale citato nel Bilancio della Capogruppo al paragrafo "Continuità aziendale", a partire dall'esercizio 2018 il valore dell'opera viene rettificato degli stimati "benefici per ritardati investimenti" di cui la Società Capogruppo avrebbe potuto godere a seguito di investimenti effettuati in maniera dilazionata rispetto alle tempistiche previste dal Piano Finanziario 2003-2045.

Nel caso in cui, infatti, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti a fine esercizio una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi venissero meno i presupposti della svalutazione, ne verrebbe ripristinato il valore originario.

Il valore del patrimonio devolvibile è rettificato dai contributi, concessi dallo Stato e da altri Enti, per la costruzione delle opere.

La proprietà di concessione è rettificata dall'ammortamento finanziario. Come per i precedenti, anche nell'esercizio 2025 la quota di ammortamento finanziario è quella prevista nel Piano Finanziario di Autostrada del Brennero S.p.A. 2003-2045.

Si specifica quindi che la società, anche dopo la scadenza della concessione avvenuta il 30 aprile 2014, ha proseguito nell'ammortamento finanziario dell'opera, non sospendendo quindi gli ammortamenti che continuano ad essere rilevati a conto economico. Tale approccio è coerente con la richiesta del concedente di proseguire a far data dall'1 maggio 2014 nella gestione della Concessione medesima secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione vigente e dai successivi Atti aggiuntivi in modo da garantire l'espletamento del servizio autostradale senza soluzione di continuità.

- **Immobilizzazioni materiali non devolvibili**

Sono costituite da beni tangibili quali immobili, automezzi, mobili, arredi, macchine d'ufficio, non reversibili a fine concessione. Tali immobilizzazioni sono iscritte al costo di acquisto o di produzione e comprendono alcuni cespiti rivalutati ai sensi della Legge 30/12/1991, n. 413.

I costi di manutenzione e riparazione dei beni non devolvibili sono stati imputati al Conto Economico dell'esercizio in cui sono stati sostenuti, in quanto connessi ad interventi volti a mantenere l'efficienza dei cespiti.

Il costo delle immobilizzazioni di cui trattasi è stato sistematicamente ammortizzato in relazione alla residua possibilità di utilizzazione delle stesse. Le aliquote utilizzate sono state le seguenti: fabbricati 4%, costruzioni leggere ecc. 10%, mobili 12%, macchine elettroniche 20%, autovetture – autoveicoli 20-25%.

Come previsto dall'OIC 17, nel bilancio consolidato le operazioni di locazione finanziaria sono contabilizzate con il metodo finanziario e quindi i beni ricevuti in locazione finanziaria sono iscritti nelle immobilizzazioni materiali dello stato patrimoniale consolidato a fronte dell'ottenimento di un finanziamento dalla società di leasing rilevato integralmente nei debiti. Si contabilizzano a conto economico gli ammortamenti sui beni così iscritti e gli interessi passivi sul finanziamento ottenuto.

Nel caso in cui, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione è corrispondentemente svalutata; se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione, è ripristinato il valore originario.

All'interno delle immobilizzazioni materiali, tra le immobilizzazioni in corso, sono contabilizzati i valori riferiti ai costi diretti e indiretti sostenuti da parte delle controllate Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. e Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. connessi alla realizzazione delle rispettive opere autostradali che verranno ammortizzati dal momento di entrata in funzione delle rispettive arterie autostradali tramite applicazione di un ammortamento finanziario.

Nel caso di capitalizzazione indiretta, la quota dei costi di esercizio sostenuti per la realizzazione dell'opera è stata rettificata attraverso un conto economico di reddito acceso alle rettifiche di costi d'esercizio. Esso afferisce tra i componenti positivi di reddito nel conto economico, nella classe A) 4), Valore della produzione, Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni. I costi netti qui rettificati si trovano opposti ai costi e ricavi di esercizio, rilevati secondo la loro natura. In contropartita contabile, alla rettifica dei costi, si sono registrati dei costi sospesi che vengono fatti confluire nell'aggregato attivo di SP a cui si riferiscono, B) II) 5) Immobilizzazioni in corso e acconti. Il conto Immobilizzazioni materiali in corso contabilmente è un costo sospeso, ma nella sostanza rappresenta un costo pluriennale destinato durevolmente all'azienda; per detta natura si classifica tra le immobilizzazioni.

In merito a quanto previsto dall'OIC 9, si conferma che ad oggi non vi sono indicatori di *impairment* in merito ai beni materiali e immateriali. Per ulteriori informazioni si rimanda a quanto in precedenza commentato nel paragrafo "Continuità aziendale".

- **Immobilizzazioni finanziarie**

Sono costituite da partecipazioni, da crediti di natura finanziaria e da titoli.

La valutazione delle partecipazioni iscritte tra le Immobilizzazioni Finanziarie è effettuata, in relazione a quanto stabilito dall'art. 2426 del C.C. e sulla base del prudente apprezzamento degli Amministratori, al costo di acquisto e/o di sottoscrizione integrato da eventuali capitalizzazioni, eventualmente svalutate per perdite durevoli di valore.

Le società incluse nell'area di consolidamento sono state consolidate con il metodo integrale, iscrivendo tutte le attività e le passività delle società consolidate ed eliminando il valore di carico delle partecipazioni detenute dalla Capogruppo a fronte del valore della quota di patrimonio netto contabile, con riferimento alla data in cui le stesse sono incluse per la prima volta nel consolidamento.

I crediti immobilizzati sono stati iscritti nel rispetto di quanto disposto all'art. 2426 8) e dell'art. 2423 comma 4, scegliendo di non applicare il criterio del costo ammortizzato, ma di mantenerli al valore nominale, tenendo sempre conto del presumibile valore di realizzo, in quanto l'applicazione del metodo del costo ammortizzato non comporta effetti rilevanti ai fini di una rappresentazione veritiera e corretta.

Anche i titoli immobilizzati sono iscritti al costo di acquisto, eventualmente rettificati per perdite di valore ritenute durevoli in quanto, anche in tale caso, l'applicazione del metodo del costo ammortizzato non comporta effetti rilevanti ai fini di una rappresentazione veritiera e corretta.

I premi o gli oneri di sottoscrizione, così come gli scarti di negoziazione, partecipano al risultato d'esercizio secondo competenza economica e sono rilevati in contropartita sul valore dei titoli stessi.

Tra le immobilizzazioni finanziarie vengono classificati anche i titoli di Stato corrispondenti alla quota accantonata ex Legge 27.12.1997 n. 449 Art. 55 ("Fondo Ferrovia") al netto delle somme versate dalla Società con "riserva di ripetizione" a seguito dell'introduzione del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, articolo 2, per la parte il cui versamento allo Stato è previsto oltre i 12 mesi dalla chiusura dell'esercizio.

- **Rimanenze**

Le rimanenze di magazzino sono state iscritte al minore tra il costo medio ponderato d'acquisto ed il valore desumibile dal presunto realizzo o dal valore di sostituzione. Nel costo di acquisto sono stati computati anche i costi accessori. Il costo è stato determinato seguendo il metodo del costo medio ponderato.

- **Crediti**

I crediti sono iscritti in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e rettificato per tener conto del presumibile valore di realizzo per il tramite dell'accantonamento al fondo svalutazione crediti stanziato a fronte di possibili rischi di insolvenza, la cui congruità rispetto alle posizioni di dubbia esigibilità è verificata periodicamente ed, in ogni caso, al termine di ogni esercizio, tenendo in considerazione sia le situazioni di inesigibilità già manifestatesi o ritenute probabili. Per crediti a breve termine (con scadenza inferiore ai 12 mesi) il costo ammortizzato non è stato applicato in quanto, in base al par. 33 del principio contabile OIC 15 Crediti, l'applicazione di tale criterio non avrebbe comportato effetti rilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta.

- **Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni**

Come previsto dall'OIC 20 il criterio del costo ammortizzato può non essere applicato ai titoli di debito detenuti in portafoglio per un periodo inferiore ai dodici mesi.

I titoli in portafoglio detenuti non durevolmente (classificati nelle attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni) sono stati quindi valutati al minore tra costo e valore di mercato alla data di bilancio.

Il valore di costo dei titoli è determinato con il metodo contabile del costo medio ponderato. Il valore di mercato dei titoli quotati viene determinato come media dei prezzi del mese di dicembre, mentre quello dei titoli non quotati sulla base dell'attualizzazione dei flussi di cassa futuri. Se vengono meno, in tutto o in parte, i presupposti della rettifica (o anche di più rettifiche in anni precedenti) per effetto della ripresa del valore di mercato, la rettifica stessa è annullata fino, ma non oltre, al ripristino del costo.

La valutazione in base al costo dei titoli a reddito fisso è rettificata in ogni esercizio per tener conto dell'ammontare dell'aggio o del disaggio di emissione del titolo.

Le eventuali attività finanziarie detenute in valuta estera sono state convertite in Euro al tasso di cambio ufficiale alla data della chiusura dell'esercizio.

Le azioni proprie sono mantenute al costo di acquisto.

- **Strumenti finanziari derivati**

In generale gli strumenti finanziari derivati sono iscritti al *fair value*. Le variazioni di *fair value* sono imputate al conto economico, oppure, se lo strumento copre il rischio di variazione di flussi finanziari attesi di un altro strumento finanziario o di un'operazione programmata, direttamente ad una riserva positiva o negativa di patrimonio netto; tale riserva è imputata al conto economico nella misura e nei tempi corrispondenti al verificarsi o al modificarsi dei flussi di cassa dello strumento coperto o al verificarsi dell'operazione oggetto di copertura.

Nel caso in cui il *fair value* alla data di riferimento risulti positivo, è iscritto nella voce "strumenti finanziari derivati attivi" tra le immobilizzazioni finanziarie o tra le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni. Nel caso in cui il valore risulti negativo è iscritto nella voce "strumenti finanziari derivati passivi" tra i fondi per rischi e oneri.

Gli strumenti finanziari derivati attualmente in essere sono attivati al solo fine di garantire la copertura del rischio sottostante di tasso d'interesse.

Sono classificati tra le immobilizzazioni finanziarie in quanto rappresentano un investimento durevole e sono iscritti come previsto dal D.Lgs 139/2015 in base al loro *fair value*.

Le variazioni di *fair value* degli strumenti finanziari derivati sono espone nel conto economico nella sezione D) "Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie", mentre le variazioni di *fair value* della componente efficace degli strumenti finanziari derivati di copertura di flussi finanziari sono iscritte nel Patrimonio netto, alla voce Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi.

- **Disponibilità liquide**

La valutazione delle disponibilità liquide viene effettuata sulla base dei seguenti criteri:

- i depositi bancari e postali sono valutati secondo il generale principio del presumibile valore di realizzo;
- il denaro ed i valori bollati sono valutati al valore nominale.

Il Gruppo non possiede disponibilità in valuta estera.

- **Ratei e risconti**

I ratei e risconti sono stati esposti sulla base del principio economico di competenza temporale.

Nella voce ratei e risconti attivi sono iscritti i proventi di competenza dell'esercizio esigibili in esercizi successivi e i costi sostenuti entro la chiusura dell'esercizio, ma di competenza di esercizi successivi.

Nella voce ratei e risconti passivi sono iscritti i costi di competenza dell'esercizio esigibili in esercizi successivi e i proventi percepiti entro la chiusura dell'esercizio, ma di competenza di esercizi successivi. Si rilevano in tali voci soltanto quote di costi o proventi, comuni a due o più esercizi, l'entità dei quali varia in funzione del tempo.

- **Fondi per rischi e oneri**

Tali fondi sono stanziati per coprire oneri di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Nella valutazione di questi fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza. Le passività potenziali sono state rilevate in bilancio e iscritte nei fondi in quanto ritenute probabili ed essendo stimabile con ragionevolezza l'ammontare del relativo onere.

Il Fondo di Rinnovo esposto in bilancio al 31 dicembre 2025 consente di realizzare le finalità espresse nei principi contabili di assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza del tratto autostradale. Tale fondo viene utilizzato dalla Capogruppo per assorbire i costi sostenuti per manutenzioni, riparazioni, ammodernamenti e ripristini relativi agli investimenti ivi indicati.

Il Fondo costituito in base alla Legge 27/12/1997 n. 449 art. 55 ("Fondo Ferrovia"), accoglie l'accantonamento destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero ed alla realizzazione delle relative gallerie. La corrispondente quota è (i) compatibile al mantenimento della concessione in condizioni di equilibrio economico e finanziario così come previsto dal Piano Economico-Finanziario al 2045 e (ii) coerente con i dispositivi regolatori susseguitesesi nel tempo, da ultimo la delibera ART 175/2024. Tale accantonamento viene effettuato in esenzione d'imposta.

Il Fondo Contributi alle Province è stanziato a fronte del totale dei contributi che la Società, come da convenzione aggiuntiva del 6 maggio 2004, è tenuta ad assegnare alle Province per la realizzazione di specifiche opere di viabilità al netto dell'ammontare già erogato e rilevato nelle immobilizzazioni immateriali.

Il Fondo Rischi è costituito a fronte degli oneri presunti sul contenzioso con imprese appaltatrici, per oneri su riserve lavori nonché oneri legali o riconducibili a contenziosi.

Il Fondo spese future per lavori ciclici accoglie i costi stanziati da RTC S.p.A. e InRail S.p.A. per il ciclo di manutenzione ai locomotori di proprietà.

- **Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato**

Il fondo trattamento di fine rapporto corrisponde all'effettivo impegno della Società nei confronti di ciascun dipendente, determinato in conformità alla legislazione vigente ed in particolare a quanto disposto dall'art. 2120 del Codice Civile e dai contratti collettivi di lavoro ed integrativi aziendali. L'importo contabilizzato è al netto delle anticipazioni corrisposte.

Tale passività è soggetta a rivalutazione a mezzo di indici.

- **Debiti**

I debiti sono stati iscritti nel rispetto di quanto disposto all'art. 2426 n. 8 e dell'art. 2423 comma 4, scegliendo di non applicare il criterio del costo ammortizzato, ma di mantenerli al valore nominale, quando l'applicazione di tale metodo non comporta effetti rilevanti ai fini di una rappresentazione veritiera e corretta.

I debiti per prestiti obbligazionari sono stati iscritti al loro valore nominale, in deroga al criterio del costo ammortizzato. Tale scelta è stata assunta avvalendosi delle facoltà concesse dall'art. 2435-bis c.c. e in

conformità al principio contabile OIC 19, in quanto gli effetti derivanti dall'applicazione del costo ammortizzato sono stati giudicati irrilevanti ai fini della rappresentazione veritiera e corretta.

I debiti verso fornitori con scadenza oltre i 12 mesi si riferiscono alle ritenute per garanzia, alle quali non si applica il concetto di attualizzazione in quanto gli effetti non sarebbero significativi.

Tutti i debiti sono quindi esposti in bilancio al valore nominale, distinguendo tra quelli con scadenza entro 12 mesi e quelli scadenti oltre 12 mesi.

I debiti tributari comprendono anche importi ritenuti necessari a fronteggiare gli oneri fiscali per imposte dirette ed indirette prudenzialmente prevedibili sulla base della normativa tributaria vigente, al netto degli acconti di imposta già corrisposti.

- **Componenti positive e negative di reddito**

I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono stati rilevati in Bilancio secondo il principio della prudenza e della competenza economica.

Si conferma comunque che i criteri non sono variati rispetto all'esercizio precedente: dall'applicazione dell'OIC 34 non emergono impatti contabili significativi.

Si precisa che, relativamente ai pedaggi, anche per effetto dell'interconnessione della rete e dei necessari riparti tra le varie concessionarie, parte dei ricavi, riferiti all'ultimo periodo dell'anno, sono basati su ragionevoli stime verificate con i dati consuntivi disponibili alla data di redazione del presente Bilancio.

I costi per l'acquisto di merci sono riconosciuti al momento del trasferimento sostanziale della proprietà ed al netto di eventuali sconti, abbuoni e resi.

- **Imposte sul reddito**

Le imposte correnti dell'esercizio sono state calcolate sulla base della vigente normativa fiscale e sono esposte tra i debiti tributari.

A decorrere dall'esercizio 2025, la Società ha esercitato l'opzione – per il triennio 2025-2027 - per il regime del Consolidato Fiscale Nazionale (ex artt. 117 e segg. del TUIR) in qualità di consolidante, congiuntamente alle società controllate STR Brennero Trasporto Rotaia S.p.A., STR2 S.p.A., Rail Traction Company S.p.A., InRail S.p.A.. In virtù di tale adesione, la Società determina un'unica base imponibile di gruppo ai fini IRES; le posizioni di debito o credito verso l'Erario riflettono pertanto il saldo complessivo del gruppo, mentre i rapporti con le controllate relativi ai trasferimenti delle basi imponibili sono regolati da un apposito accordo di consolidamento e rilevati tra i crediti/debiti verso imprese controllate.

Sono state calcolate, inoltre, imposte differite ed anticipate sulle differenze di natura temporanea tra i valori di bilancio ed i valori fiscalmente riconosciuti delle attività e delle passività, sulla base della stima delle aliquote fiscali che si presume saranno in vigore al momento della loro manifestazione.

Le imposte anticipate sono iscritte solo in presenza di una ragionevole certezza del loro recupero. Le imposte differite passive, gravanti sulle riserve in sospensione di imposta, non vengono stanziare in quanto non se ne prevede la loro distribuzione.

- **Dividendi**

I dividendi sono contabilizzati nell'esercizio in cui sorge il credito e quindi nell'anno in cui l'Assemblea della società partecipata ha deliberato la distribuzione. I dividendi distribuiti dalle società controllate e dalle società collegate sono elisi (direttamente ed indirettamente) come richiesto dalle tecniche di consolidamento.

- **Impegni, garanzie e passività potenziali**

Comprendono le garanzie prestate e gli impegni assunti.

Le garanzie sono rappresentate da fidejussioni, iscritte in nota integrativa per l'ammontare effettivo dell'impegno.

Parti correlate e accordi non risultanti dallo stato patrimoniale

Per quanto riguarda le operazioni con parti correlate, nel corso dell'anno non si sono rilevate operazioni che non siano state concluse a normali condizioni di mercato o "rilevanti".

Si segnala che non risultano essere stati sottoscritti accordi cosiddetti "fuori bilancio".

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE - A T T I V O

A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti Euro 31.194.880

In tale voce è riportata la parte dei crediti per versamenti ancora dovuti dagli azionisti rientranti nella compagine delle società di progetto ARC S.p.A. e AUTOCS S.p.A., ma non appartenenti al Gruppo Autostrada del Brennero S.p.A. come dettagliato nella seguente tabella.

Iniziativa industriale	Partecipazione terzi Soci (%)	crediti verso terzi Soci per versamenti ancora dovuti al 31.12.2025	
		parte richiamata	parte da richiamare
autostrada campogalliano sassuolo	51,00%	25.668.100	-
autostrada regionale cispadana	54,30%	5.526.780	-
Totale		31.194.880	-

Il credito verso soci terzi per versamenti ancora dovuti pari a complessivi Euro 31.194.880, si riferisce per Euro 25.668.100 a capitale sociale richiamato dal Consiglio di Amministrazione di Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. in data 12 settembre 2023, da versarsi nella sua totalità entro il 31 dicembre 2026 e per Euro 5.526.780 a capitale sociale Autostrada Regionale Cispadana richiamato dall'Organo amministrativo di Autostrada Regionale Cispadana. Di tale ultimo importo Euro 2.559.200 afferiscono a quota parte di quanto richiamato in data 19 febbraio 2024 e avente scadenza al 30 giugno 2026; la restante parte pari ad Euro 3.034.892 (Euro 3.011.558 al 31.12.2024) è relativa a decimi di capitale richiamati in passato e non versati dai soci in procedura: Coopsette in liquidazione coatta amministrativa - al cui credito è subentrato Sagitta SGR per effetto dell'omologa della procedura (Euro 2.971.892) - e Cordioli & C. Srl in liquidazione (Euro 63.000).

Esistono alcune incertezze sulla capacità di alcuni soci di poter adempiere in futuro al versamento delle quote di capitale e di finanziamento di loro competenza. Ad oggi, non vi sono comunque evidenti elementi che possano far ritenere che la situazione di liquidazione e/o ristrutturazione in cui si trovano alcuni soci sia tale da compromettere la possibilità di adempiere al loro impegno. Inoltre, si ritiene che l'eventuale rischio di mancanza di apporti di capitale (o di servizi) strategici da parte di alcuni soci non sia tale da compromettere la realizzazione delle relative Opere in quanto eventuali altri soggetti economici, tra cui il Socio di maggioranza, potrebbero subentrare in tali impegni.

B) Immobilizzazioni Euro 911.676.067I Immobilizzazioni immateriali: Euro 235.044.505

La seguente tabella mostra la consistenza delle immobilizzazioni immateriali e le relative variazioni nel corso dell'esercizio.

Immobilizzazioni immateriali	Costi di impianto e di ampliamento - 1 -	Diritti di brevetto industriale - 3 -	Concessioni, licenze, marchi e diritti - 4 -	Avviamento - 5 -	Immob.ni in corso e acconti - 6 -	Altre - 7 -	Totale
COSTO STORICO							
- consistenza al 01.01.25	6.889.328	1.902.210	12.838.431	30.410.929	144.665.831	61.911.067	258.617.796
- incremento al 31.12.25	74.948	45.938	159.342	-	81.051.066	128.290	81.459.584
- decremento al 31.12.25	0	5.214	-	-	-	-	-5.214
- consistenza al 31.12.25 a)	6.964.276	1.942.934	12.997.773	30.410.929	225.716.897	62.039.357	340.072.166
AMMORTAMENTO							
- consistenza al 01.01.25	6.846.479	1.876.121	9.751.364	18.167.462	2.400	61.591.430	98.235.256
- incremento al 31.12.25	35.087	33.797	545.416	6.082.186	0	101.133	6.797.619
- decremento al 31.12.25	-	-	-	-	-	-	0
UTILIZZO F.DO CONTRIB.ALLE PROVINCE	-	-	-	-	-	-	0
- utilizzo al 31.12.25	-	5.214	-	-	-	-	-5.214
- consistenza al 31.12.25 b)	6.881.566	1.904.704	10.296.780	24.249.648	2.400	61.692.563	105.027.661
residuo al 31.12.25 a-b	82.710	38.230	2.700.993	6.161.281	225.714.497	346.794	235.044.505

Come si evince dal prospetto, le immobilizzazioni immateriali – diminuite delle rispettive quote di ammortamento – sono costituite dalle seguenti categorie:

1) Costi di impianto e ampliamento

Euro 82.710

Si riferiscono principalmente per Euro 78.953 a spese sostenute da InRail per certificazioni sicurezza e qualità.

3) Diritti di brevetto industriale

Euro 38.230

Sono rilevati in questa voce i diritti di utilizzazione di programmi software di Rail Traction Company S.p.A., il rinnovo delle licenze degli applicativi informatici e l'adeguamento dei software gestionali.

4) Concessioni licenze marchi e diritti

Euro 2.700.993

Tale voce rappresenta:

- per Euro 727.200 diritti di gestione, utilizzo ed esercizio dell'impianto fotovoltaico di Marano di Isera;
- per Euro 92.432 il valore contabile residuo dei programmi *software*, di proprietà della Capogruppo;
- per Euro 1.881.361 da oneri sostenuti in particolare per licenze e marchi di proprietà. Essi si riferiscono ad InRail S.p.A. per Euro 1.814.648 e ad RTC S.p.A. per Euro 66.713.

5) Avviamento

Euro 6.161.281

L'avviamento, registrato al netto dei rispettivi fondi ammortamento, deriva dal consolidamento di InRail S.p.A. per Euro 6.003.090 e di Virtual Design S.r.l. per Euro 158.191.

In particolare l'importo allocato ad avviamento:

- per InRail S.p.A. corrisponde alla somma tra: (i) il maggior valore di acquisto della partecipazione in InRail S.p.A. rispetto alla quota parte del patrimonio netto della controllata e (ii) il maggior valore attribuito alla partecipazione al momento di conferimento della stessa in STR 2 S.p.A., rispetto al valore complessivo di iscrizione di detta partecipazione nei Bilanci al 31.12.2022 dei Soci conferenti.

L'acquisizione di InRail S.p.A. è avvenuta il 23 dicembre 2021; l'ammortamento dell'avviamento è stabilito in cinque anni, con inizio dall'esercizio 2022, ed ammonta ad Euro 6.003.090 annui.

- Per Virtual Design S.r.l. corrisponde al maggior valore di acquisto della partecipazione, rispetto alla quota parte del patrimonio netto della controllata.

L'acquisizione di Virtual Design S.r.l. è avvenuta il 21 novembre 2023; l'ammortamento dell'avviamento è stabilito in cinque anni, con inizio dall'esercizio 2023, ed ammonta ad Euro 79.096 annui.

6) Immobilizzazioni in corso e acconti

Euro 225.714.497

Sono principalmente riferite alla capitalizzazione dei versamenti di complessivi Euro 219,62 milioni - di cui Euro 70 milioni effettuati a novembre 2023, Euro 70 milioni a novembre 2024, Euro 38,04 a febbraio 2025 ed Euro 41,59 milioni a dicembre 2025 - correlati al valore di concessione, così come previsto dal Decreto Legge 29 dicembre 2022 (c.d. Milleproroghe), convertito con modificazioni dalla Legge 24 febbraio 2023, n. 14. Per ulteriori dettagli in merito alla contabilizzazione di tale importo si rimanda a quanto riportato nel paragrafo "Andamento della gestione della società capogruppo Autostrada del Brennero S.p.A." della Relazione sulla Gestione e nel paragrafo "Continuità aziendale" della presente Nota integrativa.

A seguito dell'entrata in vigore dell'art. 2, commi 1-bis e 1-ter del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con Legge del 9 novembre 2021, n. 156, la Società ha provveduto a capitalizzare tra le immobilizzazioni in corso, inoltre, i costi per affidamenti esterni sostenuti nel corso dell'esercizio 2021, 2022, 2023, 2024 e 2025, pari a complessivi Euro 5.769.862 connessi alla predisposizione della proposta di Finanza di Progetto per la nuova Concessione (art. 183 del D.lgs. n. 50/2016, ora art. 193 del D.lgs. n. 36/2023), a seguito della conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121.

Residuano nella voce inoltre Euro 1.250 afferenti a RTC S.p.A. ed Euro 327.184 riguardanti investimenti di Inrail S.p.A., per l'ottenimento del Certificato di Sicurezza in Francia, che si vanno a sommare a quelli già sostenuti nel 2024, nonché i costi di sviluppo *software* operativo riferiti alla *branch* slovena.

7) Altre

Euro 346.794

Tali immobilizzazioni immateriali si riferiscono:

- per Euro 224.722 a costi sostenuti dalla Capogruppo per spese incrementative sull'impianto De-icing presso l'autoparco Sadobre preso in locazione dalla Società, nonché altri oneri pluriennali capitalizzati;
- per Euro 106.149 a costi sostenuti da InRail S.p.A., per lo sviluppo di software operativi, per migliorie su beni di terzi (locomotiva in leasing) e per la ristrutturazione di uffici adibiti all'attività di formazione;
- per Euro 15.923 a costi sostenuti da Virtual Design S.r.l., in particolare per la realizzazione di un nuovo sito web aziendale.

In tale voce rientrano anche i contributi erogati alle Province per la realizzazione di opere di viabilità, così come previsto nel Piano Economico Finanziario della Capogruppo 2003-2045.

In totale, i contributi erogati fino al 31 dicembre 2025 ammontano a Euro 68.951.380.

Nel 2025 non sono stati rilevate erogazioni di contributi alle Province.

II Immobilizzazioni materiali:

Euro 406.099.118

I beni utilizzati dal Gruppo sono stati suddivisi in tre raggruppamenti.

- a) beni non soggetti a devoluzione al Concedente, classificati alle voci BII 1) terreni e fabbricati, BII 2) impianti e macchinari, BII 3) attrezzature industriali e commerciali, BII 4) altri beni, sottoposti al calcolo – fatta eccezione per i terreni – del solo ammortamento tecnico;
- b) beni costituenti la proprietà di concessione, classificati alla voce aggiunta 3 bis) denominata “Autostrada in concessione” - a fronte dei quali sono stati ottenuti, in passato, anche contributi in conto capitale. Tale voce è sottoposta al calcolo dell’ammortamento finanziario che è proseguito anche dalla data di scadenza della concessione. Dall’1 maggio 2014 al 31 dicembre 2025 gli ammortamenti finanziari che sono stati registrati a conto economico ed a riduzione dell’opera sono stati pari a circa 347 milioni di Euro. Inoltre il valore dell’opera è anche ridotto di ulteriori 34,8 milioni di Euro rappresentati dai presunti benefici finanziari per ritardati investimenti commentati di seguito;
- c) beni non ancora ammortizzati, in quanto non ancora entrati in funzione, classificati alla voce “5) immobilizzazioni in corso e acconti”.

Nella seguente tabella si evidenziano i movimenti delle voci che compongono le immobilizzazioni materiali.

Immobilizzazioni materiali	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinari	Attrezzature industriali e	Autostrada in concessione	Altri beni	Immob.ni in corso e acconti	Totale
VALORI INIZIALI							
Costo storico	70.502.469	57.955.342	804.477	1.242.127.792	48.562.998	101.662.408	1.521.615.486
Rivalut. L. 72/83	-	-	-	60.115.013	-	-	60.115.013
" L.413/91	-	-	-	1.973.585	-	-	1.973.585
Svalutazioni	- 630.637	- 176.391	-	- 39.174.625	-	- 421.206	- 40.402.859
Capitalizzazioni	-	-	-	186.232.654	-	-	186.232.654
Contributi	-	-	-	120.572.686	-	-	120.572.686
Amm.to tecnico	- 20.852.065	- 29.580.345	- 784.177	-	- 38.558.074	-	- 89.774.661
Amm.to finanziario	-	-	-	- 1.168.052.863	-	-	- 1.168.052.863
Ammo.to aree di servizio	-	-	-	22.398.413	-	-	22.398.413
	49.019.767	28.198.606	20.300	140.250.457	10.004.924	101.241.202	328.735.256
MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO							
Acquisizioni	20.294	9.403.827	12.937	75.773.529	3.870.551	26.796.763	115.877.901
Alienazioni	- 19.701	-	-	-	- 3.539.242	-	- 3.558.943
Svalutazioni	-	-	-	155.000	-	-	155.000
Amm.to tecnico	- 809.211	- 3.103.490	- 6.424	-	- 3.219.668	-	- 7.138.793
Utilizzo F.do Amm. Tecnico	10.838	-	-	-	3.130.859	-	3.141.697
Ammo.to finanziario	-	-	-	30.803.000	-	-	30.803.000
Altri	-	6.087.432	-	-	-	6.087.432	-
	- 797.780	12.387.769	6.513	44.815.529	242.500	20.709.331	77.363.862
VALORI FINALI							
Costo storico	70.503.062	73.446.601	817.414	1.317.901.321	48.894.307	122.371.739	1.633.934.444
Rivalut. L. 72/83	-	-	-	60.115.013	-	-	60.115.013
" L.413/91	-	-	-	1.973.585	-	-	1.973.585
Svalutazioni	- 630.637	- 176.391	-	- 39.329.625	-	- 421.206	- 40.557.859
Capitalizzazioni	-	-	-	186.232.654	-	-	186.232.654
Contributi	-	-	-	120.572.686	-	-	120.572.686
Amm.to tecnico	- 21.650.438	- 32.683.835	- 790.601	-	- 38.646.883	-	- 93.771.757
Amm.to finanziario	-	-	-	- 1.198.855.863	-	-	- 1.198.855.863
Ammo.to aree di servizio	-	-	-	22.398.413	-	-	22.398.413
Totale valori finali	48.221.987	40.586.375	26.813	185.065.986	10.247.424	121.950.533	406.099.118

1) Terreni e fabbricati

Euro

48.221.987

Rientrano in questa voce i beni immobili non devolvibili di proprietà della Capogruppo Autostrada del Brennero per Euro 7.897.889; immobilizzazioni di proprietà di STR S.p.A. per Euro 25.790.000 che si riferiscono principalmente ai terreni siti nel comune di Isola della Scala (VR) e destinati alla realizzazione di un interporto ferroviario intermodale; terreni e fabbricati Sadobre S.p.A. per Euro 14.224.337; beni di proprietà di Rail Traction Company S.p.A. e Virtual Design S.r.l. per l’importo residuo di Euro 309.761.

2) Impianti e macchinari

Euro 40.586.375

Figurano in tale voce gli impianti e macchinari utilizzati rispettivamente da RTC S.p.A. per Euro 25.924.120 e da InRail S.p.A. per Euro 14.521.057. L'importo residuale, pari a Euro 141.198, è rappresentato da impianti e macchinari di proprietà di Sadobre S.p.A. per Euro 110.842 e di proprietà di Virtual Design S.r.l. per Euro 30.356.

Rientrano in tale valore anche i macchinari detenuti in leasing, valutati secondo lo IAS 17 e quindi contabilizzati – per Euro 2.159.391 da RTC S.p.A. e per Euro 5.676.625 da InRail S.p.A. – tra gli acquisti di cespiti, al netto del conseguente ammortamento, in contropartita alla rilevazione di un debito ed all'iscrizione al conto economico degli oneri finanziari rilevati per competenza. Si segnala che RTC S.p.A. non ha più in essere contratti di leasing, in quanto conclusi già nel corso del precedente esercizio 2024.

3) Attrezzature industriali e commerciali

Euro 26.813

Risultano iscritte in tale voce attrezzature di proprietà di InRail S.p.A. per Euro 5.750, di RTC S.p.A. per Euro 5.045 e di Sadobre S.p.A. per Euro 16.018.

3bis) Autostrada in concessione

Euro 185.065.986

Tale voce – rientrante nella categoria Attrezzature industriali e commerciali, ma distinta all'interno delle immobilizzazioni materiali al fine di una maggiore chiarezza espositiva – comprende tutti i beni gratuitamente devolvibili al termine della concessione stessa, salvo quanto classificato in "Immobilizzazioni in corso e acconti" che si è ritenuto opportuno evidenziare in voce separata – in linea con quanto previsto dai principi contabili di riferimento – in quanto non è ancora avvenuta l'entrata in funzione necessaria per dare contabilmente avvio al processo di ammortamento. L'entità di tale voce rappresenta il valore al 31 dicembre 2025 del cespite autostradale, ridotto della consistenza del Fondo di Ammortamento Finanziario al 31 dicembre 2025, dei contributi in conto capitale ottenuti dalla Società per la sua realizzazione, nonché della svalutazione effettuata a fronte dei presunti benefici finanziari per ritardati investimenti, pari ad Euro 30.803.000 stanziata per la prima volta a fondo nell'esercizio 2018, ma calcolata sul periodo 2006-2025.

In merito a tale fondo si evidenzia che esso è stato stanziato in considerazione (i) dei contenuti previsti nella documentazione emessa nel 2018 dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti nonché (ii) dei valori previsti nel prospettato Piano Economico Finanziario trentennale 2003-2045 citato nel precedente paragrafo "Continuità aziendale", in particolare il valore dell'opera viene rettificato, con tale apposito fondo, dei stimati "benefici per ritardati investimenti" di cui la Società avrebbe potuto godere a seguito di investimenti effettuati in maniera dilazionata rispetto alle tempistiche previste dal Piano Finanziario 2003-2045 e fino alla data di scadenza della concessione.

Gli amministratori ritengono infatti che il valore dell'autostrada in concessione, così come presentato in bilancio, sia interamente recuperabile sia nel caso in cui vi sia un rinnovo della concessione, che in caso di subentro da parte di altro soggetto, considerando che quanto contabilizzato è il costo complessivo sostenuto per la realizzazione dell'opera autostradale, valutato ai sensi dell'art. 2426, comma 1, n. 1 e n. 3, codice civile, al netto delle quote di ammortamento finanziario effettuato in base al Piano Finanziario 2003-2045.

Nell'esercizio 2025 il bene autostradale ha avuto un incremento di Euro 40,82 milioni, al netto dell'ammortamento finanziario pari a Euro 30,80 milioni. Gli incrementi dell'anno sono principalmente relativi ad innovazioni gestionali (Euro 38,84 milioni), barriere antirumore (Euro 15,46 milioni), sovrappassi e vie di fuga (Euro 7,23 milioni) e adeguamento corsia d'emergenza (Euro 5,10 milioni).

4) Altri beni Euro 10.247.424

Si tratta di: mobili, arredi, macchine d'ufficio elettroniche ed automezzi della Capogruppo per Euro 10.091.374; mobili, arredi, macchine d'ufficio ed autovetture di proprietà di RTC S.p.A. per Euro 80.548; mobili e arredi di proprietà di InRail S.p.A. per Euro 30.387, di Virtual Design S.r.l. per Euro 43.615 e di Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. per Euro 1.500.

5) Immobilizzazioni in corso e acconti Euro 121.950.533

Sono compresi in questa voce di bilancio:

- per Euro 27.250.038 acconti versati a fronte di contratti di appalto per l'esecuzione di opere riguardanti il cespite autostradale;
- per Euro 94.700.495 capitalizzazioni dei costi sostenuti verso terzi da Autocs S.p.A. (Euro 32.926.691) e ARC S.p.A. (Euro 55.957.175), relativamente ai propri progetti di realizzazione delle rispettive opere autostradali, RTC S.p.A. (Euro 3.749.209), InRail S.p.A. (Euro 1.889.903) e Sadobre S.p.A. (Euro 177.517). In particolare, gli incrementi avvenuti nell'anno da parte di RTC S.p.A. e InRail S.p.A. riguardano anticipi per la costruzione di nuove locomotive di proprietà.

III Immobilizzazioni finanziarie Euro 270.532.444

1) Partecipazioni: Euro 6.233.858

Compongono tale voce le partecipazioni in imprese collegate ed in altre imprese, non rientranti nel perimetro di consolidamento integrale.

Partecipazioni in	Importo
b) imprese collegate:	5.214.686
d-bis) altre imprese:	1.019.172
Totale partecipazioni	6.233.858

b) partecipazioni in imprese collegate Euro 5.214.686

Rientrano in tale voce le partecipazioni detenute in IIT Hydrogen S.r.l. e in Lokomotion GmbH.

Bilancio Consolidato

Denominazione	Città in Italia, o Stato estero	Capitale	riserve	Utile/ Perdita 2025	Patrimoni o Netto	Quota Gruppo in %	Quota Patrimonio netto	Valore a Bilancio
IIT Hydrogen S.r.l.	Bolzano	2.000.000	-	- 1.491.764	508.236	48,41%	246.037	246.037
Lokomotion GmbH	Monaco	2.600.000	10.876.539	- 2.083.968	11.392.571	43,61%	4.968.649	4.968.649

Il decremento del valore d'iscrizione della partecipazione collegata IIT Hydrogen S.r.l. deriva dalla svalutazione - rilevata nel Bilancio civilistico della Capogruppo - a seguito della perdita d'esercizio 2025 registrata dalla collegata e dalla valutazione dell'immobilizzazione finanziaria con il metodo del patrimonio netto.

La partecipazione nella collegata Lokomotion GmbH è stata anch'essa iscritta all'*equity value*, apportando nelle scritture di consolidamento la relativa svalutazione.

Partecipazioni in imprese collegate	2025	2024	Variazioni
IIT Hydrogen S.r.l.	246.037	227.296	18.741
Lokomotion GmbH	4.968.649	5.904.231	- 935.582
Totale partecipazioni in collegate	5.214.686	6.131.527	- 916.841

d-bis) partecipazioni in altre imprese

Euro 1.019.172

Il prospetto che segue indica il valore delle partecipazioni in altre imprese, valutato al costo ed esposto nelle immobilizzazioni finanziarie del bilancio consolidato.

Altre partecipazioni	Quota di partecipazione	2025	2024	Variazioni
Interbrennero S.p.A. (n. azioni 4.606.311, valore nominale € 3,00)	3,31%	1.010.639	1.010.639	-
Cons. Autostrade Italiane Energia (Fondo consortile € 113.949)	3,50%	3.670	3.670	-
Quadrante Servizi S.r.l.	0,25%	3.100	3.100	-
Banca di Udine Credito Cooperativo	n. 50 azioni	1.763	1.763	-
Totale partecipazioni in altre imprese		1.019.172	1.019.172	-

Non sono intervenute variazioni nell'esercizio.

Per maggiori dettagli relativi alle partecipazioni non comprese nell'area di consolidamento si rimanda agli allegati n. 28 e n. 29.

2) Crediti

Euro 606.871

d-bis) Crediti verso altri

Euro 606.871

Crediti immobilizzati v/altri	totale 2025	totale 2024	Variazioni
Depositi Cauzionali	606.871	500.232	106.639
Totale	606.871	500.232	106.639

La voce riguarda depositi cauzionali della Capogruppo per Euro 261.506 – che evidenzia un incremento, al netto di rimborsi, pari ad Euro 23.189 – e di InRail S.p.A. per Euro 345.365, anch'esso interessato da incremento dovuto ai nuovi depositi cauzionali; Si tratta in particolare di depositi cauzionali a favore di fornitori italiani e di natura varia per Euro 112.765, riferiti alla *branch* croata per Euro 150.600, di cui Euro 113.000 riguardanti una garanzia fideiussoria e, infine, di un piano di accumulo per una locomotiva in locazione finanziaria per Euro 82.000.

3) Altri Titoli

Euro 263.681.836

Trattasi di Titoli di Stato che sono stati accantonati negli esercizi intercorsi fra il 1998 ed il 2025, così come previsto dalla prima formulazione dell'art. 55 della Legge 27/12/1997 n. 449, nonché di altri Titoli di Stato destinati ad investimento durevole.

Altri titoli immobilizzati	2025	2024	Variazioni
Altri titoli	263.681.836	435.151.320	- 171.469.484
Totale	263.681.836	435.151.320	- 171.469.484

Tali titoli sono iscritti nelle Immobilizzazioni finanziarie ad un valore contabile di Euro 263,68 milioni contro un valore nominale di Euro 262,38 milioni, il cui dettaglio è esplicitato nell'allegato n. 22 del Bilancio della Capogruppo.

Il valore dei titoli complessivo è variato rispetto all'esercizio precedente da Euro 435,15 milioni ad Euro 263,68 milioni. La variazione negativa di Euro 171,47 milioni deriva dalle seguenti principali operazioni:

- riacquisti solo parziali per Euro 373,13 milioni di titoli scaduti in corso d'anno a fronte di rimborsi per Euro 246,39 e vendite per Euro 87,85 milioni, in considerazione dei versamenti degli importi accantonati nel Fondo Ferrovia;
- riclassifica (per Euro 209,83 milioni) di titoli nell'attivo circolante, anche ai fini di copertura finanziaria delle rate del Fondo L. 27/12/97 n. 449 ("Fondo Ferrovia") con scadenza entro i 12 mesi;
- rilevazione degli scarti di emissione e negoziazione per -531,24 migliaia di Euro.

Si evidenzia che il valore di mercato dei titoli immobilizzati a dicembre 2025 ed aprile 2026 risulterebbe complessivamente inferiore rispettivamente di circa Euro 3,1 milioni ((-1,17%) ed Euro 4,4 milioni (-1,68%) rispetto ai valori di iscrizione in bilancio al 31 dicembre 2025. Considerando che tali titoli sono immobilizzati, cioè verranno mantenuti in portafoglio fino alla scadenza e che i mercati finanziari sono in continua evoluzione, il delta con gli attuali valori di mercato si reputa non rappresentativo di una perdita durevole di valore che debba essere rilevata nel bilancio della Capogruppo.

4) Strumenti finanziari derivati attivi

Euro 9.879

La voce "Strumenti finanziari derivati attivi" di Euro 9.879 si riferisce al *fair value* positivo valutato, a fine esercizio 2025, degli strumenti finanziari derivati sottoscritti da InRail S.p.A. nei precedenti esercizi.

C) Attivo circolante

Euro 1.405.012.434

I Rimanenze

Euro 11.832.270

Il prospetto che segue indica le rimanenze al 31 dicembre 2025 e la loro variazione rispetto all'esercizio precedente.

Denominazione	2025	2024	variazioni
Materie prime, sussidiarie e di consumo	11.832.270	12.061.904	- 229.634
Totale rimanenze	11.832.270	12.061.904	- 229.634

Rispetto al dato rilevato a fine 2024 (Euro 12.061.904), si registra un decremento pari a Euro 229.634. Tale voce si riferisce per Euro 11.751.216 a rimanenze finali della Capogruppo, ridotte di Euro 213.884 rispetto al 31.12.2024. Il decremento registrato dalla Capogruppo è dato principalmente dalla combinazione tra l'incremento delle giacenze di materiale elettrico (Euro 214.126) segnaletica (Euro 121.033) e biglietti magnetici (Euro 104.069); e il decremento delle giacenze di sicurvia (Euro 647.241).

Il valore residuo, di complessivi Euro 81.054 si riferisce a pezzi di ricambio – di Rail Traction Company S.p.A. per Euro 55.117 e di InRail S.p.A. per Euro 25.937 – utilizzabili per la manutenzione delle locomotive.

II Crediti

Euro 812.776.856

Nel seguente prospetto si riepilogano i crediti iscritti nell'attivo circolante, distinti per natura ed esigibilità.

Crediti iscritti nell'attivo circolante	entro 12 mesi	oltre 12 mesi	Oltre 5 anni	totale 2025	totale 2024
Crediti v/clienti	98.058.764	7.325	-	98.066.089	98.752.617
Crediti v/collegate	1.354.996	-	-	1.354.996	3.066.448
Crediti tributari	3.721.553	587.052	-	4.308.605	8.848.076
Imposte anticipate	35.565.521	33.052.915	-	68.618.436	67.145.229
Verso altri	16.533.895	623.894.835	-	640.428.730	509.029.877
Totale	155.234.729	657.542.127	-	812.776.856	686.842.247

1) Crediti verso clienti

Euro 98.066.089

Sono costituiti dalle tipologie di credito indicate nel sottostante prospetto e sono vantati principalmente dalla Capogruppo per Euro 78.331.183, da InRail S.p.A. per Euro 17.568.239, da RTC S.p.A. per Euro 1.724.710, da Sadobre S.p.A. per Euro 162.327, da Virtual Design S.r.l. per Euro 196.314 e da STR S.p.A. per Euro 75.991.

Crediti v/clienti	2025	2024	Variazioni
Crediti v/interconnesse	6.197.524	21.933.051	- 15.735.527
Pedaggi da ricevere	55.182.092	37.497.311	17.684.781
Fatture da emettere	15.016.136	15.361.716	- 345.580
Altri Crediti	23.685.551	25.909.658	- 2.224.107
Totale a BT	100.081.303	100.701.736	- 620.433
Altri crediti oltre l'es.	-	-	-
Crediti v/clienti oltre l'es.	7.325	4.411	2.914
Totale a LT	7.325	4.411	2.914
Fondo svalutazione crediti	- 2.022.539	- 1.953.530	- 69.009
Totale	98.066.089	98.752.617	- 686.528

Di seguito si evidenzia la movimentazione del fondo svalutazione crediti nell'anno 2025.

Movimentazione fondo svalutazione crediti	31/12/2024	Accantonam./ variazione area di consolidamento	Utilizzi e rilasci	31/12/2025
Fondo svalutazione crediti	1.953.530	766.688	697.679	2.022.539
Totale	1.953.530	766.688	697.679	2.022.539

Nel prospetto sottostante si riportano i dati relativi alla suddivisione dei crediti per area geografica.

Crediti v/clienti per area geografica	2025	2024	Variazioni
Italia	94.360.877	93.426.863	934.014
Altri paesi UE	2.859.090	4.503.220	1.644.130
Resto d'Europa	846.122	822.534	23.588
Totale	98.066.089	98.752.617	686.528

3) Crediti verso imprese collegate

Euro 1.354.996

Si tratta di crediti esigibili entro l'esercizio successivo; si riferiscono a crediti commerciali vantati da Rail Traction Company S.p.A. verso la collegata Lokomotion GmbH per Euro 1.300.074 e dalla Capogruppo verso la collegata IIT Hydrogen S.r.l. per Euro 54.922.

Descrizione	entro 12 mesi	oltre 12 mesi	totale 2025	totale 2024
Crediti v/imprese collegate a BT	1.354.996	-	1.354.996	3.066.448
Totale	1.354.996	-	1.354.996	3.066.448

5-bis) Crediti tributari

Euro 4.308.605

Le voci che costituiscono la posta dei Crediti tributari, come si evince nel seguente prospetto, per Euro 3.721.553 sono riferite a crediti entro 12 mesi e per Euro 587.052 a crediti oltre i 12 mesi.

Crediti tributari	2025	2024	Variazioni
Crediti per IVA	725.913	1.951.366	
Crediti per IRES	2.692.438	4.779.452	
Crediti per IRAP	10.360	452.532	
Altri	292.842	621.103	
Totale a BT	3.721.553	7.804.453	- 4.082.900
Altri oltre l'es.	587.052	1.043.623	
Totale a LT	587.052	1.043.623	- 456.571
Totale	4.308.605	8.848.076	- 4.539.471

I crediti sono vantati: dalla Capogruppo per Euro 3.612.043, da AutoCS S.p.A. per Euro 284.893 e da InRail S.p.A. per Euro 325.356, da altre società consolidate integralmente per Euro 86.313. Come già esposto, la Capogruppo e le società RTC S.p.A., InRail S.p.A., S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. e S.T.R. 2 S.p.A. hanno aderito, per il triennio 2025-2027, al regime di consolidato fiscale nazionale di cui agli artt. 117 e seguenti del TUIR.

5-ter) Imposte anticipate

Euro 68.618.436

E' stato imputato a tale voce l'ammontare delle cosiddette imposte differite attive in ottemperanza a quanto disposto dal Principio Contabile Nazionale (OIC) n. 25.

I crediti per imposte anticipate si riferiscono per Euro 65.178.413 - di cui Euro 62.160.033 riferiti alla sola Capogruppo - a rilevazioni effettuate nei bilanci delle società consolidate integralmente e, per Euro 3.440.023, agli effetti fiscali attivi derivanti dalle operazioni di consolidamento.

Bilancio Consolidato

Le aliquote fiscali applicate per la rilevazione delle imposte anticipate sono quelle previste dalla normativa vigente nei prossimi esercizi.

Crediti per imposte anticipate	2025	2024	Variazioni
Crediti per imposte anticipate IRES	66.050.997	64.626.746	1.424.251
Crediti per imposte anticipate IRAP	2.567.439	2.518.483	48.956
Totale	68.618.436	67.145.229	1.473.207

5-quater) Verso altri:

Euro 640.428.730

Tale voce si riferisce per Euro 16.533.895 a crediti entro 12 mesi e per Euro 623.894.835 a crediti esigibili a lungo termine.

Crediti v/altri	2025	2024	Variazioni
Crediti/acconti a fornitori	1.202.541	1.659.992 -	457.451
Crediti per contributi da ricevere	7.685.246	2.939.139	4.746.107
Crediti verso enti previdenziali	66.004	1.546	64.458
Crediti vs. dipendenti	418.693	445.456 -	26.763
Crediti diversi	7.161.411	9.196.827 -	2.035.416
Totale a BT	16.533.895	14.242.960	2.290.935
Crediti per Fondo Ferrovia (ris. ripetizione)	623.190.274	494.065.319	129.124.955
Crediti vs. dipendenti oltre l'es.	560.479	579.697 -	19.218
Crediti diversi oltre l'es.	144.082	141.901	2.181
Totale a LT	623.894.835	494.786.917	129.107.918
Totale	640.428.730	509.029.877	131.398.853

Rispetto al 2024 si denota un incremento complessivo dei crediti di Euro 131.398.853, principalmente derivante dall'aumento dei crediti verso altri rilevati dalla Capogruppo (Euro 130.633.262).

L'aumento è imputabile principalmente all'iscrizione di un credito della Capogruppo verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze di Euro 129.124.955, pari alle somme versate dalla Società nel corso del 2025 a seguito dell'introduzione del D.L. 10 settembre 2021, n. 121, articolo 2, già commentato nella Relazione sulla Gestione. In particolare, si evidenzia che tali versamenti sono stati effettuati con "riserva di ripetizione" in quanto gli Amministratori reputano che le quote del Fondo Ferrovia e dei relativi interessi, versati in applicazione dell'art. 2, comma 1-ter, lettera a) del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, non siano ad oggi dovuti in quanto vi sono dubbi in merito alla legittimità costituzionale del citato riferimento normativo, considerando che il versamento richiesto è stato disgiunto dal rinnovo o dalla riassegnazione della concessione ad Autostrada del Brennero S.p.A.; si evidenzia comunque che da un punto di vista contabile il rischio di incasso di tali crediti è comunque totalmente coperto dal relativo Fondo Ferrovia.

Con riguardo alle partecipate si segnala che il contributo principale all'incremento di tale voce è pervenuto da InRail S.p.A. (Euro 1.130.623), la quale rileva in tale voce (di complessivi Euro 4.361.325): Credito verso RFI per contributo pedaggi rete anno 2025 di Euro 2.796.679; penali attive di circolazione a credito verso RFI Euro 228.553; credito v/FVG Rail per congruaggio conferimento Euro 113.562; credito v/Ilog S.r.l. per passaggio diretto dipendenti precedentemente in distacco Euro 43.427; fornitori conto anticipi per servizi Euro 33.235; credito per contributo T4 Rail IT-SI Italia Slovenia anno 2025 Euro 44.814; Credito per contributo Login Business anno 2025 per Euro 24.660; altri crediti Euro 47.919. Sono presenti inoltre crediti per rimborsi assicurativi a seguito danni avvenuti nell'esercizio per Euro 1.028.476 che, nel corso dei primi mesi del 2026, sono stati incassati per Euro 820.118. La società dispone di una polizza "All risk" per i sinistri operativi e, al 31 dicembre 2025, aveva già la ragionevole certezza relativamente all'importo del risarcimento e all'incasso delle somme.

III Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni Euro 412.797.462

6) Altri titoli: Euro 412.797.462

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	2025	2024	Variazioni
Altri titoli	412.797.462	209.830.730	202.966.732
Totale	412.797.462	209.830.730	202.966.732

Rispetto al saldo 2024 (Euro 209.830.730), si registra un aumento di Euro 202.966.732, dovuta all'effetto netto conseguente a nuovi investimenti, disinvestimenti/cessioni e svalutazioni effettuate nel 2025.

Più specificatamente, concorrono alla composizione di tale voce:

(i) gli impieghi di liquidità della Capogruppo, che si suddividono come segue:

- per Euro 218,61 milioni titoli obbligazionari (al 31 dicembre 2024 era pari ad Euro 31,37 milioni), così suddivisi: obbligazioni corporate per Euro 5,15 milioni e Titoli di Stato per Euro 213,46 milioni, in parte destinati a copertura dei versamenti previsti nel 2026 per le rate del Fondo Ferrovia;
- per Euro 182,05 milioni di fondi di investimento (al 31 dicembre 2024 per parti ad Euro 174,87) che risultano suddivisi fra fondi bilanciati (51,3%), fondi azionari (11,5%), fondi flessibili (6,8%), fondi monetari (0,2%) e fondi obbligazionari (30,2%).

Si evidenzia che il valore dei titoli al 31 dicembre 2025 è stato oggetto di una rivalutazione complessiva di Euro 1,09 milioni e di una svalutazione complessiva di 255,87 migliaia di Euro.

L'allegato n. 22 riepiloga, per tipologia di titolo della Capogruppo, la situazione aggiornata al 31 dicembre 2025.

Si evidenzia infine che, nonostante le tensioni geopolitiche legate al conflitto in Medio Oriente, l'andamento medio del mercato ad aprile 2026 degli "Altri titoli" rilevati nell'attivo circolante presenta una variazione positiva netta di Euro 14,31 milioni (+3,57%) rispetto ai valori di bilancio al 31 dicembre 2025.

(ii) gli impieghi di liquidità di STR S.p.A. e AutoCS S.p.A., per Euro 12.134.649, interamente rappresentati da fondi di investimento.

Si segnala che il valore di tali titoli ha registrato una valutazione netta per Euro 8.967 a seguito del confronto tra il prezzo medio di dicembre 2025 e il valore contabile al 31 dicembre 2024.

Gli strumenti finanziari in valuta estera sono stati convertiti in Euro al tasso di cambio ufficiale dell'esercizio.

Si evidenzia che sia la Capogruppo sia le controllate STR S.p.A e AutoCs S.p.A. hanno monitorato l'andamento dei propri titoli, anche a seguito dei recenti effetti manifestatisi sul quadro economico globale - causati, in particolare, in particolare l'acuirsi delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente verificatesi tra il primo e il secondo trimestre del 2026, il conseguente rincaro dei costi energetici con riflessi sulla dinamica inflattiva e la perdurante volatilità dei mercati finanziari - e confermano il valore contabile rilevato al 31 dicembre 2025.

IV Disponibilità liquide

Euro 167.605.846

Rispetto al saldo del 2024, si registra un decremento di Euro 164.881.691.

Disponibilità liquide	2025	2024	Variazioni
- depositi bancari e postali	166.041.528	330.920.198	- 164.878.670
- danaro e valori in cassa	1.564.318	1.567.339	- 3.021
Totale	167.605.846	332.487.537	- 164.881.691

Con riferimento alla variazione intervenuta si rimanda al rendiconto finanziario consolidato.

1) Depositi bancari e postali:

Euro 166.041.528

Si riferiscono a depositi bancari e postali della Capogruppo per Euro 138.580.265 e delle altre Società consolidate integralmente per Euro 27.461.263.

Rispetto all'esercizio precedente tale voce rileva un decremento di Euro 164.878.670.

3) Denaro e valori in cassa:

Euro 1.564.318

Tale voce si riferisce per la quasi totalità (Euro 1.560.582) a liquidità della Capogruppo; l'importo residuo rappresenta denaro e valori in cassa delle società controllate.

D) Ratei e risconti

Euro 5.200.270

Descrizione	2025	2024	Variazioni
- ratei e risconti attivi	5.200.270	6.009.047	- 808.777
Totale	5.200.270	6.009.047	- 808.777

I ratei attivi si riferiscono principalmente a rilevazioni di competenza relative alle cedole sugli investimenti in titoli dell'attivo immobilizzato e premi assicurativi della Capogruppo.

INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE - P A S S I V O

A) Patrimonio netto consolidato: Euro 1.109.617.312

Per la consultazione delle variazioni intervenute nei conti del Patrimonio Netto Consolidato negli esercizi 2024 e 2025, si rimanda al relativo prospetto allegato dopo gli schemi di bilancio consolidato.

Per la riconciliazione tra patrimonio e risultato della Capogruppo con i valori consolidati, si rimanda al precedente "Prospetto di raccordo tra Patrimonio Netto e Risultato del periodo della Capogruppo e consolidati".

Entrambi i prospetti sono riportati di seguito agli schemi di bilancio consolidati.

Patrimonio netto di spettanza del Gruppo: Euro 1.033.374.349

I Capitale: Euro 55.472.175

Il capitale sociale è costituito da n. 1.534.500 azioni ordinarie da nominali Euro 36,15 cadauna. Non si segnala la presenza di azioni di godimento, obbligazioni convertibili in azioni, *warrants*, opzioni, titoli o valori simili emessi dalla società, né vi sono ulteriori strumenti finanziari emessi dalla Capogruppo.

III Riserva di rivalutazione: Euro 5.555.382

Tale voce risulta così formata:

- Euro 2.939.995 (Legge 19 marzo 1983, n. 72). L'importo è relativo al saldo attivo residuo della rivalutazione monetaria ex Legge 72/1983;
- Euro 2.615.387 (Legge 30 dicembre 1991, n. 413). L'importo è relativo alla riserva netta di rivalutazione ex Legge 413/91, di seguito dettagliata:

Descrizione	Importi
- rivalutazione beni devolvibili	1.980.534
- rivalutazione beni non devolvibili	1.133.022
- imposta sostitutiva	-498.169
Riserva netta di Rivalutazione	2.615.387

IV Riserva legale: Euro 11.094.435

Tale voce rappresenta tutte le quote degli utili di esercizio conseguiti dal 1986 al 2005 che, ai sensi dell'Art. 2430 del C.C. e dello Statuto, l'Assemblea dei Soci ha destinato, nel tempo, a tale riserva. La Riserva Legale è pari ad un quinto del Capitale Sociale.

VI Altre riserve: Euro 900.747.694

La voce risulta così suddivisa:

- Euro 897.932.025 rappresentano la somma delle quote degli utili conseguiti negli esercizi dal 1986 al 2024 che l'Assemblea dei Soci ha destinato, nel tempo, a Riserva Straordinaria;

Bilancio Consolidato

- Euro 205.479 rappresentano la somma delle quote degli utili destinati a riserva non distribuibile, in quanto derivanti da utili su cambi non ancora realizzati;
- Euro 1.312.683 relativo al 50% della quota dei contributi in conto capitale ottenuti dal 1993;
- Euro 1.297.507 rappresentano la Riserva di consolidamento originata dalle scritture di elisione delle partecipazioni iscritte nel bilancio della Capogruppo con i rispettivi valori delle frazioni di patrimonio netto delle società consolidate.

VII Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi:	Euro	9.879
---	------	-------

VIII Utili (Perdite) portati a nuovo consolidati:	Euro	-7.941.511
---	------	------------

IX Utile dell'esercizio di competenza del gruppo:	Euro	80.302.389
---	------	------------

Tale voce accoglie il risultato del periodo, che trova analitica determinazione nel conto economico.

X Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio:	- Euro	11.866.094
---	--------	------------

Il decreto legislativo n. 139 del 18 agosto 2015, attuativo della Direttiva 2013/34/UE, ha modificato la classificazione in Bilancio delle azioni proprie detenute in portafoglio da società per azioni, le stesse devono essere portate esclusivamente in diretta riduzione del patrimonio netto mediante l'iscrizione in una apposita riserva.

Si segnala, ai sensi dell'articolo 2428, Comma 2 del Codice Civile, che Autostrada del Brennero S.p.A., al 31 dicembre 2025, detiene in portafoglio n. 16.784 azioni proprie del valore nominale di 36,15 Euro cadauna – pari ad un valore nominale complessivo di Euro 606.741,60 – corrispondenti all'1,09% dell'intero capitale sociale.

La principale movimentazione in uscita dell'esercizio è rappresentata dalla destinazione, con delibera dall'Assemblea dei Soci della Capogruppo di data 24 giugno 2025, di quota parte dell'utile di esercizio, pari ad Euro 35.293.500, all'erogazione di un dividendo di Euro 23,00 per ciascuna delle 1.534.500 azioni e dell'utile residuo di esercizio (Euro 62.629.296) a Riserva Straordinaria.

Con riferimento alla quota di competenza dei soci di minoranza delle controllate, si osservano:

Patrimonio netto di terzi:	Euro	76.242.963
----------------------------	------	------------

Quota di capitale e riserva di terzi	Euro	76.387.441
--------------------------------------	------	------------

Utile (perdita) dell'esercizio di terzi	Euro	-144.478
---	------	----------

B) Fondi per rischi e oneri

Euro 1.016.434.233

B) Fondi per rischi e oneri	Consistenza al 31.12.2024	Accantonam./ variazione area di consolidamento	Utilizzo /Svincolo	Consistenza al 31.12.2025
- Fondo tratt.di quiescenza	186	7	-	193
Fondo trattamento di quiescenza	186	7	-	193
- Fondo imposte	2.362.873	-	149.037	2.213.836
Fondo per imposte, anche differite	2.362.873	-	149.037	2.213.836
- Fondo Legge 449/97	894.999.639	34.500.000	-	929.499.639
- Fondo contributi alle Province	42.148.619	-	-	42.148.619
- Fondo di rinnovo	1.993.182	-	-	1.993.182
- Fondo riserve lavori	13.475.949	2.058.089	692.928	14.841.110
- Fondo contestazioni versamenti	14.000.000	-	-	14.000.000
- Fondo rischi cause legali	835.918	16.092	125.003	727.007
- Fondo spese legali	639.008	371.378	406.386	604.000
- Fondo accantonamento rischi	2.200.577	2.675.486	530.366	4.345.697
- Fondo Premio di risultato	-	2.277.360	-	2.277.360
- Fondo Adeg. prezzi materiali	1.705.793	141.510	1.136.034	711.269
- Fondo spese future per lavori ciclici	4.657.256	1.144.597	2.729.532	3.072.321
Altri fondi rischi	976.655.941	43.184.512	5.620.249	1.014.220.204
Totale	979.019.000	43.184.519	5.769.286	1.016.434.233

Le movimentazioni dei fondi per rischi ed oneri intervenute nel Gruppo nell'esercizio 2025 sono riepilogate nel prospetto sopra riportato, per poi essere analizzate più specificatamente nella descrizione dei singoli fondi.

1) Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili

Euro 193

Iscritto da Virtual Design S.r.l., rappresenta il fondo indennità suppletiva di clientela residuo, attualmente maturato dagli agenti di commercio in essere alla data di riferimento.

2) Fondo imposte, anche differite:

Euro 2.213.836

Il saldo del fondo al 31.12.2025 di importo pari a Euro 2.213.836, deriva dalle rilevazioni di Sadobre per Euro 456.082 e di RTC S.p.A. per Euro 342.752; l'importo residuo, di Euro 1.415.002 è registrato per effetto delle scritture di consolidamento.

4) Altri fondi per rischi e oneri

Euro 1.014.220.204

Fondo Legge 27 dicembre 1997, n. 449, art. 55, co. 13:

Euro 929.499.639

Tale fondo è destinato al rinnovamento dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero, alla realizzazione delle nuove gallerie e delle relative tratte di accesso.

Nell'esercizio 2025, come nei precedenti esercizi, fin dal 1998, la Capogruppo ha accantonato una quota dei propri proventi a tale fondo; di seguito si espone il dettaglio di tali accantonamenti.

FONDO LEGGE 27.12.1997 N. 449	Importo
1998	28.405.129
1999	49.063.406
2000	41.316.552
2001	41.316.552
2002	36.152.000
2003	36.152.000
2004	38.734.000
2005	30.987.000
2006	27.500.000
2007	27.500.000
2008	27.500.000
2009	27.500.000
2010	27.500.000
2011	27.500.000
2012	27.500.000
2013	27.500.000
2014	27.873.000
2015	34.500.000
2016	34.500.000
2017	34.500.000
2018	34.500.000
2019	34.500.000
2020	34.500.000
2021	34.500.000
2022	34.500.000
2023	34.500.000
2024	34.500.000
2025	34.500.000
Totale	929.499.639

In particolare, il valore accantonato nell'esercizio 2025 è pari ad Euro 34.500.000, il fondo al 31.12.2025 è di Euro 929.499.639. Tale accantonamento è per legge fiscalmente deducibile in quanto non vi è una vicenda novativa dell'originario titolo concessorio ed inoltre, alla scadenza del periodo di durata della concessione, il concessionario uscente resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione. Per approfondimenti sul versamento da parte della Capogruppo al MIT avvenuto nei mesi di dicembre 2021, 2022, 2023, 2024 e 2025 con espressa "riserva di ripetizione", a seguito dell'introduzione dell'art. 2, commi 1-bis e 1-ter del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con Legge del 9 novembre 2021, n. 156, si rimanda a quanto descritto nella Relazione sulla gestione del Bilancio della Capogruppo.

Fondo Contributi alle Province: **Euro 42.148.619**

Tale Fondo è stato costituito nel 2009 a fronte dei contributi da assegnare alle Province, erogati per Euro 68.951.381 come dettagliati nella Nota Integrativa del Bilancio della Capogruppo in corrispondenza del commento alla voce B) I Immobilizzazioni Immateriali ed ancora da erogare per Euro 42.148.619. Nel corso del 2025 non si sono registrate erogazioni a titolo di contributi alle Province.

Fondo di rinnovo art. 73 T.U.: **Euro 1.993.182**

Costituito nell'esercizio 1988 in sostituzione del Fondo Ammortamento tecnico della proprietà di concessione, è stato movimentato, come di seguito esposto, da accantonamenti annuali eseguiti a fronte di costi di manutenzione su beni gratuitamente devolvibili:

Esercizi	F.do Amm.to Tecnico	Accantonamento	Utilizzo Svincolo	Saldo del Fondo
1988	44.205.588	41.833.009	24.050.179	61.988.418
1989	-	40.947.285	33.212.082	69.723.621
1990	-	41.833.009	47.592.536	63.964.093
1991	-	46.481.121	38.356.221	72.088.993
1992	-	49.579.862	52.725.085	68.943.771
1993	-	58.876.087	45.488.966	82.330.892
1994	-	52.575.312	27.854.197	107.052.007
1995	-	54.227.974	36.546.586	124.733.396
1996	-	28.160.329	54.453.805	98.439.920
1997 *	-	29.153.992	87.996.115	39.597.797
1998	-	29.893.558	39.597.797	29.893.558
1999	-	30.568.567	29.893.558	30.568.567
2000	-	31.175.404	30.568.567	31.175.404
2001	-	30.987.414	31.175.404	30.987.414
2002	-	32.300.000	30.987.414	32.300.000
2003	-	33.100.000	32.300.000	33.100.000
2004	-	34.300.000	33.100.000	34.300.000
2005	-	35.500.000	34.300.000	35.500.000
2006	-	37.100.000	35.500.000	37.100.000
2007	-	39.800.000	37.100.000	39.800.000
2008	-	43.000.000	39.800.000	43.000.000
2009	-	43.000.000	43.000.000	43.000.000
2010	-	43.000.000	43.000.000	43.000.000
2011	-	35.550.000	43.000.000	35.550.000
2012	-	-	2.160.895	33.389.105
2013	-	-	7.626.990	25.762.115
2014	-	-	10.481.845	15.280.270
2015	-	-	9.232.601	6.047.669
2016	-	-	89.954	5.957.715
2017	-	-	3.907.446	2.050.269
2018	-	-	-	2.050.269
2019	-	-	57.087	1.993.182
2020	-	-	-	1.993.182
2021	-	-	-	1.993.182
2022	-	-	-	1.993.182
2023	-	-	-	1.993.182
2024	-	-	-	1.993.182
2025	-	-	-	1.993.182
totale				1.993.182

* 18.652.357 dell'utilizzo relativi al trasferimento a riserva straordinaria

Tale fondo – che anche nell'esercizio 2025 non presenta movimentazioni – ha una consistenza residua, in linea con il precedente esercizio, pari ad Euro ad Euro 1.993.182 e si riferisce principalmente ad interventi di risanamento del ponte sul fiume Isarco, in corrispondenza dello svincolo di Bolzano nord.

Altri Fondi per rischi ed oneri:

Euro 40.578.764

Tale voce residuale esposta in bilancio, di complessivi Euro 40.578.764, è composta dai seguenti fondi: riserve lavori per Euro 14.841.110, contestazioni versamenti per Euro 14.000.000, cause legali per Euro 727.007, spese legali per Euro 604.000, accantonamento rischi per Euro 4.345.697, premio di risultato per Euro 2.277.360, adeguamento prezzi materiali per Euro 711.269, spese future per lavori ciclici per Euro 3.072.321 – di seguito descritti.

Fondo riserve lavori

Euro 14.841.110

Iscritto dalla Capogruppo, si riferisce a richieste per “riserve lavori” avanzate da imprese per l'esecuzione di attività di manutenzione ed investimenti ammortizzati al 31 dicembre 2025. Nel corso del 2025 per nuove riserve iscritte e a fronte di variazioni degli importi iscritti è stato effettuato un accantonamento di

Bilancio Consolidato

Euro 2.058.089 a fronte della transazione di alcune posizioni, si sono avuti utilizzi (o rilasci) per Euro 692.928. Si ritiene che il Fondo garantisca un'adeguata copertura per eventuali richieste per riserve.

Fondo contestazioni versamenti	Euro	14.000.000
---------------------------------------	-------------	-------------------

In tale voce sono iscritti valori riferiti ai rischi ed agli oneri correlati alle eventuali azioni di recupero di somme versate che sono in contestazione.

Fondo cause legali	Euro	727.007
---------------------------	-------------	----------------

In tale voce sono iscritti valori riferiti a cause amministrative, civili o penali che alla data del 31 dicembre 2025 risultano ancora pendenti.

Il Fondo, che nel corso dell'anno è stato oggetto di accantonamenti per Euro 16.092 – interamente da parte della di Rail Traction Company S.p.A.– e da rilasci (o utilizzi) per complessivi Euro 125.003, è valutato capiente per la copertura di eventuali futuri rischi legali.

Fondo spese legali	Euro	604.000
---------------------------	-------------	----------------

Iscritto dalla Capogruppo e relativo a spese legali che si prevede potranno sostenersi negli esercizi futuri, nell'anno 2025 è stato oggetto di utilizzi (o rilasci) per Euro 406.386 e di accantonamenti per Euro 371.378 al fine di renderlo congruo nei confronti delle spese future che si prevede potranno essere sostenute dalla Società a tale titolo.

Fondo accantonamento rischi e oneri	Euro	4.345.697
--	-------------	------------------

La voce comprende principalmente:

- (i) per Euro 1.568.151 il Fondo accantonamento per rischi e oneri rilevato da RTC S.p.A., a seguito:
 - Euro 404 migliaia per il rischio di controversie sull'applicazione della normativa contrattuale collettiva;
 - Euro 1.164 migliaia relativamente ad altri contenziosi di varia natura, in particolare per possibili sanzioni di tipo amministrativo.
- (ii) per Euro 1.195.837 il fondo rilevato da InRail S.p.A. Nell'esercizio sono stati rilevati da parte di InRail S.p.A. accantonamenti per Euro 1.029.032, ritenuti congrui a fronteggiare probabili rischi di natura contrattuale emersi (ma non manifestatisi) nel corso dell'esercizio.
- (iii) per Euro 300.000 il fondo rilevato da ARC S.p.A.. relativo a una richiesta formulata dalla Regione Emilia-Romagna concernente il rimborso di spese sostenute nell'ambito della procedura di gara per l'affidamento della concessione dell'Autostrada Regionale Cispadana. La Società ha iscritto tale importo tra i fondi per rischi ed oneri in applicazione del principio contabile OIC 31, ritenendo che la posizione integri una passività di natura potenziale, connessa a una pretesa oggetto di contestazione e tutt'ora in fase di valutazione sotto il profilo giuridico. L'iscrizione riflette quindi una valutazione prudenziale, volta a tenere conto dell'esistenza di una richiesta formale da parte dell'Ente concedente, pur in presenza di elementi giuridici che inducono a ritenere non sussistente, in capo ad ARC S.p.A., un'obbligazione certa ed esigibile.
- (iv) per Euro 150.000 il fondo rilevato da STR S.p.A.. per taluni costi relativi al necessario ripristino di taluni edifici presenti nel compendio di Isola della Scala, a seguito di specifiche valutazioni

effettuate ad inizio 2026. Gli interventi sull'area, sono già stati presi in carico dalla Società - che ha richiesto il supporto tecnico da parte della Capogruppo - e si prevede che gli stessi vengano eseguiti nel corso dell'esercizio 2026.

Fondo Premio Risultato Euro 2.277.360

In tale voce, rilevati dalla Capogruppo, sono iscritti valori riferiti agli importi da riconoscere al personale a titolo di Premio di Risultato sulla base della percentuale di raggiungimento degli obiettivi previsti da contratto.

Fondo Adeguamento Prezzi materiali Euro 711.269

In tale voce, rilevati dalla Capogruppo, sono stati prudenzialmente stimati potenziali oneri riconducibili ai riconoscimenti extracontrattuali ai fornitori riferiti all'aumento dei prezzi delle materie prime calcolati ai sensi del D.Lgs. 17 maggio 2022 n. 50, convertito in Legge 91/2022 e modificato con Legge 197/2022, i cui effetti sono stati estesi dalla Legge di Bilancio 2025 (L. 207/2024). Nel corso dell'esercizio risulta effettuato un accantonamento di Euro 141.510, a fronte di utilizzi (o rilasci) per Euro 1.136.034.

Fondo spese future per lavori ciclici Euro 3.072.321

La voce comprende:

- (i) il fondo iscritto da RTC S.p.A. per Euro 2.357.766, che accoglie i costi stanziati per il ciclo di manutenzione ai locomotori di proprietà da eseguirsi al raggiungimento di un milione di Km effettuati da ciascuna locomotiva. Nel presente esercizio è stato completato il ciclo di manutenzione avviato nel 2024 su due locomotori; ulteriori cinque locomotori sono stati sottoposti a intervento, di cui uno ancora in corso al 31 dicembre 2025. Il fondo è stato pertanto utilizzato per Euro 2,42 milioni. È stato inoltre effettuato un accantonamento al fondo per Euro 719 migliaia, corrispondente alla quota maturata nell'esercizio, determinata sulla base dei chilometri percorsi nel 2025 e delle stime aggiornate dei costi di manutenzione. La prossima manutenzione ciclica è programmata nel 2026 e interesserà ulteriori due locomotori.
- (ii) il fondo iscritto da InRail S.p.A. per Euro 714.555. L'accantonamento dell'esercizio pari ad Euro 426 migliaia è stato effettuato per far fronte a probabili oneri derivanti dalla necessità di operare la manutenzione ciclica, sulle locomotive da linea, al compimento di un determinato periodo di utilizzo e numero di chilometri percorsi.

C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato: Euro 8.162.109

La movimentazione del fondo nell'esercizio 2025 è la seguente:

Fondo trattamento fine rapporto	Consistenza al 31.12.2024	Accantonam./ variazione area di consolidamento	Utilizzo	Consistenza al 31.12.2025
Fondo trattamento fine rapporto	8.311.722	5.602.654	5.752.267	8.162.109
Totale	9.131.187	5.602.654	5.752.267	8.162.109

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito delle Società del Gruppo al 31 dicembre 2025 verso i dipendenti in essere in forza a quella data, al netto degli anticipi corrisposti. Esso racchiude il fondo TFR

della capogruppo per Euro 5.418.897, di InRail per Euro 2.470.023, di RTC S.p.A. per Euro 187.770 e di Virtual Design S.r.l. per Euro 85.419.

D) Debiti Euro 217.115.376

1) Obbligazioni: Euro 25.000.000

L'importo iscritto si riferisce al prestito obbligazionario non convertibile dell'importo di Euro 25.000.000,00, emesso dalla Società in data 27 marzo 2025 e denominato "Autostrada del Brennero 2025-2028 3,75%", il quale è stato ammesso a negoziazione sul sistema multilaterale di negoziazione "Euronext Access Milan", organizzato e gestito da Borsa Italiana S.p.A.. In osservanza dell'art. 9 dello statuto sociale, tale emissione era stata deliberata in data 5 dicembre 2024 dall'Assemblea Straordinaria degli Azionisti della Società.

Il prestito obbligazionario è riservato agli investitori istituzionali, ha durata di tre anni a partire dalla data di emissione e garantisce ai sottoscrittori un tasso del 3,75% con cedola semestrale.

4) Debiti verso banche: Euro 23.418.311

Tale debito è riferito principalmente:

- per finanziamenti contratti principalmente per acquisto locomotori o riscatto anticipato di locomotive in leasing, da RTC per Euro 13.361.517 e da InRail S.p.A. per Euro 7.216.345;
- per Euro 2.764.323 all'effetto derivante dalla rilevazione contabile dei leasing di locomotori con il metodo finanziario, prevista dai principi contabili internazionali (Ias n.17), in capo solamente ad Inrail S.r.l.;
- per Euro 75.626 relativi a finanziamenti accesi da Virtual Design S.r.l.

Debiti v/banche	2025	2024	Variazioni
Totale debiti v/banche a BT	3.683.520	2.208.748	1.474.772
Totale debiti v/banche a LT	19.734.791	7.139.963	12.594.828
Totale	23.418.311	9.348.711	14.069.600

7) Debiti verso fornitori: Euro 100.870.924

I debiti verso fornitori al 31 dicembre 2025 hanno scadenza entro 12 mesi per Euro 99.219.105 ed oltre 12 mesi per Euro 1.651.819. Questi ultimi si riferiscono a debiti della Capogruppo verso appaltatori per ritenute di garanzia. Non vi sono debiti con scadenza oltre i cinque anni.

Debiti v/fornitori	2025	2024	Variazioni
Fornitori	44.982.873	45.071.264	- 88.391
Fatture da ricevere	54.236.232	41.651.652	12.584.580
Totale fornitori a BT	99.219.105	86.722.916	12.496.189
Debiti per Ritenute Garanzia Lavori	1.651.819	1.830.845	- 179.026
Totale fornitori a LT	1.651.819	1.830.845	- 179.026
Totale	100.870.924	88.553.761	12.317.163

Rispetto all'esercizio precedente (Euro 88.553.761), si registra un incremento di Euro 12.317.163 dovuto alla somma algebrica delle variazioni di debito verso fornitori intervenute nei bilanci delle società consolidate integralmente. In particolare, concorre all'aumento dei debiti verso fornitori l'incremento registrato dalla

Capogruppo di Euro 9.004.015, dovuto principalmente a maggiori attività di manutenzione ed investimento, che hanno avuto riflesso in maggiori costi e quindi un aumento delle competenze per fatture da ricevere alla fine dell'esercizio 2025.

Nel prospetto che segue si osserva la distribuzione dei debiti per area geografica:

Debiti v/fornitori per area geografica	2025	2024	Variazioni
Italia	93.296.564	81.783.368	11.513.196
Altri paesi UE	4.827.691	4.296.199	531.492
Resto d'Europa	1.094.850	643.349	451.501
Totale a BT	99.219.105	86.722.916	12.496.189
Italia	1.651.819	1.830.845	- 179.026
Totale a LT	1.651.819	1.830.845	- 179.026
Totale	100.870.924	88.553.761	12.317.163

10) Debiti verso imprese collegate:

Euro 852.730

La voce, pari a Euro 851.532, accoglie quasi integralmente i debiti di RTC S.p.A. verso la collegata Lokomotion GmbH per prestazioni di servizi. Il decremento di Euro 3.299.334 rispetto all'esercizio precedente deriva dal nuovo assetto operativo decorrente dal 1° gennaio 2025: a differenza del passato, quando RTC S.p.A. fatturava l'intero servizio di trasporto combinato avvalendosi di Lokomotion come sub-fornitore per la tratta estera, la quasi totalità dei contratti è stata ora trasferita al partner commerciale. Tale variazione nel modello di business, che vede RTC focalizzata sulla fatturazione del solo servizio nazionale, ha comportato una strutturale riduzione dei volumi di fatturazione passiva e dei relativi flussi di debito verso la collegata.

Debiti v/società collegate	2025	2024	Variazioni
Lokomotion GmbH	851.532	4.150.792	- 3.299.260
I.I.T. Hydrogen Srl	1.198	1.272	- 74
Totale a BT	852.730	4.152.064	- 3.299.334
Totale a LT	-	-	-
Totale	852.730	4.152.064	- 3.299.334

12) Debiti tributari:

Euro 17.368.744

Il prospetto che segue rappresenta i debiti tributari complessivi, del Gruppo, per tipologia ed esigibilità.

Debiti tributari	2025	2024	Variazioni
Erario c/IVA	13.780.534	10.102.083	3.678.451
Erario c/ritenute lav. dipendenti e TFR	2.705.523	2.857.398	- 151.875
Erario c/ritenute lav. Autonomo	132.525	118.610	13.915
Altri debiti tributari eees	69.290	36.847	32.443
Erario c/ritenute co.co.co.	53.471	33.552	19.919
Debiti per IRAP	551.838	622	551.216
Debiti per IRES	75.563	449	75.114
Totale debiti tributari a BT	17.368.744	13.149.561	4.219.183
Altri debiti tributari	-	-	-
Totale debiti tributari a LT	-	-	-
Totale debiti tributari	17.368.744	13.149.561	4.219.183

Rispetto all'esercizio precedente si rileva un incremento di Euro 4.219.183

La voce riassume la posizione debitoria verso l'Erario rispettivamente per Euro 15.502.559 della Capogruppo, per Euro 1.519.814 di InRail S.p.A. e per Euro 346.371 in capo alle altre società del gruppo.

Per quanto riguarda la Capogruppo, sono costituiti principalmente dal debito IVA (Euro 12,60 milioni) e dal debito per ritenute per lavoro dipendente e lavoro autonomo versati all'Erario nel gennaio 2026 (Euro 2,32 milioni).

A livello di Gruppo, il maggior scostamento della voce è principalmente imputabile all'aumento dei debiti per IVA (complessivi Euro 3,7 milioni) e IRAP (Euro 0,56 milioni), per effetto dello scostamento tra acconti versati su base storica e carico fiscale a saldo.

Come riportato anche tra i crediti tributari, la Capogruppo e le società RTC S.p.A., InRail S.p.A., S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. e S.T.R. 2 S.p.A. hanno aderito, per il triennio 2025-2027, al regime di consolidato fiscale nazionale di cui agli artt. 117 e seguenti del TUIR.

13) Debiti verso Istituti previdenziali:

Euro 6.077.428

Tale voce di debito registra, rispetto all'esercizio precedente, un decremento di Euro 933.767; ad esso concorrono la riduzione registrata dalla Capogruppo di Euro 957.138 - imputabile alle rilevazioni riguardanti il premio di risultato 2025 da erogare nel corso dell'esercizio 2026 - parzialmente compensata dall'incremento complessivo di Euro 23.371 dei debiti delle controllate verso istituti previdenziali.

Debiti v/istituti di previdenza e di sicurezza sociale	2025	2024	Variazioni
Debiti V/INPS	5.464.922	6.487.941 -	1.023.019
Debiti V/altri enti previdenziali	468.647	434.516	34.131
Debiti V/INAIL	117.466	64.033	53.433
Debiti V/PREVINDAI	26.393	24.705	1.688
Totale a BT	6.077.428	7.011.195 -	933.767
Totale a LT	-	-	-
Totale	6.077.428	7.011.195 -	933.767

14) Altri debiti:

Euro 43.527.239

La scadenza di tali debiti risulta entro l'esercizio per Euro 43.241.356 ed oltre l'esercizio per Euro 285.883.

Altri debiti	2025	2024	Variazioni
Debiti v/dipendenti	9.528.405	11.054.516 -	1.526.111
Canone concessione	10.686.471	10.570.977	115.494
Canone concessione - integrazione	457.616	156.170	301.446
ANAS canone di subconcessione	97.505	93.825	3.680
Debiti v/interconnesse	127.412	183.906 -	56.494
Altri debiti diversi dai precedenti	22.343.947	11.984.397	10.359.550
Totale a BT	43.241.356	34.043.791	9.197.565
Debiti v/espropriati	76.643	76.145	498
Debiti per cauzioni	209.240	108.510	100.730
Altri debiti diversi dai precedenti	-	310 -	310
Totale a LT	285.883	184.965	100.918
Totale	43.527.239	34.228.756	9.298.483

L'incremento della voce, pari a Euro 9.298.483, è imputabile principalmente alla voce residuale "altri debiti" di AutoCS S.p.A. che ha rilevato debiti inerenti gli espropri resi esecutivi alla data del 31 dicembre 2025, il cui esborso è previsto nel corso dei primi mesi del 2026. Si tratta in particolare degli importi

stabiliti in maniera provvisoria tramite decreto di esproprio, nonché delle indennità concordate in maniera definitiva entro il 31 dicembre 2025.

E) Ratei e risconti:

Euro 1.754.621

Descrizione	2025	2024	Variazioni
- ratei e risconti passivi	1.754.621	1.857.972	- 103.351
Totale	1.754.621	1.857.972	- 103.351

Si riferiscono preliminarmente a risconti passivi e posizioni con durata residua entro l'esercizio; hanno ad oggetto in particolare i ricavi sospesi derivanti da contributi erogati dalla Comunità Europea e canoni per telecomunicazioni. Sono presenti in tale voce anche risconti passivi di durata pluriennale, ma entro i 5 anni, che si riferiscono principalmente a canoni di attraversamento.

IMPEGNI E GARANZIE

• Informazioni relative a garanzie prestate, rischi ed impegni assunti

A seguito dell’abrogazione del comma 3 dell’art. 2424 c.c., nello Stato patrimoniale non vanno più evidenziati i Conti d’ordine. Le informazioni relative agli stessi sono ora richieste solo nella Nota Integrativa, senza le relative scritture contabili.

La loro funzione è quella di rilevare dei fatti di gestione che esistono giuridicamente nell’ambito del Gruppo, ma che non hanno ancora prodotto alcun rilievo patrimoniale ed economico. Tali poste evidenziano le garanzie prestate dal Gruppo a terzi nonché i rischi e gli impegni nei confronti di terzi.

La lettera c) del comma 8 dell’art. 6 del D.Lgs. 139/2015 sostituisce il n. 9) dell’articolo 2427 c.c., ciò comporta che la Nota Integrativa deve indicare l’importo complessivo degli impegni, delle garanzie e delle passività potenziali non risultanti dallo Stato patrimoniale, con indicazione della natura delle garanzie reali prestate.

Al 31 dicembre 2025 i valori dei conti d’ordine ammontano a Euro 419.136.459, rispetto a Euro 347.460.175 dell’esercizio precedente, con un incremento di Euro 71.676.284 dovuto sostanzialmente all’incremento degli impegni di acquisto della Capogruppo.

Essi sono di seguito dettagliati:

CONTI D'ORDINE	parziali 2025	totale 2025	parziali 2024	totale 2024	Variazioni
I) Rischi assunti dal Gruppo					
- fideiussioni					
verso altre imprese	83.463.610		77.945.140		5.518.471
Totale rischi assunti dal Gruppo		83.463.610		77.945.140	5.518.471
II) Impegni assunti dal Gruppo					
impegni di acquisto	333.914.400		267.264.796		66.649.604
impegni per contratti di leasing	1.758.449		2.250.240	-	491.791
Totale impegni assunti dal Gruppo		335.672.849		269.515.036	66.157.813
Totale conti d'ordine		419.136.459		347.460.175	71.676.284

Si segnala infine che la società S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A., in data 29 settembre 2025 ha sottoscritto una lettera di patronage di natura “debole” a favore delle società controllate RTC S.p.A. per un importo di Euro 20.000.000 e InRail S.p.A. per un importo di Euro 10.000.000. Tale dichiarazione, rilasciata all’istituto di credito finanziatore, Banca Popolare dell’Alto Adige S.p.A., è finalizzata a confermare il mantenimento della partecipazione di controllo e ad assicurare la regolare circolazione di informazioni, senza tuttavia costituire una garanzia fidejussoria diretta o un impegno vincolante al reperimento di risorse finanziarie per conto delle partecipate.

ALTRI IMPEGNI

Come già esposto nella Relazione sulla gestione, la L. n. 120 dell’8 agosto 2024, di conversione, con modificazioni, del D.L. 89/2024 ha definitivamente stabilito gli importi dovuti per il periodo transitorio post scadenza concessione 01/05/20214 – 31/12/2022, come rivendicati dal Concedente a seguito delle

delibere CIPE del 2018 e 2019 impugnate dalla società, in un totale di euro 232.776.612, ad oggi (come esposto anche nel commento alla voce "Immobilizzazioni immateriali"), già versati per 181,59 milioni di euro. Un ulteriore versamento di euro 51.184.408 è previsto entro il 15 dicembre 2026.

La stessa norma ha inoltre determinato le modalità di calcolo degli importi richiesti per i periodi successivi al 2022, quantificandoli nel 27,25% del "margine operativo lordo (comprendendo, tra i costi operativi, l'accantonamento annuale nel fondo di cui all'articolo 55, comma 13, della legge 27 dicembre 1997, n. 449) desunto dai bilanci di esercizio, regolarmente approvati", e fissato i termini per i relativi versamenti, ovvero "per l'anno di esercizio 2023 entro il 28 febbraio 2025, per gli anni di esercizio 2024 e 2025 entro il 31 ottobre 2026 e per le annualità successive entro un mese dall'approvazione del bilancio di esercizio della medesima società". In base ai dati del presente bilancio, l'impegno è quindi quantificato in euro 36.896.395.

Per una completezza di informazione si rimanda anche a quanto commentato nel paragrafo "Contenzioso Delibera CIPE n. 68/2018 e successive 24, 38 e 59 del 2019" della Relazione sulla Gestione della Capogruppo.

- **STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI:**

Ai sensi dall'art. 2427-bis del Codice civile si informa che si tratta dell'iscrizione di tre contratti di derivati di copertura OTC stipulati da InRail S.p.A.:

- (i) contratto Swap denominato "Tasso Fisso con minimo Garantito" stipulato in data 14/10/2020 con Banco BPM sul mutuo chirografario a favore delle PMI e delle imprese MID CAP per rinegoziazione debito - D.L. 8/4/2020 n. 23 - D.L. "Liquidità" art. 13 lett. E) "Emergenza Covid 19" che ha rimodulato il finanziamento sopra descritto di Euro 937.857;
- (ii) contratto Swap denominato "Tasso Fisso (IRS)" stipulato in data 28/01/2022 con Banco BPM a copertura del finanziamento a tasso variabile di Euro 900.000 ottenuto da Banco BPM per poter effettuare il riscatto anticipato del leasing Credit Agricole relativo alla locomotiva elettrica E190-314 avvenuto nel mese di gennaio 2022, parametro banca Euribor 3 mesi, parametro Cliente tasso fisso 0,45%, durata 5 anni.

Si segnala inoltre che nel corso dell'esercizio è giunto a scadenza il contratto Swap denominato "Tasso Fisso con minimo Garantito" stipulato in data 11/01/2018 con Banco BPM a copertura del finanziamento a tasso variabile di € 3.600.000 ottenuto per l'acquisto della locomotiva Siemens Vectron avvenuto nel mese di gennaio 2018, parametro banca Euribor 3 mesi 0% Floor, parametro Cliente tasso fisso 0,6%, durata 7 anni.

INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

A) Valore della produzione

Euro 548.465.322

Il Valore della produzione è diminuito di Euro 12.685.202 rispetto al periodo precedente (Euro 561.150.524); variazione da imputare sostanzialmente al decremento dai ricavi della gestione caratteristica, come si evince dal sottostante prospetto, che illustra il dettaglio della composizione e delle variazioni intervenute in ciascuna voce di ricavo costituente il valore della produzione.

A) Valore della produzione	2025	2024	Scostamento	Variazione %
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	517.802.031	531.181.302	-13.379.271	-2,52%
3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione	-	35.000	35.000	-100,00%
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interr	5.258.084	4.513.492	744.592	16,50%
5) altri ricavi e proventi	25.405.207	25.490.730	-85.523	-0,34%
Totale Valore della produzione	548.465.322	561.150.524	-12.685.202	-2,26%

1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni:

Euro 517.802.031

Nella tabella sottostante si analizzano i ricavi derivanti dalla gestione caratteristica.

A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Pedaggi	386.575.068	382.433.212	4.141.856	1,08%
Prestazioni di servizio trasporti	69.845.282	99.040.781	-29.195.499	-29,48%
Ricavi di vendita a società collegate	28.406.053	16.821.377	11.584.676	68,87%
Aree di servizio	23.228.514	23.100.712	127.802	0,55%
Altri ricavi caratteristici non inclusi nei precedenti	9.519.350	9.562.928	-43.578	-0,46%
Affitti attivi immobiliari e/o attività comm.li	227.764	222.292	5.472	2,46%
Totale ricavi vendite e prestazioni	517.802.031	531.181.302	- 13.379.271	-2,52%

Rispetto al dato registrato nell'esercizio precedente (Euro 531.181.302), si rileva un decremento complessivo di Euro 13.379.271 (-2,52%), determinato dai seguenti fattori:

- (i) per la Capogruppo, un aumento complessivo per Euro 4,3 milioni, incremento relativo ai pedaggi autostradali per Euro 4,2 milioni e delle royalties derivanti dalla vendita di prodotti presso le aree di servizio pagate dai gestori Oil e Non-oil per Euro 0,1 milioni;
- (ii) per InRail S.p.A., un aumento di Euro 3,6 milioni rispetto al 2024. La variazione in aumento è principalmente dovuta al consolidamento dei traffici con i clienti storici e allo sviluppo di nuovi treni verso l'est Europa in particolare dal porto di Livorno; nell'esercizio sono infatti stati operati 300 treni in più sul territorio italiano e 20 treni in più in territorio sloveno; la Croazia ha visto invece una contrazione dei treni operati a seguito delle interruzioni sulle linee per i lavori del PNRR. In generale si può affermare che, anche per l'esercizio 2025, così come già nel precedente esercizio, l'incremento descritto è stato fortemente rallentato, a partire dai mesi estivi, oltre che dalla chiusura del valico di Tarvisio (UD) un mese intero in una direzione e un mese intero nell'altra, anche dalle chiusure sulla rete nazionale per i lavori di potenziamento della rete ferroviaria legati al PNRR, che hanno comportando una pesante limitazione nell'utilizzo dell'infrastruttura stessa e, dunque, la soppressione in alcuni casi anche totale dei servizi programmati e coinvolti nelle interruzioni.
- (iii) per RTC S.p.A., con un decremento di Euro 21,2 milioni rispetto al 2024, riconducibile principalmente a una diversa configurazione dei rapporti contrattuali e dei relativi flussi di fatturazione con i partner commerciali. In particolare, fino al 31/12/2024 la società fatturava ai clienti il servizio completo di

trasporto combinato via Brennero, avvalendosi del sub fornitore Lokomotion per l'esecuzione della tratta estera. A decorrere dal 01/01/2025, ad eccezione di alcuni specifici traffici, i contratti sono stati trasferiti al partner commerciale, con conseguente fatturazione da parte della società del solo servizio di trasporto nazionale. Tale modifica ha comportato una riduzione dei ricavi, compensata da una corrispondente diminuzione dei costi di trasporto estero.

Nei prospetti seguenti si espone il confronto con l'esercizio precedente dei ricavi delle vendite e delle prestazioni conseguiti dalla Capogruppo e dalle società controllate, al netto delle scritture di consolidamento.

A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Capogruppo	409.803.582	405.533.924	4.269.658	1,05%
Società controllate	107.998.449	125.647.378	-17.648.929	-14,05%
Totale	517.802.031	531.181.302	- 13.379.271	-2,52%

La tabella sotto riportata illustra la distribuzione dei ricavi caratteristici registrati dalla Capogruppo e dalle società controllate.

A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	Capogruppo	Società Controllate	Totale
Pedaggi	386.575.068	-	386.575.068
Aree di servizio	23.228.514	-	23.228.514
Prestazioni di servizio trasporti	-	69.845.282	69.845.282
Ricavi di vendita a società collegate	-	28.406.053	28.406.053
Altri ricavi caratteristici non inclusi nei precedenti	-	9.519.350	9.519.350
Affitti attivi immobiliari e/o attività comm.li	-	227.764	227.764
Totale Ricavi vendite e prestazioni	409.803.582	107.998.449	517.802.031

La tabella sotto riportata illustra la distribuzione dei ricavi caratteristici per area geografica.

A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2025	2024
Italia	466.938.150	461.572.297
Altri paesi UE	47.434.054	65.672.003
Resto d'Europa	3.429.827	3.937.002
Totale	517.802.031	531.181.302

3) Variazione dei lavori in corso su ordinazione:

Euro 0

A.3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Capogruppo	-	-	-	0,00%
Società controllate	0	-35.000	35.000	-100,00%
Totale	-	35.000	35.000	-100,00%

Voce rilevata dalla controllata InRail S.p.A., rappresenta lavori in corso su ordinazione: manutenzioni di carri ferroviari, che una volta ultimate vengono fatturate ai Clienti.

4) Incrementi per immobilizzazioni di lavori interni:

Euro 5.258.084

Nel corso del 2025 la Capogruppo ha capitalizzato costi del personale riferiti ad investimenti per un importo pari a Euro 4.277.262.

Bilancio Consolidato

L'importo residuo di Euro 980.822 concerne la capitalizzazione della perdita d'esercizio da parte di Autocs S.p.A. per Euro 353.099 e da parte di ARC S.p.A. per Euro 477.811 nonché costi finalizzati alla realizzazione delle rispettive opere; si rilevano inoltre capitalizzazioni da parte di InRail S.p.A. per Euro 149.912.

A.4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Capogruppo	4.277.262	3.375.600	901.662	26,71%
Società controllate	980.822	1.137.892	- 157.070	-13,80%
Totale	5.258.084	4.513.492	744.592	16,50%

5) Altri ricavi e proventi:

Euro 25.405.207

La voce riassume i ricavi relativi alla gestione accessoria, al netto dei proventi originati da operazioni effettuate tra le imprese incluse nel consolidamento. Di seguito il dettaglio della variazione degli altri ricavi rispetto all'esercizio precedente.

A.5) altri ricavi e proventi	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Contributi in conto esercizio	8.144.295	8.011.203	133.092	1,66%
Sopravvenienze e insussistenze attive	5.126.916	4.895.204	231.712	4,73%
Ricavi da gestioni accessorie	3.893.075	3.060.663	832.412	27,20%
Altri introiti	3.380.118	4.494.847	- 1.114.729	-24,80%
Risarcimento danni	1.479.995	1.731.823	- 251.828	-14,54%
Rimborso oneri esazione	1.257.351	1.179.804	77.547	6,57%
Canoni di locazione e attraversamenti	1.044.516	1.129.250	- 84.734	-7,50%
Rimborso malattie ed infortuni	752.674	666.993	85.681	12,85%
Plusvalenze da alienazioni beni	234.790	165.667	69.123	41,72%
Proventi diversi non finanziari	91.477	150.031	- 58.554	-39,03%
Altri affitti attivi	-	5.245	- 5.245	-100,00%
Totale altri ricavi e proventi	25.405.207	25.490.730	- 85.523	-0,34%

Di seguito si riepiloga il confronto con l'esercizio precedente degli altri ricavi e proventi registrati rispettivamente da Capogruppo e società controllate.

A.5) altri ricavi e proventi	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Capogruppo	13.538.232	14.982.802	-1.444.570	-9,64%
Società controllate	11.866.975	10.507.928	1.359.047	12,93%
Totale	25.405.207	25.490.730	-85.523	-0,34%

Rispetto all'esercizio precedente, la voce segna un lieve decremento di Euro 85 migliaia da imputarsi principalmente all'effetto congiunto dato dalla diminuzione della voce altri ricavi della Capogruppo per Euro 1,45 milioni – connessi soprattutto ai decrementi registrati nelle voci delle sopravvenienze attive e degli altri introiti– e l'aumento della medesima voce per le Società controllate per Euro 1,36 milioni, in particolare per l'incremento dei ricavi per risarcimenti assicurativi e per maggiori contributi in conto esercizi, c.d. "Norma Mercì", rilevati da parte della società InRail S.p.A. per effetto dell'incremento del numero di treni-chilometro percorsi nell'esercizio.

Nel prospetto sottostante si evidenzia la misura con cui Capogruppo e Società controllate concorrono rispettivamente alla rilevazione di detti ricavi.

A.5) altri ricavi e proventi	Capogruppo	Società Controllate	Totale
Ricavi da gestioni accessorie	3.893.075	-	3.893.075
Sopravvenienze e insussistenze attive	3.195.482	1.931.434	5.126.916
Risarcimento danni	1.282.889	197.106	1.479.995
Rimborso oneri esazione	1.257.351	-	1.257.351
Contributi in conto esercizio	1.046.594	7.097.701	8.144.295
Canoni di locazione e attraversamenti	1.044.516	-	1.044.516
Rimborso malattie ed infortuni	752.674	-	752.674
Altri introiti	741.340	2.638.778	3.380.118
Plusvalenze da alienazioni beni	232.834	1.956	234.790
Proventi diversi non finanziari	91.477	-	91.477
Altri affitti attivi	-	-	0
Totale altri ricavi e proventi	13.538.232	11.866.975	25.405.207

Nelle sopravvenienze attive ordinarie e straordinarie rilevate dalla Capogruppo sono compresi rilasci/utilizzi di fondi stanziati negli esercizi precedenti e ritenuti non più necessari per Euro 2,2 milioni. La Capogruppo, nel corso del 2025, ha inoltre beneficiato di contributi per complessivi Euro 1,05 milioni, di cui Euro 437 migliaia erogati dai gestori dei servizi energetici (GSE e Dolomiti Energia) per la cessione di energia prodotta da fotovoltaico, ed Euro 610 migliaia erogati dalla Comunità Europea e Fondimpresa, al netto dei conguagli di fine progetto.

B) Costi della produzione

Euro 459.552.506

Il dettaglio e la variazione delle varie voci componenti i costi della produzione rispetto all'esercizio precedente, sono di seguito riportati:

B) Costi della produzione	2025	2024	Scostamento	Variazione %	
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	9.019.728	13.461.153	-	4.441.425	-32,99%
7) per servizi	158.180.267	177.141.342	-	18.961.075	-10,70%
8) per godimento di beni di terzi	23.300.606	24.409.555	-	1.108.949	-4,54%
9) per il personale	124.956.511	121.025.517	-	3.930.994	3,25%
10) ammortamenti e svalutazioni	45.661.100	45.861.457	-	200.357	-0,44%
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	229.634	1.454.365	-	1.683.999	-115,79%
12) accantonamenti per rischi	2.809.599	3.083.847	-	274.248	-8,89%
13) altri accantonamenti	34.881.934	37.181.503	-	2.299.569	-6,18%
14) oneri diversi di gestione	60.513.127	59.419.284	-	1.093.843	1,84%
Totale Costi della produzione	459.552.506	480.129.293	-	20.576.787	-4,29%

6) Per materie prime, sussidiarie di consumo e di merci:

Euro 9.019.728

La voce rappresenta gli acquisti di materiali utilizzati per l'esercizio delle attività gestionali. Di seguito si riepiloga il confronto con l'esercizio precedente dei costi per materie prime registrati rispettivamente da Capogruppo e società controllate.

B.6) Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Acquisti di materie prime	498.866	547.587	- 48.721	-8,90%
Acquisti di materie suss e di consumo	1.077.193	1.436.097	- 358.904	-24,99%
Acquisti di merci	3.965.708	8.270.585	- 4.304.877	-52,05%
Altri acquisti	3.477.961	3.206.884	271.077	8,45%
Totale	9.019.728	13.461.153	- 4.441.425	-32,99%

La voce presenta un decremento di Euro 4.441.425 rispetto all'esercizio 2024 (Euro 13.461.153).

Di seguito il dettaglio della variazione di tali costi rispetto all'esercizio precedente.

B.6) Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	2025	2024	Scostamento	Variazione %	
Capogruppo	8.458.917	12.833.141	-	4.374.224	-34,09%
Società controllate	560.811	628.012	-	67.201	-10,70%
Totale	9.019.728	13.461.153	-	4.441.425	-32,99%

Le voci che registrano i decrementi più significativi sono gli acquisti di sicurvia e altri materiali di manutenzione mentre gli incrementi più rilevanti si riferiscono alle voci relative a materiale elettrico-elettronico e materiale esazione pedaggio.

La ripartizione del costo sostenuto da Capogruppo e Controllate nell'esercizio 2025 è esposta nel seguente prospetto.

B.6) Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	Capogruppo	Società Controllate	Totale
Acquisti di materie prime	-	498.866	498.866
Acquisti di materie suss e di consumo	1.026.247	50.946	1.077.193
Acquisti di merci	3.965.708	-	3.965.708
Altri acquisti	3.466.962	10.999	3.477.961
Totale	8.458.917	560.811	9.019.728

7) Costi per servizi:

Euro 158.180.267

La voce rappresenta gli acquisti di servizi di competenza dell'esercizio, al netto dei costi sostenuti per prestazioni svolte tra le imprese incluse nell'area di consolidamento. Di seguito il dettaglio delle voci costituenti i costi per servizi.

B.7) Costi per servizi	2025	2024	Scostamento	Variazione %	
Manutenzioni	81.775.850	82.864.706	-	1.088.856	-1,31%
Servizi diversi	47.641.473	47.272.284	-	369.189	0,78%
Gas - acqua - elettricità	5.445.751	5.609.754	-	164.003	-2,92%
Assicurazioni	4.550.537	4.385.925	-	164.612	3,75%
Consulenze	3.554.570	3.066.576	-	487.994	15,91%
Compensi organi societari	2.479.232	1.882.953	-	596.279	31,67%
Servizi esazione	2.172.207	2.187.536	-	15.329	-0,70%
Servizi elaborazione e software	2.026.559	1.884.049	-	142.510	7,56%
Servizi da società collegate	1.536.511	21.833.190	-	20.296.679	-92,96%
Mensa	1.486.903	1.373.736	-	113.167	8,24%
Commissioni bancarie	1.397.886	854.574	-	543.312	63,58%
Iniziative promozionali	906.193	1.439.657	-	533.464	-37,05%
Telefonia e Postali	836.075	803.566	-	32.509	4,05%
Avvalimenti	813.110	-	-	813.110	100,00%
Servizio Polstrada	741.048	813.676	-	72.628	-8,93%
Spese formazione personale	573.251	594.299	-	21.048	-3,54%
Servizio di Vigilanza sede	200.324	197.678	-	2.646	1,34%
Spese di rappresentanza	32.563	66.863	-	34.300	-51,30%
Spese gare d'appalto	10.224	10.320	-	96	-0,93%
Totale servizi	158.180.267	177.141.342	-	18.961.075	-10,70%

Nel prospetto che segue si espone il confronto con l'esercizio precedente dei costi per servizi sostenuti da Capogruppo e società controllate.

B.7) Costi per servizi	2025	2024	Scostamento	Variazione %	
Capogruppo	95.565.179	97.797.400	-	2.232.221	-2,28%
Società controllate	62.615.088	79.343.942	-	16.728.854	-21,08%
Totale	158.180.267	177.141.342	-	18.961.075	-10,70%

Rispetto all'esercizio precedente si rileva complessivamente un decremento di Euro 18.961.075, riconducibile agli effetti derivanti tanto dalla Capogruppo quanto e soprattutto dalle principali società operative del Gruppo, in particolare Rail Traction Company S.p.A., come già ampiamente specificato in

precedenza con riguardo ai nuovi rapporti commerciali istituiti con la collegata Lokomotion GmbH a partire dal 1° gennaio 2025.

Nel prospetto sottostante si espone un dettaglio delle voci costituenti i costi per servizi, sostenuti distintamente dalla Capogruppo e dalle Controllate, nell'esercizio 2025.

B.7) Costi per servizi	Capogruppo	Società Controllate	Totale
Manutenzioni	69.804.783	11.971.067	81.775.850
Gas - acqua - elettricità	5.382.025	63.726	5.445.751
Servizi diversi	3.728.369	43.913.104	47.641.473
Assicurazioni	3.219.206	1.331.331	4.550.537
Consulenze	2.478.775	1.075.795	3.554.570
Servizi esazione	2.172.207	-	2.172.207
Servizi elaborazione e software	1.704.581	321.978	2.026.559
Commissioni bancarie	1.295.860	102.026	1.397.886
Mensa	1.206.903	280.000	1.486.903
Compensi organi societari	939.954	1.539.278	2.479.232
Iniziative promozionali	843.824	62.369	906.193
Avvalimenti	813.110	-	813.110
Servizio Polstrada	741.048	-	741.048
Telefonia e Postali	709.472	126.603	836.075
Spese formazione personale	314.514	258.737	573.251
Servizio di Vigilanza sede	200.324	-	200.324
Spese gare d'appalto	10.224	-	10.224
Spese di rappresentanza	-	32.563	32.563
Servizi da società collegate	-	1.536.511	1.536.511
Totale servizi	95.565.179	62.615.088	158.180.267

Il decremento complessivo di Euro 18.961.075 registrato dalla voce è riconducibile all'effetto combinato delle variazioni intervenute nella Capogruppo (Euro -2,2 milioni) e, in misura più significativa, nelle controllate (Euro -16,8 milioni), in particolare RTC S.p.A.. Per quanto riguarda la Capogruppo, si rileva una contrazione dei costi per servizi legata soprattutto alle attività di manutenzione, mentre per Rail Traction Company S.p.A. la riduzione (Euro 23,00 milioni) risulta strettamente correlata al nuovo modello commerciale adottato dal 1° gennaio 2025. Coerentemente con quanto già illustrato in merito ai ricavi, la modifica dei rapporti con la collegata Lokomotion GmbH ha infatti comportato la cessazione dei costi per servizi di sub-vettura estera, determinando così una riduzione strutturale degli oneri per prestazioni di trasporto

8) Per godimento di beni di terzi:

Euro 23.300.606

L'importo risulta in diminuzione per Euro 1.108.949 rispetto al valore esposto nel Bilancio 2024.

B.8) Costi per godimento beni di terzi	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Capogruppo	1.514.353	1.390.201	124.152	8,93%
Società controllate	21.786.253	23.019.354	- 1.233.101	-5,36%
Totale	23.300.606	24.409.555	- 1.108.949	-4,54%

I costi sostenuti da Rail Traction Company SpA e da InRail S.p.A. per godimento di locomotori di terzi sono inclusi in tale voce al netto dell'effetto apportato dalla contabilizzazione secondo lo IAS 17.

Bilancio Consolidato

Il decremento registrato nell'anno è imputabile principalmente al calo dei costi sostenuti dalla controllata RTC S.p.A, il cui minor ricorso a locomotori a noleggio è riconducibile sia alla maggiore disponibilità dei mezzi di proprietà, che all'entrata in servizio delle due nuove E193 acquistate da Siemens.

9) Per il personale:

Euro 124.956.511

Come esposto nel seguente prospetto, rispetto all'esercizio 2024 tale voce registra un incremento del dato consolidato di Euro 3.930.994.

B.9) Costi per il personale	2025	2024	Scostamento
Salari e stipendi	87.195.879	84.443.907	2.751.972
Oneri sociali	27.089.645	26.412.943	676.702
Trattamento di fine rapporto	5.779.982	5.702.141	77.841
Trattamento di quiescenza	3.179.134	3.111.177	67.957
Altri costi	1.711.871	1.355.349	356.522
Totale	124.956.511	121.025.517	3.930.994

Nel prospetto sottostante si espone il confronto con l'esercizio precedente dei costi per il personale sostenuti da Capogruppo e società controllate.

B.9) Costi per il personale	2025	2024	Scostamento
Capogruppo	91.551.990	89.427.850	2.124.140
Società controllate	33.404.521	31.597.667	1.806.854
Totale	124.956.511	121.025.517	3.930.994

Con riguardo ai costi rilevati dalla Capogruppo, si rileva un incremento di Euro 2,1 milioni, principalmente dagli importi riconosciuti in relazione al rinnovo del CCNL per Euro 2,4 milioni, dal maggior utilizzo di personale stagionale per Euro 274 migliaia e da quanto riconosciuto a titolo di premio di risultato per Euro 138 migliaia, a fronte di una differenza di costo assunti-cessati per Euro 998 migliaia.

Con riguardo alle controllate, l'incremento del costo del personale di Euro 1,8 milioni va ricondotto principalmente all'aumento registrato presso Inrail S.p.A., pari a Euro 1,6 milioni, riconducibile (1) da un lato, dall'incremento delle risorse impiegate, in particolare in Italia (+11 FTE rispetto al precedente esercizio) e con l'incremento della retribuzione variabile (+1%) a seguito dell'aumento dei treni effettuati e, quindi, del carico di lavoro e, (2) dall'altro, dagli incrementi contrattuali derivanti dall'applicazione, dal 1° gennaio 2025, del CCNL "Logistica Trasporto merci e Spedizione", rinnovato a dicembre 2024.

Nel prospetto sottostante si espone un riepilogo delle voci costituenti costi per il personale, sostenuti dalla Capogruppo e dalle Controllate nell'esercizio 2025.

B.9) Costi per il personale	Capogruppo	Società Controllate	Totale
Salari e stipendi	62.434.014	24.761.865	87.195.879
Oneri sociali	19.970.929	7.118.716	27.089.645
Trattamento di fine rapporto	4.411.664	1.368.318	5.779.982
Trattamento di quiescenza	3.179.134	-	3.179.134
Altri costi	1.556.249	155.622	1.711.871
Totale	91.551.990	33.404.521	124.956.511

La voce altri costi rappresenta in particolare il premio di risultato aziendale registrato dalla Capogruppo, di competenza dell'esercizio, per la quota da erogare in natura come *welfare* aziendale.

Per quanto concerne l'organico impiegato a tempo indeterminato, si riepilogano i dati nel prospetto sottostante.

Organico tempo indeterminato	2025	2024	Scostamento
Capogruppo	878	877	1
Società controllate	473	478	- 5
Totale	1.351	1.355	- 4

Si osservano in particolare che il personale a tempo indeterminato che compone l'organico alla data del 31 dicembre 2025: (i) della capogruppo è costituito da 878 Dipendenti, con un decremento netto rispetto alla situazione del 31 dicembre 2024 di 1 Risorsa (erano infatti 877); (ii) delle controllate è costituito da 473 Dipendenti.

La variazione a fine anno di 5 unità delle società controllate è dovuta in particolare alle società operative RTC ed InRail. Per queste si rileva inoltre il dato medio 2025 dei dipendenti appartenenti alle branch InRail slovena (28), croata (9) e francese (1).

10) Ammortamenti e svalutazioni:

Euro 45.661.100

Trovano rappresentazione in questa voce: (i) per Euro 13.936.412. gli ammortamenti tecnici, di cui Euro 6.797.619 per immobilizzazioni immateriali ed Euro 7.138.793 per immobilizzazioni materiali, in aumento rispetto all'esercizio 2024 di Euro 520 migliaia; (ii) per Euro 30.803.000 l'ammortamento finanziario; (iii) per Euro 155.000 le svalutazioni delle immobilizzazioni materiali apportate in particolare dalla Capogruppo per l'effetto stimato dei presunti benefici finanziari da mancati investimenti, nonché relative al fondo svalutazione crediti per Euro 766.688.

Concorre al valore degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali anche l'effetto derivante dalla rilevazione contabile dei contratti di leasing con il metodo finanziario, prevista dai principi contabili internazionali (IAS n. 17) e le scritture di elisione dei costi originati da operazioni effettuate tra le imprese incluse nel consolidamento e capitalizzati.

11) Variazione rimanenze materie prime:

Euro 229.634

La variazione delle rimanenze interessa quasi interamente la movimentazione delle rimanenze finali di materie prime della Capogruppo; la valutazione delle stesse è stata effettuata adottando il criterio del costo medio ponderato.

Nel seguente prospetto si espone il confronto con l'esercizio precedente dei costi per Variazione delle rimanenze delle materie prime.

B.11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Capogruppo	213.884	-1.460.784	1.674.668	-114,64%
Società controllate	15.750	6.419	9.331	145,37%
Totale	229.634	-1.454.365	1.683.999	-115,79%

12) Accantonamenti per rischi:

Euro 2.809.599

La voce è relativa agli accantonamenti effettuati dalla Capogruppo per “riserve su lavori”, “contestazioni versamenti”, “adeguamento prezzi materiali”, “premio di risultato” e “rischi futuri legali”, in precedenza commentati alla voce Fondi rischi dello Stato Patrimoniale, da STR S.p.A. e da InRail S.p.A. per fronteggiare probabili rischi emersi (ma non manifestatisi) nel corso dell’esercizio in esame.

13) Altri accantonamenti:

Euro 34.881.934

Si riferiscono ad accantonamenti effettuati:

- (i) dalla Capogruppo per l’importo di Euro 34.500.000 al Fondo Ferrovia: la Società anche nell’esercizio 2025, come nei precedenti esercizi – fin dal 1998 – ha accantonato una quota dei propri proventi in un fondo destinato al rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria del Brennero. L’accantonamento trova riferimento nel già citato art. 55 c. 13 della Legge 449/1997, nella richiesta del MIT prot. 4889/14 del 25 febbraio 2014 ove viene richiesto ad A22 “...di proseguire nella gestione della Concessione medesima secondo il termine e le modalità previste dalla Convenzione vigente (cfr. nello specifico, il primo comma dell’art. 25 di detta Convenzione) e dai successivi Atti aggiuntivi in modo tale da garantire l’espletamento del servizio autostradale senza soluzione di continuità...” , nonché nei dispositivi regolatori susseguitesisi nel tempo, da ultimo la delibera ART 175/2024 di cui si è trattato nella Relazione sulla gestione della Capogruppo.
- (i) da RTC S.p.A. per Euro 381.934 di costi stanziati per interventi di manutenzione ciclica ai locomotori di proprietà, per contenziosi in corso e altri rischi e oneri.

L’elenco dettagliato e la spiegazione degli accantonamenti effettuati e rilevati dal Gruppo, sono già stati forniti nella descrizione della voce di Stato Patrimoniale consolidato voce B) Fondi per rischi e oneri.

14) Oneri diversi di gestione:

Euro 60.513.127

Gli oneri diversi di gestione sostenuti dal Gruppo risultano complessivamente aumentati, rispetto all’esercizio 2024, come si evince dal sottostante prospetto.

B.14) Oneri diversi di gestione	2025	2024	Scostamento	%
Introiti di competenza dello Stato	54.746.438	54.190.814	555.624	1,03%
Altre spese e perdite	1.674.533	1.428.708	245.825	17,21%
Sopravv. e insussistenze dei valori dell’attivo	1.348.505	789.991	558.514	70,70%
Altre imposte	691.158	797.392	- 106.234	-13,32%
Quote associative/Contributi Autorità	626.833	601.406	25.427	4,23%
Canone di subconcessione (art. 15 convenzione)	560.712	554.772	5.940	1,07%
Contributi erogati a Enti diversi	313.000	456.224	- 143.224	-31,39%
Tasse possesso automezzi	204.935	195.347	9.588	4,91%
Raccolta e smaltimento rifiuti	198.841	185.898	12.943	6,96%
Abbonamenti e pubblicazioni	148.172	218.732	- 70.560	-32,26%
Totale	60.513.127	59.419.284	1.093.843	1,84%

Nel seguente prospetto si espone il confronto con l’esercizio precedente dei costi diversi di gestione per la Capogruppo e le società controllate.

B.14) Oneri diversi di gestione	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Capogruppo	59.292.248	58.216.818	1.075.430	1,85%
Società controllate	1.220.879	1.202.466	18.413	1,53%
Totale	60.513.127	59.419.284	1.093.843	1,84%

Rispetto all'esercizio precedente gli oneri diversi di gestione risultano incrementati sostanzialmente per il maggiore Canone di concessione sostenuto dalla Capogruppo, collegato all'aumento dei ricavi da pedaggio, nonché a maggiori sopravvenienze di natura non ordinaria rilevate.

B.14) Oneri diversi di gestione	Capogruppo	Società Controllate	Totale
Introiti di competenza dello Stato	54.746.438	-	54.746.438
Sopravv. e insussistenze dei valori dell'attivo	1.172.143	176.362	1.348.505
Altre spese e perdite	870.114	804.419	1.674.533
Altre imposte	623.737	67.421	691.158
Canone di subconcessione (art. 15 convenzione)	560.712	-	560.712
Quote associative/Contributi Autorità	481.885	144.948	626.833
Contributi erogati a Enti diversi	313.000	-	313.000
Tasse possesso automezzi	197.296	7.639	204.935
Raccolta e smaltimento rifiuti	185.485	13.356	198.841
Abbonamenti e pubblicazioni	141.438	6.734	148.172
Totale	59.292.248	1.220.879	60.513.127

C) Proventi e oneri finanziari

Euro 25.150.517

La voce Proventi ed oneri finanziari del Gruppo ha complessivamente subito, rispetto all'esercizio 2024, una riduzione di Euro 9,3 milioni (-26,98%), dovuto per Euro 9,4 milioni da un decremento netto dei proventi finanziari della Capogruppo.

C) Proventi e oneri finanziari	2025	2024	Scostamento	Variazione %
16) Altri proventi finanziari	28.789.571	43.027.479	-14.237.908	-33,09%
17) Interessi e altri oneri finanziari	3.463.713	8.809.445	-5.345.732	-60,68%
17 bis) utili e perdite su cambi	-475.341	224.014	-699.355	-312,19%
Totale (15+16-17+17bis)	25.150.517	34.442.048	-9.291.531	-26,98%

Si riporta di seguito il dettaglio della composizione e delle variazioni intervenute in ciascuna voce costituente i Proventi ed Oneri finanziari.

15) Proventi da partecipazioni:

Euro 300.000

Nel seguente prospetto si espone il confronto con l'esercizio precedente dei proventi da partecipazione percepiti dalla Capogruppo e dalle Società controllate.

C.15) proventi da partecipazioni	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Capogruppo	-	-	-	100,00%
Società controllate	300.000	-	300.000	100,00%
Totale	300.000	-	300.000	100,00%

Nel 2025 risultano rilevati proventi da partecipazione, da parte delle controllate RTC S.p.A. e STR 2 S.p.A., rispettivamente di Euro 180.00 ed Euro 120.000, provenienti da una distribuzione di riserve di utili da parte della società collegata Lokomotion GmbH, come già commentato in precedenza.

Nel prospetto che segue si illustra il dettaglio di tali proventi.

C.15) proventi da Partecipazioni	2025	2024	Scostamento	Variazione %
da imprese collegate:				
a Rail Traction Company SpA	180.000	0	180.000	100,00%
a STR 2 SpA	120.000	-	120.000	100,00%
Totale	300.000	0	300.000	100,00%

16) Altri proventi finanziari:

Euro 28.789.571

Nel seguente prospetto si espone il confronto con l'esercizio precedente dei proventi da partecipazione percepiti dalla Capogruppo e dalle Società controllate.

C.16) altri proventi finanziari	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Capogruppo	28.213.989	42.443.170	-14.229.181	-33,53%
Società controllate	575.582	584.309	-8.727	-1,49%
Totale	28.789.571	43.027.479	-14.237.908	-33,09%

La variazione negativa rispetto all'esercizio precedente è da imputarsi, come si evince nel sottostante prospetto, dalla diminuzione sia dei proventi da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni (Euro - 17,3 milioni), sia dei proventi diversi (Euro -4,7 milioni), parzialmente compensata dall'aumento dei proventi derivanti da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni (Euro 7,7 milioni).

C.16) altri proventi finanziari	2025	2024	Scostamento	Variazione %
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	70.468	-	70.468	-
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	9.769.835	27.018.927	-17.249.092	-63,84%
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	11.456.016	3.784.246	7.671.770	202,73%
d) proventi diversi dai precedenti	7.493.252	12.224.306	-4.731.054	-38,70%
Totale	28.789.571	43.027.479	-14.237.908	-33,09%

La voce rilevata dalla Capogruppo nell'esercizio 2025 – per Euro 28.670.648– risulta così composta:

- (i) Euro 9.769.835 per ricavi finanziari dovuti agli investimenti in titoli presenti fra le immobilizzazioni ma che non costituiscono partecipazioni. La voce più rilevante è quella relativa alle cedole e ai ratei dei titoli immobilizzati (pari a Euro 7.800.674). Si rilevano inoltre scarti di emissione, scarti di negoziazione e utili su titoli pari rispettivamente a Euro 10.97.907, Euro 863.171 e Euro 8.083).
- (ii) Euro 11.411.918 per ricavi finanziari dovuti agli investimenti in titoli presenti nell'attivo circolante ma che non costituiscono partecipazioni. Si tratta di utili sulla gestione dei titoli (pari a Euro 8.073.830), scarti di emissione (pari a Euro 3.085.653) e cedole su titoli dell'attivo circolante (pari a Euro 252.434).
- (iii) Euro 7.488.895 per ricavi diversi dai precedenti. Si tratta di interessi attivi maturati su conti correnti bancari e postali, di interessi attivi verso società autostradali per i rapporti di interconnessione, di interessi attivi su altri crediti e proventi da imprese controllate. Le principali voci che contribuiscono al saldo sono interessi attivi bancari per Euro 6.977.024 e i proventi da imprese controllate per Euro 456.659.

Non si rilevano variazioni significative in capo alle società controllate.

17) Interessi e altri oneri finanziari:

Euro

3.463.713

Rispetto all'esercizio precedente si rileva un decremento degli oneri sostenuti di Euro 5.345.732.

C.17) interessi e altri oneri finanziari	2025	2024	Scostamento	Variazione %
altri	3.463.713	8.809.445	-	-60,68%
Totale	3.463.713	8.809.445	-	-60,68%

Nel seguente prospetto si espone il confronto con l'esercizio precedente degli interessi e oneri finanziari sostenuti dalla Capogruppo e dalle società controllate.

C.17) interessi e altri oneri finanziari	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Capogruppo	3.161.992	8.505.722	-5.343.730	-62,83%
Società controllate	301.721	303.723	-2.002	-0,66%
Totale	3.463.713	8.809.445	-5.345.732	-60,68%

La riduzione della voce riguarda principalmente la Capogruppo che registra tra i suoi costi un decremento, rispetto al precedente esercizio, di Euro 5,4 milioni, per effetto di minori minusvalenze registrate.

17bis) Utili e perdite su cambi:

Euro

-475.341

In tale voce sono inseriti gli utili su cambi – registrati da Autostrada del Brennero S.p.A. e InRail S.p.A. – determinati per effetto delle variazioni dei cambi rispetto a quelli adottati alla data di effettuazione dell'operazione. Di seguito il confronto con l'esercizio precedente di utili e (perdite) su cambi e della loro imputazione a Capogruppo e società controllate.

C.17-bis) utili e (perdite) su cambi	2025	2024	Scostamento	Variazione %
altri	- 475.341	224.014	-	-312,19%
Totale	- 475.341	224.014	-	-312,19%

C.17-bis) utili e (perdite) su cambi	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Capogruppo	- 475.627	223.992	-699.619	-312,34%
Società controllate	286	22	264	1200,00%
Totale	- 475.341	224.014	-699.355	-312,19%

D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie

Euro

-813.500

Il sottostante prospetto riepiloga le rettifiche di valore di attività finanziarie intervenute nel 2025 e il loro confronto con l'esercizio 2024.

D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	2025	2024	Scostamento	Variazione %
di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	1.103.539	2.780.627	- 1.677.088	-60,31%
18) rivalutazioni	1.103.539	2.780.627	- 1.677.088	-60,31%
di partecipazioni	1.657.741	826.970	830.771	100,46%
di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	259.298	697.172	- 437.874	-62,81%
19) svalutazioni	1.917.039	1.524.142	392.897	25,78%
Totale	- 813.500	1.256.485	- 2.069.985	-164,74%

18) Rivalutazioni:

Euro

1.103.539

Il prospetto che segue indica il confronto con l'esercizio 2024 delle rivalutazioni effettuate da Capogruppo e Società controllate.

D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie - 18) rivalutazioni	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Capogruppo	1.091.142	2.706.426	- 1.615.284	-59,68%
Società controllate	12.397	74.201	- 61.804	-83,29%
Totale	1.103.539	2.780.627	- 1.677.088	-60,31%

Le rettifiche di valore positive si riferiscono in particolare alle rivalutazioni - di Euro 1.091 migliaia, effettuata dalla Capogruppo e per Euro 13 migliaia effettuata da STR S.p.A. - su titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni.

19) Svalutazioni:

Euro

1.917.039

Nel seguente prospetto si espone il confronto con l'esercizio precedente delle rettifiche di valore di attività finanziarie, effettuate dalla Capogruppo e dalle società controllate.

D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie - 19) svalutazioni	2025	2024	Scostamento	Variazione %
Capogruppo	978.027	1.440.741	- 462.714	-32,12%
Società controllate	939.012	83.401	855.611	1025,90%
Totale	1.917.039	1.524.142	392.897	25,78%

Le rettifiche di valore negative rappresentano principalmente (i) la svalutazione effettuata dalla Capogruppo della partecipazione in IIT Hydrogen S.r.l. per Euro 722 migliaia; (ii) la svalutazione di Euro 936 migliaia della partecipazione nella collegata Lokomotion GmbH; (iii) le svalutazioni di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni effettuate dalla Capogruppo per Euro 256 migliaia e da STR S.p.A. per Euro 3 migliaia, al fine di adeguarli al valore di mercato.

20) Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate: Euro 33.091.922

Imposte sul reddito dell'esercizio	2025	2024	Scostamento
Ires	31.384.223	32.150.895	-766.672
Irap	3.495.600	2.958.879	536.721
Imposte correnti	34.879.823	35.109.774	- 229.951
Ires	-1.557.773	-2.252.368	694.595
Irap	-67.065	109.324	-176.389
Imposte differite e anticipate	- 1.624.838	- 2.143.044	518.206
Imposte anni precedenti	- 163.063	- 4.876.235	4.713.172
Imposte sul reddito	33.091.922	28.090.495	5.001.427

L'onere fiscale del Gruppo è pari ad Euro 33.091.922 – determinato dalle imposte correnti per Euro 34.879.823, da un effetto positivo delle imposte differite attive e passive per Euro 1.624.838 e da imposte anni precedenti per Euro 163.063 – già comprensivo dell'effetto fiscale delle operazioni di consolidamento di Euro 261.199.

Come già richiamato in precedenza, la Capogruppo e le società RTC S.p.A., InRail S.p.A., S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. e S.T.R. 2 S.p.A. hanno aderito, per il triennio 2025–2027, al regime di consolidato fiscale nazionale di cui agli artt. 117 e seguenti del TUIR. Per l'esercizio 2025, il Gruppo ha beneficiato di un effetto positivo sulle imposte correnti per complessivi Euro 679.494.

21) Utile / (perdita) consolidati dell'esercizio: Euro 80.157.911

Risultato di pertinenza di terzi: Euro -144.478

Trattasi della quota di pertinenza dei soci di minoranza delle controllate.

Risultato di pertinenza del gruppo: Euro 80.302.389

ALTRE INFORMAZIONI

Con riferimento a quanto richiesto dall'art. 2427 del Codice Civile, si precisa che:

- non si segnalano effetti significativi derivanti da variazioni dei cambi verificatesi successivamente alla chiusura dell'esercizio;
- non si segnalano operazioni che prevedono l'obbligo per l'acquirente di retrocessione a termine;
- non vi sono oneri finanziari imputati nell'esercizio a valori iscritti nell'attivo patrimoniale;
- non vi sono stati nell'esercizio elementi di ricavo o di costo di entità o incidenza eccezionali;
- non vi sono finanziamenti o patrimoni dedicati ad uno specifico affare;
- non vi sono debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali;
- non vi sono finanziamenti effettuati dai soci alla Capogruppo;
- non vi sono sedi secondarie;
- non vi sono immobilizzazioni finanziarie iscritte ad un valore superiore al loro fair value.

Contenziosi

Le società del Gruppo hanno in essere i seguenti principali contenziosi:

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN CAPO ALLA CAPOGRUPPO:

I principali contenziosi in essere per Autostrada del Brennero S.p.A. si rilevano i seguenti:

- Contenzioso avverso la Delibera CIPE n. 68/2018 e successive 24, 38 e 59 del 2019: riguarda la definizione della regolamentazione finanziaria del periodo del periodo transitorio intercorso tra la scadenza della concessione (30 aprile 2014) e l'effettivo subentro del nuovo concessionario.
- Contenzioso con l'Istat: lo stesso ha ad oggetto i ricorsi presentati dalla Capogruppo avverso l'inserimento nell'elenco delle cosiddette "Pubbliche Amministrazioni", predisposto annualmente dall'Istituto Italiano di Statistica (ISTAT), di cui alla legge n. 196 del 31 dicembre 2009. In merito a detta qualificazione, la Società ha presentato ricorso con riferimento alle pubblicazioni per gli anni 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026.
- Contenzioso riconoscimento adeguamento tariffario: la Capogruppo ha progressivamente impugnato tutti i distinti Decreti Interministeriali con i quali è stato negato l'adeguamento tariffario per le annualità successive alla scadenza della concessione (30 aprile 2014). Negli anni sono state pronunciate ben quattro sentenze favorevoli alla Società in relazione alle istanze per gli anni 2015, 2016, 2017, 2019, 2020 e 2022, avverso le quali non sono stati proposti nei termini di legge né appello, né ricorso per regolamento preventivo di giurisdizione, né è pervenuta richiesta di trasmissione del fascicolo da parte della cancelleria della Corte di Cassazione, né è stato depositato ricorso per revocazione. Pertanto, tali sentenze sono passate in giudicato.

Si segnalano infine le contestazioni, da parte della Capogruppo, relativamente al cd. "Fondo Ferrovia" : riguarda l'obbligo di versamento allo Stato delle risorse accantonate ex L. 449/1997 (pari a Euro 929 milioni al 31.12.2025). La Società ha versato le prime cinque rate con espressa riserva di ripetizione, nelle more di ogni necessario approfondimento in merito alla legittimità costituzionale del riferimento normativo che ne ha determinato l'obbligo di versamento (art. 2 del decreto legge n. 121/2021 dei commi 1 bis e 1 ter, convertito con Legge del 9 novembre 2021, n. 156) considerando che il versamento richiesto è stato per la prima volta disgiunto dal rinnovo o dalla riassegnazione della concessione A22 ad Autostrada del Brennero S.p.A.

Per approfondimenti in ordine all'evoluzione dei suddetti contenziosi si rimanda a quanto diffusamente trattato nella Relazione sulla gestione al bilancio della Capogruppo, nei paragrafi "CONTENZIOSO DELIBERA CIPE n. 68/2018 E SUCCESSIVE 24, 38 E 59 DEL 2019", "CONTENZIOSO ISCRIZIONE NELL'ELENCO ISTAT EX L. DEL 31 DICEMBRE 2009 N. 196", "CONTENZIOSO MANCATO RICONOSCIMENTO INCREMENTO TARIFFARIO", "FONDO FERROVIA".

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN CAPO ALLA CONTROLLATA AUTOSTRADA CAMPOGALLIANO SASSUOLO S.p.A.

Contenzioso – inserimento nell'elenco Istat della Società dall'esercizio 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026

L'articolo 1, comma 3, della Legge 31 dicembre 2009, n. 196 e successive modificazioni (Legge di contabilità e di finanza pubblica) prevede che "La ricognizione delle amministrazioni pubbliche (...) è operata annualmente dall'Istat con proprio provvedimento e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale entro il 30 settembre".

A far data dall'annualità 2020 in detto Elenco risulta inserita anche Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A., sotto la voce "Altre amministrazioni locali".

Avverso i sopra richiamati inserimenti nell'elenco ISTAT, la Società ha sempre presentato ricorso, in quanto ritiene non sussistere ogni necessario requisito all'uopo previsto e presupposto.

A tal proposito, i contenziosi di cui all'inserimento per le annualità 2020 e 2023 si sono conclusi con un rigetto nel merito, mentre quelli avverso gli inserimenti a valere per le annualità 2021 e 2022 sono stati dichiarati estinti con ordinanza del 16 ottobre 2024. Risulta pendente il contenzioso di cui all'inserimento per le annualità 2024 e 2025.

Per quanto riguarda, in particolare, l'inserimento di Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. nell'elenco ISTAT a valere per il 2024, la Società ha percorso un doppio binario difensivo proponendo azione sia davanti alla Corte dei Conti sia davanti al Tribunale amministrativo competente: ciò in virtù di una recente pronuncia della Corte di Giustizia che, trattando questioni analoghe, seppure non di pertinenza della Società, ha consentito uno spiraglio per la proposizione del ricorso anche avanti al Tribunale amministrativo.

Nell'ambito del giudizio radicato avanti al TAR Lazio sono state celebrate diverse udienze, a partire dalla Camera di Consiglio svoltasi il 18 dicembre 2023 con rinvio dell'udienza al 28 maggio 2024 per la trattazione del merito. All'udienza di discussione del giorno 28 maggio 2024 è stato disposto il rinvio della stessa al 12 novembre 2024 in ragione della circostanza che lo stesso giorno si sarebbe svolta la camera di Consiglio delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione, chiamata a decidere sulla questione di giurisdizione promossa dalla Capogruppo con l'intento di chiarire definitivamente a quale giurisdizione, se solo contabile ovvero anche amministrativa, appartengono le controversie relative all'annullamento dell'iscrizione all'Elenco Istat e agli effetti conseguenti a detta iscrizione.

Al fine di evitare il cristallizzarsi degli effetti discendenti dall'iscrizione all'elenco con possibili risvolti sfavorevoli per la Società, quest'ultima ha ritenuto opportuno, in via cautelativa, proporre impugnazione anche innanzi alla Corte dei Conti.

Nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, n. 229 del 30 settembre 2024 contenente l'Elenco aggiornato delle amministrazioni pubbliche ricomprese nel Conto Economico consolidato a valere per l'anno 2025, Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. è risultata nuovamente inserita (unitamente alla controllante Autostrada del Brennero S.p.A. e all'altra controllata di quest'ultima, Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.), sotto la voce "Altre amministrazioni locali".

A seguito della citata pubblicazione, Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. ha conferito incarico al proprio difensore di fiducia di proporre impugnativa innanzi al Tribunale amministrativo Regionale competente, ovvero il TAR Lazio.

Medio tempore, con ordinanza del 16 ottobre 2024, la Corte dei Conti, a Sezioni riunite in sede giurisdizionale in speciale composizione, ha dichiarato estinti i giudizi pendenti instaurati avverso l'annullamento dell'Elenco Istat a valere per le annualità 2021 e 2022.

All'udienza del 12 novembre 2024, in attesa della pronuncia della Corte di cassazione sulla giurisdizione, il TAR Lazio ha disposto la cancellazione dal ruolo, per poi fissare l'udienza il 28 gennaio 2025. Nel corso di tale udienza il Giudice non si è pronunciato nel merito; la Società è quindi in attesa della fissazione di un'ulteriore udienza.

In tale contesto, in data 25 novembre 2024, è stata pubblicata la sentenza della Corte di Cassazione, Sezioni Unite Civili, n. 30220/24, in ordine al ricorso presentato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e da ISTAT al fine di denunciare, ai sensi dell'art. 360, primo comma, n. 1, cod. proc. civ., la violazione o falsa applicazione dell'art. 7 del codice del processo amministrativo e dell'art. 11 del codice della giustizia contabile come modificato dall'art. 23-quater del D.L. n. 137 del 2020, per aver la Corte dei Conti ritenuto ricompreso nella propria giurisdizione il potere di annullamento di iscrizioni nell'Elenco ISTAT.

Nell'ambito della citata sentenza, la Suprema Corte di Cassazione, nel dichiarare inammissibile il ricorso in quanto la sentenza impugnata non poteva essere assoggettata ad immediato ricorso per cassazione, potendo lo stesso essere proposto solo una volta sopravvenuta la decisione definitiva, ha ritenuto comunque sussistere i presupposti per l'enunciazione del principio di diritto ai sensi dell'art. 363 cod. proc. civ., contraddistinto dal seguente testo: *«In tema di impugnazione dell'elenco annuale ISTAT delle pubbliche amministrazioni predisposto ai sensi del SEC 2010, l'art. 23-quater d.l. n. 137 del 2020, nel delimitare la giurisdizione della Corte dei conti – sezioni riunite alla sola applicazione della disciplina nazionale sul contenimento della spesa pubblica, non ha determinato un vuoto di tutela o il mancato rispetto dell'effetto utile della disciplina unionale, restando attribuita la giurisdizione, per ogni ulteriore ambito, al giudice amministrativo»*.

Con sentenza del 25 novembre 2024, la Corte di Cassazione Sezioni Unite si è quindi pronunciata chiarendo che la cognizione sulla domanda di annullamento dell'Elenco ISTAT spetta al Giudice amministrativo, assegnando quindi a questo la relativa giurisdizione in materia.

A fronte di detta pronuncia la Società ha presentato formale rinuncia alla continuazione del giudizio pendente avanti alla Corte dei Conti avverso l'iscrizione di Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. nell'Elenco ISTAT a valere per l'annualità 2024. Proseguirà quindi il ricorso dinanzi al Tar del Lazio.

Con riferimento all'annualità 2025, il reiterato inserimento di Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. all'interno dell'Elenco ISTAT aggiornato ha portato ad una rinnovata impugnazione avanti il TAR Lazio.

In tale contesto, a causa ed in attesa della pronuncia della Corte Costituzionale in ordine alla questione di legittimità costituzionale in relazione all'art. 23-quater del D.L. n. 137 del 2020, sollevata dalla Corte dei Conti nei contenzioni, tutt'oggi pendenti, della Capogruppo Autostrada del Brennero S.p.A., nonché dell'altra Controllata Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. avverso l'iscrizione nell'Elenco ISTAT a valere per l'annualità, i giudizi pendenti di Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A., radicati a seguito dei ricorsi proposti dinanzi al TAR Lazio avverso l'iscrizione nell'Elenco ISTAT a valere per le annualità 2024 e 2025 sono stati cancellati dal ruolo nelle more del pronunciamento in parola.

Da ultimo, nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, 227 di data 30 settembre 2025, è stato pubblicato l'Elenco delle amministrazioni pubbliche ricomprese nel conto economico consolidato, a valere per l'anno 2026, nel

quale è risultata nuovamente inserita Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. sotto la voce “Altre amministrazioni locali”, ragion per cui, con determina dell’Amministratore Delegato n. 6 del 28 novembre 2025, la Società ha rinnovato il conferimento dell’incarico al difensore della Società per proporre tempestiva impugnativa sia avanti il TAR Lazio, sia avanti alla Corte dei Conti.

Nuovamente la Società ha in tal modo incardinato un doppio binario difensivo, in considerazione della natura meramente declaratoria della statuizione della Cassazione sopra citata (sentenza n. 30220/2024), la quale, allo stato, non ha prodotto concreti effetti applicativi, non essendovi ancora stata una pronuncia da parte del Tribunale competente, nonché al precipuo fine di tutelare integralmente la posizione giuridica della Società promuovendo ogni azione possibilmente utile onde scongiurare qualsivoglia pregiudizio derivante da una difesa non esercitata in tutte le sedi astrattamente esperibili.

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN CAPO ALLA CONTROLLATA AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA S.p.A.

Contenzioso – inserimento nell’elenco Istat della Società dall’esercizio 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026

L’articolo 1, comma 3, della Legge 31 dicembre 2009, n. 196 e successive modificazioni (Legge di contabilità e di finanza pubblica) prevede che “La ricognizione delle amministrazioni pubbliche (...) è operata annualmente dall’Istat con proprio provvedimento e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale entro il 30 settembre”.

A far data dall’annualità 2020 in detto Elenco risulta inserita anche Autostrada Regionale Cispadana S.p.A., sotto la voce “Altre amministrazioni locali”.

Avverso i sopra richiamati inserimenti nell’elenco ISTAT, la Società ha sempre presentato ricorso, in quanto ritiene non sussistere ogni necessario requisito all’uopo previsto e presupposto.

A tal proposito, il contenzioso di cui all’inserimento per l’annualità 2020 si è concluso con un rigetto nel merito, mentre quelli avverso gli inserimenti a valere per le annualità 2021 e 2022 sono stati dichiarati estinti con ordinanza del 16 ottobre 2024. Risultano pendenti i contenziosi di cui all’inserimento per le annualità 2023 e 2024.

Per quanto riguarda, in particolare, l’inserimento di Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. nell’Elenco ISTAT a valere per l’annualità 2024, la Società ha percorso un doppio binario difensivo proponendo azione sia davanti alla Corte dei Conti sia davanti al Tribunale amministrativo competente: ciò in virtù di una recente pronuncia della Corte di Giustizia che, trattando questioni analoghe, seppure non di pertinenza della Società, ha consentito uno spiraglio per la proposizione del ricorso anche avanti al Tribunale amministrativo.

Nell’ambito del giudizio radicato avanti al TAR Lazio sono state celebrate diverse udienze, a partire dalla Camera di Consiglio svoltasi il 18 dicembre 2023 con rinvio dell’udienza al 28 maggio 2024 per la trattazione del merito. All’udienza di discussione del 28 maggio è stato disposto il rinvio della stessa al 12 novembre 2024 in ragione della circostanza che il medesimo giorno si sarebbe tenuta la camera di Consiglio delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione, chiamata a decidere sulla questione di giurisdizione promossa dalla Capogruppo con l’intento di chiarire definitivamente a quale giurisdizione, se solo contabile ovvero anche amministrativa, appartengano le controversie relative all’annullamento dell’iscrizione all’Elenco ISTAT.

Nelle more della celebrazione dell’udienza, al fine di evitare il cristallizzarsi degli effetti discendenti dall’iscrizione all’elenco con possibili risvolti sfavorevoli per la Società, quest’ultima ha ritenuto opportuno, in via cautelativa, proporre impugnazione anche innanzi alla Corte dei Conti.

Nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, n. 229 del 30 settembre 2024 contenente l’Elenco aggiornato delle amministrazioni pubbliche ricomprese nel conto economico consolidato a valere per l’anno 2025, Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. è risultata nuovamente inserita (unitamente alla controllante Autostrada del

Brennero S.p.A. e all'altra controllata di quest'ultima, Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A.), sotto la voce "Altre amministrazioni locali".

A seguito della citata pubblicazione, Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. ha conferito incarico al proprio difensore di fiducia di proporre impugnativa innanzi al Tribunale amministrativo Regionale competente, ovvero il TAR Lazio.

Con ordinanza del 16 ottobre 2024, la Corte dei Conti, a Sezioni riunite in sede giurisdizionale in speciale composizione, ha dichiarato estinti i giudizi pendenti instaurati avverso l'annullamento dell'Elenco Istat a valere per le annualità 2021 e 2022.

All'udienza del 12 novembre 2024, in attesa della pronuncia della Corte di Cassazione sulla giurisdizione, il TAR Lazio ha disposto la cancellazione dal ruolo.

In tale contesto, in data 25 novembre 2024, è stata pubblicata la sentenza della Corte di Cassazione, Sezioni Unite Civili, n. 30220/24, in ordine al ricorso presentato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e da ISTAT al fine di denunciare, ai sensi dell'art. 360, primo comma, n. 1, cod. proc. civ., la violazione o falsa applicazione dell'art. 7 del codice del processo amministrativo e dell'art. 11 del codice della giustizia contabile come modificato dall'art. 23-quater del D.L. n. 137 del 2020, per aver la Corte dei Conti ritenuto ricompreso nella propria giurisdizione il potere di annullamento dell'Elenco ISTAT.

Nell'ambito della citata sentenza, la Suprema Corte di Cassazione, nel dichiarare inammissibile il ricorso in quanto la sentenza impugnata non poteva essere assoggettata ad immediato ricorso per cassazione, potendo lo stesso essere proposto solo una volta sopravvenuta la decisione definitiva, ha ritenuto comunque sussistere i presupposti per l'enunciazione del principio di diritto ai sensi dell'art. 363 cod. proc. civ., contraddistinto dal seguente testo: *«In tema di impugnazione dell'elenco annuale ISTAT delle pubbliche amministrazioni predisposto ai sensi del SEC 2010, l'art. 23-quater d.l. n. 137 del 2020, nel delimitare la giurisdizione della Corte dei conti – sezioni riunite alla sola applicazione della disciplina nazionale sul contenimento della spesa pubblica, non ha determinato un vuoto di tutela o il mancato rispetto dell'effetto utile della disciplina unionale, restando attribuita la giurisdizione, per ogni ulteriore ambito, al giudice amministrativo»*.

Con sentenza del 25 novembre 2024, la Corte di Cassazione, Sezioni Unite, si è quindi pronunciata chiarendo che la cognizione sulla domanda di annullamento dell'iscrizione nell'Elenco ISTAT spetta al Giudice amministrativo, assegnando quindi a quest'ultimo la relativa giurisdizione in materia.

A fronte di detta pronuncia la Società ha presentato formale rinuncia alla continuazione del giudizio pendente avanti la Corte dei Conti avverso l'iscrizione di Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. nell'Elenco ISTAT a valere per l'annualità 2024. La vertenza proseguirà quindi dinnanzi al Tar del Lazio.

In tale contesto, a causa ed in attesa della pronuncia della Corte Costituzionale in ordine alla questione di legittimità costituzionale in relazione all'art. 23-quater del D.L. n. 137 del 2020, sollevata dalla Corte dei Conti con l'ordinanza n. 15/2025/RIS del 16 luglio 2025, i giudizi pendenti radicati a seguito dei ricorsi proposti dinanzi al TAR Lazio avverso l'iscrizione nell'Elenco ISTAT a valere per le annualità 2024 e 2025 sono stati cancellati dal ruolo nelle more del pronunciamento in parola.

Nella Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, 227 di data 30 settembre 2025, è stato pubblicato l'Elenco delle amministrazioni pubbliche ricomprese nel conto economico consolidato, a valere per l'anno 2026, nel quale è risultata nuovamente inserita Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. sotto la voce "Altre amministrazioni locali", ragion per cui, con determina dell'Amministratore Delegato n. 3 del 28 novembre 2025, la Società ha 36 rinnovato il conferimento dell'incarico al difensore della Società per proporre tempestiva impugnativa sia avanti il TAR Lazio, sia avanti alla Corte dei Conti.

Nuovamente Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. ha in tal modo incardinato un doppio binario difensivo, in considerazione della natura meramente declaratoria della statuizione della Cassazione sopra citata (sentenza n. 30220/2024), la quale, allo stato, non ha prodotto concreti effetti applicativi, non essendovi ancora stata una pronuncia da parte del Tribunale competente, nonché al precipuo fine di tutelare integralmente la posizione giuridica della Società promuovendo ogni azione possibilmente utile onde scongiurare qualsivoglia pregiudizio derivante da una difesa non esercitata in tutte le sedi astrattamente esperibili.

Da ultimo, in Gazzetta Ufficiale 1ª Serie Speciale - Corte Costituzionale del 31.12.2025, è stata pubblicata l'ordinanza della Corte dei Conti di rimessione alla Corte Costituzionale della questione di legittimità costituzionale relativa all'articolo 23-quater del D.L. 137/2020 sollevata nella pendente vertenza instaurata dalla Società avverso l'iscrizione nell'Elenco ISTAT a valere per l'annualità 2023.

Considerata la centralità e l'incidenza di tale questione, Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. ha ritenuto opportuno e necessario conferire mandato al difensore della Società al fine di predisporre idonea costituzione in tale giudizio di legittimità costituzionale in via incidentale dell'art. 23-quater del D.L. 28 ottobre 2020, n. 137, inserito dalla legge di conversione 18 dicembre 2020, n. 176, assicurando in tal modo la necessaria presenza della Società nella posizione di ribadire e confermare la bontà delle questioni sollevate con l'ultima ordinanza della Corte dei Conti del 16 luglio 2025, la quale nella fattispecie, in qualità di giudice rimettente, non ha la possibilità di costituirsi dinanzi alla Corte Costituzionale.

PRINCIPALI CONTENZIOSI IN CAPO ALLA CONTROLLATA RAIL TRACTION COMPAY S.P.A

RTC è coinvolta in contestazioni di natura amministrativa connesse con il proprio business, contenziosi in materia di tariffe per l'accesso all'infrastruttura RFI, ha promosso procedimento di accertamento tecnico preventivo ai fini conciliativi atto all'accertamento, nel contraddittorio delle parti, in merito alle responsabilità di sinistro ferroviario.

I rischi connessi a tali contenziosi risultano adeguatamente considerati nei fondi stanziati al 31 dicembre 2025.

Compensi ad Amministratori, Sindaci e Revisori legali

Il dettaglio dei compensi spettanti agli Amministratori, Sindaci e Revisori legali per le loro rispettive attività svolte sulle singole società del Gruppo sono riportati in ogni singolo bilancio d'esercizio.

Informativa ex art. 1, comma 125-bis, della legge 4 agosto 2017 n. 124

In merito a quanto richiesto dall'art.1, comma 125-bis della legge 124/17, si evidenzia che il Gruppo non ha rilevato economicamente nell'esercizio 2025 sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti o comunque vantaggi economici da amministrazioni pubbliche e/o da società partecipate e/o controllate dalle pubbliche amministrazioni italiane fatta eccezione per quelli rilevati:

- **dalla Capogruppo:**

In merito a quanto richiesto dall'art.1, comma 125-bis della legge 124/17, si evidenzia che la Capogruppo non ha rilevato economicamente nell'esercizio 2025 sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti o comunque vantaggi economici da amministrazioni pubbliche e/o da società partecipate e/o controllate dalle pubbliche amministrazioni italiane eccetto che:

- dal GSE e Dolomiti Energia, il contributo per tariffa agevolata ottenuto per complessivi Euro 437.077;
- dalla Comunità Europea e Fondimpresa, al netto dei conguagli di fine progetto, per Euro 609.517.

A livello patrimoniale, come commentato nel paragrafo “D14) Altri Debiti” del Bilancio della Capogruppo, la Società ha anticipatamente incassato contributi PNC relativi agli anni 2022, 2023 e 2024 per complessivi Euro 5.792.165, che risultano iscritti tra gli Altri Debiti, in quanto le relative spese non sono ancora state del tutto sostenute o ufficialmente approvate.

- **da Rail Traction Company S.p.A.:**

- Euro 19.000,00
Descrizione: Contributi per esoneri costo personale, L. 205/2017 art. 1 c. 100-108 e c. 113-114
Data incasso: incassi mensili anno 2025
Ente finanziatore: INPS
- Euro 15.395,50
Descrizione: Ex Legge 388/2000 - Convenzione piano formativo DLA DLA24700-0017
Data incasso: 27 febbraio 2025
Ente finanziatore: Fonarcom, Fondo Paritetico Interprofessionale Nazionale per la Formazione Continua
- Euro 8.215,80
Descrizione: Ex Legge 388/2000 - Convenzione piano formativo DLA DLA24700-0016
Data incasso: 24 marzo 2025
Ente finanziatore: Fonarcom, Fondo Paritetico Interprofessionale Nazionale per la Formazione Continua
- Euro 9.956,00
Descrizione: Ex Legge 388/2000 - Convenzione piano formativo DLA DLA24700-0016
Data incasso: 30 luglio 2026
Ente finanziatore: Fonarcom, Fondo Paritetico Interprofessionale Nazionale per la Formazione Continua
- Euro 5.300,00
Descrizione: Ex Legge 388/2000 - Convenzione piano formativo DLA DLA24700-0016
Data incasso: 22 dicembre 2025
Ente finanziatore: Fonarcom, Fondo Paritetico Interprofessionale Nazionale per la Formazione Continua
- Euro 879,33
Descrizione: Contributo Brennercorridor
Data incasso: 22 aprile 2025
Ente finanziatore: KombiConsult GmbH
- Euro 54.940,60
Descrizione: Contributi in c/es Covid
Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 art. 214
Decreto Interministeriale n. 113 del 24 aprile 2023
Decreto del 17 novembre 2023 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Data incasso: 14 novembre 2025
Ente finanziatore: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Euro 904,40

- Descrizione: Contributo Legno
Data incasso: 29 agosto 2025
Ente finanziatore: PAB
- Euro 921,12
Descrizione: Contributo Legno
Data incasso: 1 ottobre 2025
Ente finanziatore: PAB
- Euro 452,48
Descrizione: Contributo Legno
Data incasso: 17 dicembre 2025
Ente finanziatore: PAB
- Euro 872,64
Descrizione: Contributo Legno
Data incasso: 31 dicembre 2025
Ente finanziatore: PAB
- Euro 3.796.541,58
Descrizione: Decreto legge 09-12-2020 nr. 566 all'articolo 3 comma 3
L'importo è trasferito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale che provvede a destinarle, per la parte di competenza, alla Società.
Data incasso: 19 dicembre 2025
Ente finanziatore: Rete Ferroviaria Italiana - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.
- Euro 1.188
Descrizione: Contributo NASPI
Data incasso: incassi mensili
Ente finanziatore: INPS

La Società ha altresì stanziato in bilancio:

- il credito per contributo L. 190/2014, calcolato sulla base del chilometraggio dell'anno 2025 per un valore pari ad Euro 3.517.765.
- **da InRail S.p.A.:**
 - Tipologia contributo: contributo spettante alle imprese ferroviarie per l'incentivazione del trasporto delle merci, Decreto Interministeriale n. 64/2023.
Importo stanziato di competenza anno 2025 Euro 2.796.679.
 - Tipologia contributo: contributo spettante alle imprese ferroviarie per l'incentivazione del trasporto delle merci ex Decreto Interministeriale n. 46/2023.
Importo stanziato di competenza anno 2024 Euro 2.616.088.
Importo percepito in data 24/11/2025 Euro 2.616.088.
 - Tipologia contributo: programma di cooperazione "Interreg VI-A Italia-Slovenia" per il sostegno del Fondo europeo di sviluppo regionale nell'ambito dell'obiettivo "Cooperazione territoriale europea" (Interreg) in Italia e Slovenia CCI 2021TC16RFCB034 approvato dalla Commissione Europea con decisione di esecuzione C(2022) 5745 del 3 agosto 2022; tipologia di progetto: standard; obiettivo specifico: sviluppare e rafforzare la capacità di ricerca e di innovazione e l'introduzione di tecnologie avanzate; progetto denominato T4RAIL IT-SI ITALIA-SLOVENIA:

Innovazione tecnologica nelle procedure ferroviarie di attraversamento del confine tra Italia e Slovenia.

Importo stanziato di competenza anno 2024 Euro 34.920.

Importo percepito in data 17/04/2025 Euro 12.847

Importo percepito in data 10/10/2025 Euro 22.073

Importo stanziato di competenza anno 2025 Euro 59.524.

Importo percepito in data 10/10/2025 Euro 14.710

- Tipologia contributo: credito d'imposta per gli investimenti pubblicitari incrementali articolo 57-bis del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e successive modificazioni, confermato con il D.L. 73 del 25/5/2021 "Decreto Sostegni bis" - bonus pubblicità
Importo stanziato di competenza anno 2023 Euro 1.631

Importo a rettifica dell'anno 2023 stanziato nell'esercizio 2024 Euro 612

Importo compensato in data 17/02/2025 mediante modello F24 Euro 1.019

- Tipologia contributo: credito d'imposta per gli investimenti pubblicitari incrementali articolo 57-bis del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e successive modificazioni, confermato con il D.L. 73 del 25/5/2021 "Decreto Sostegni bis" - bonus pubblicità.

Importo stanziato di competenza anno 2024 Euro 2.156.

Importo a rettifica dell'anno 2024 stanziato nell'esercizio 2025 Euro 291

Importo compensato in data 16/06/2025 mediante modello F24 Euro 1.865

- Tipologia contributo: Decreto Direttoriale n. 129 del 16 luglio 2025 del Direttore Generale per i porti, la logistica e l'intermodalità relativo al Bando Pubblico "per la presentazione da parte delle imprese di trasporto merci e della logistica delle domande di ammissione al cofinanziamento, o a contributo in regime De Minimis, per la realizzazione di interventi di incremento della dotazione digitale e dell'utilizzo delle tecnologie abilitanti volte a favorire il dialogo informatizzato tra queste e gli enti pubblici e tra queste e le aziende caricatrici (anche attraverso la dematerializzazione documentale) nonché per favorire l'adozione di sistemi di pianificazione e programmazione dei carichi e di route planning anche attraverso la formazione del capitale umano dedicato – Bando "LogIN Business"; Decreto Direttoriale n. 139 del 28 luglio 2025 recante disposizioni in ordine alle modalità operative del Bando Pubblico LogIN Business di cui al Decreto n. 129 del 16/07/2025, richiesta come da regolamenti non De Minimis
Importo stanziato di competenza anno 2025 Euro 24.660

- Tipologia contributo: riconoscimento danni per lavori sulla rete ferroviaria slovena, fattura al "Ministrstvo za infrastrukturo" di Ljubljana (Ministero delle Infrastrutture sloveno) per incentivi finanziari con contratto MOP C2550-22-311083.

Importo stanziato di competenza anno 2024 Euro 137.143.

Importo percepito in data 26/02/2025 Euro 137.143.

Importo stanziato di competenza anno 2025 Euro 101.680

Si evidenzia che tutte le attività svolte dal Gruppo con le amministrazioni pubbliche e/o le società partecipate e/o controllate dalle pubbliche amministrazioni sono avvenute (i) nel contesto dello svolgimento della propria attività sociale e (ii) a normali condizioni di mercato.

FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

In merito alle attività del Gruppo successivamente al 31 dicembre 2025 nell'ambito:

– del settore autostradale:

- (i) per quanto riguarda la **Capogruppo**,

Attività di concessionario per la costruzione e l'esercizio dell'Autostrada Brennero – Verona – Modena

Anche durante questa prima parte dell'anno 2026, la Società ha continuato la propria attività di "costruzione e gestione" dell'Autostrada del Brennero. In particolare, nella Relazione sulla gestione della Capogruppo sono state ampiamente illustrate le vicende che hanno interessato, nel 2025 e nei primi mesi del 2026, il rinnovo della concessione per la tratta autostradale A22 Brennero – Modena: in particolare, la sentenza della Corte di Giustizia Europa in merito alla causa C-810/24 (afferente ad un procedimento di concessione di un servizio pubblico a seguito di proposta di finanza di progetto), emessa in data 5 febbraio 2026, la quale ha stabilito che i principi comunitari afferenti in sostanza alla tutela della libera concorrenza quanto, in particolare, a parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza, debbano essere interpretati nel senso che ostano a che uno Stato membro riconosca al promotore di una procedura di finanza di progetto un diritto di prelazione nel caso in cui questi non risulti aggiudicatario di un contratto di concessione.

Con nota del 20 marzo 2026, pubblicata sulla sezione "news" del suo sito istituzionale, IL MIT *"ha deciso di concludere l'iter per l'aggiudicazione della nuova concessione di A22, procedendo con la gara avviata il 31 dicembre 2024 ma escludendo la prelazione per il proponente. ... Nel frattempo per la preventiva approvazione, è stata inviata al CIPESS la proposta, che sarà la base delle offerte. Si procederà poi con la fase di invito a formalizzare le offerte e quindi la commissione valuterà ed individuerà l'aggiudicatario. L'obiettivo è quello di giungere a entro la fine del corrente anno con il nominativo del nuovo concessionario."*

Si ribadisce comunque il fermo intendimento della Società a partecipare alla gara per la concessione della tratta autostradale A22 Brennero-Modena, rimanendo quindi in attesa della lettera di invito a presentare offerta ai soggetti pre-qualificati da parte del Concedente.

Tariffe e traffico

Con Decreto Interministeriale n. 354 del 31 dicembre 2025 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ha riconosciuto ad Autostrada del Brennero S.p.A. l'adeguamento tariffario richiesto pari al 1,46%; le tariffe applicabili con decorrenza 1° gennaio 2026, risultano essere le seguenti.

Di seguito si riportano le tariffe applicate nel periodo 01/01/2026 – 31/12/2026.

	Cat.	Tariffa chilometrica di pertinenza 2025	Tariffa chilometrica di pertinenza 2026 con adeguamento dello 1,46%	Legge 102/09 art. 19 9 bis (ex art. 1c1 1021 L. 296/09)	Legge 30 luglio 2010 n. 122 art. 15 comma 4	Tariffa chilometrica unitaria 2026 IVA esclusa
TARIFFA DI PIANURA (KM 106,150)	A	0,04589	0,04656	0,0030	0,0030	0,05256
	B	0,04711	0,04780	0,0030	0,0030	0,05380
	3	0,05417	0,05496	0,0090	0,0090	0,07296
	4	0,08952	0,09083	0,0090	0,0090	0,10883
	5	0,10835	0,10993	0,0090	0,0090	0,12793
TARIFFA DI MONTAGNA (KM 207,927)	A	0,05542	0,05623	0,0030	0,0030	0,06223
	B	0,05686	0,05769	0,0030	0,0030	0,06369
	3	0,06539	0,06634	0,0090	0,0090	0,08434
	4	0,10800	0,10958	0,0090	0,0090	0,12758
	5	0,13073	0,13264	0,0090	0,0090	0,15064

Gli introiti da pedaggio dei primi mesi del 2025 risultano in miglioramento rispetto allo stesso periodo del 2024 (4,41%).

In particolare, l'andamento del traffico dei primi tre mesi del 2025, inteso come veicoli/km, è il seguente:

- ✓ il mese di gennaio registra un +0,34% rispetto al 2024;
- ✓ il mese di febbraio registra un +4,70% rispetto al 2024;
- ✓ il mese di marzo registra un +3,06% rispetto al 2024;

Complessivamente, il primo trimestre del 2025 ha segnato un andamento del traffico negativo di 2,65% rispetto al 2024.

• Situazione Internazionale

Il contesto internazionale all'inizio del 2025 permane caratterizzato da una marcata incertezza, legata al definitivo consolidamento delle politiche protezionistiche statunitensi e al persistere delle tensioni nei principali scali mediorientali, acuite dagli attacchi di USA e Israele. Nonostante il parziale allentamento delle misure tariffarie inizialmente paventate, l'introduzione a regime dei nuovi dazi doganali sta ridefinendo le direttrici del commercio mondiale, alimentando il rischio di una moderata spinta inflattiva e di un rallentamento della crescita globale, con un conseguente scenario di stagflazione. A tali dinamiche si aggiunge l'instabilità persistente sul fronte energetico e logistico innescato dal conflitto tra USA-Israele e Iran, con le conseguenti restrizioni alla libera navigazione nello Stretto di Hormuz. Tutto ciò, pur non prefigurando rischi immediati per la continuità aziendale della Società, potrebbe riflettersi in una maggiore volatilità della domanda di trasporto e in un condizionamento dei flussi di traffico transfontaliero nel corso dell'esercizio 2025, nonché innescare potenziale fattore di pressione sui costi operativi di manutenzione. La Società mantiene un monitoraggio costante sull'evoluzione di tali fenomeni al fine di mitigare eventuali riflessi negativi sui volumi di traffico e, in generale, sull'andamento della gestione.

- (ii) per l'iniziativa industriale intrapresa da **Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A.**, si segnala, con riguardo a

Istanza per il riequilibrio del Piano Economico-Finanziario ex art. 11.9 della Convenzione di Concessione

A seguito della nota pervenuta dal Concedente in data 20 dicembre 2024 nonché della delibera dell'ART pubblicata nella medesima giornata, la Società ha elaborato degli scenari di PEF sulla base delle determinazioni della sopracitata delibera

Sulla base di tali simulazioni il Consiglio di Amministrazione di data 22 dicembre 2024 ha valutato l'opportunità di condividere informalmente con il Concedente le risultanze di tali simulazioni al fine di ottenere un preliminare assenso sui contenuti e procedere pertanto successivamente a formalizzare l'invio dell'istanza di revisione del PEF.

Nel frattempo, si è rilevato un ulteriore incremento dei costi di realizzazione dell'opera, in particolare, tra le altre cose, principalmente quanto alla risoluzione delle interferenze.

La Società, al fine pertanto di recepire nel PEF quanto sopra esposto e poter di conseguenza così procedere a presentare nuova istanza di revisione completa di ogni elemento, ha ritenuto necessario, tra le altre cose, procedere anche ad un aggiornamento dello studio di traffico rispetto a quello da ultimo redatto nell'agosto 2024.

In tale contesto Autostrada Campogalliano ha provveduto a recepire nel PEF tali nuovi elementi procedendo ad elaborare taluni scenari alternativi.

Il Consiglio di Amministrazione di data 27 marzo 2026 ha deliberato *«di approvare i contenuti dell'aggiornamento della Quarta istanza di revisione del Piano Economico Finanziario così come illustrata nell'ambito della seduta odierna, oltre che dei relativi allegati»* la quale è stata successivamente trasmessa al Concedente in data 29 aprile 2026.

Attività espropriativa

Prosegue l'iter espropriativo con i proprietari degli immobili necessari alla realizzazione del collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo per addivenire alla cessione bonaria nei casi in cui gli importi indicati nei decreti di espropriazione non siano stati accettati oppure ove le aree in oggetto non ricadano all'interno del progetto definitivo, bensì siano ricomprese nel livello di progettazione esecutiva.

Nel corso dei primi mesi del 2026 la Società ha liquidato espropri per complessivi euro 1.875.876. Parimenti il Consiglio di Amministrazione di data 16 febbraio 2026 ha deliberato, a stesso titolo, una spesa pari ad Euro 2.377.455.

- (iii) per l'iniziativa industriale intrapresa da **Autostrada Regionale Cispadana S.p.A.** si segnala parimenti con riguardo a:

Concedente

Anche ad inizio 2026, proseguono le interlocuzioni con la Concedente, per addivenire alla seconda riunione della conferenza preliminare all'Accordo di Programma.

Osservatorio Ambientale

Anche l'anno 2026 è caratterizzato da una continua attività di supporto all'organismo in occasione delle riunioni periodiche dallo stesso convocate.

- **del settore del trasporto ferroviario, combinato e intermodale**, si rileva quanto segue:

- a) per quanto attiene **Sadobre S.p.A.**, con riferimento all'andamento dell'attività doganale, non si segnalano fatti di rilievo successivi alla chiusura dell'esercizio che abbiano inciso in maniera rilevante sull'andamento patrimoniale, finanziario ed economico.

- b) per quanto attiene **S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A.**

Proseguono nel corso del 2026 le interlocuzioni per addivenire alla stipula di apposito Protocollo d'Intesa, che disciplini le modalità secondo le quali S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. – supportata dalla Capogruppo Autostrada del Brennero S.p.A. – e gli ulteriori attori del sistema trasportistico e territoriale veronese possano dare corso a un programma di sviluppo del trasporto intermodale, in un ambito operativo volto anche alla connessione gestionale della movimentazione internazionale delle merci tra l'area mitteleuropea e quella mediterranea. A tal fine servirà una cooperazione tra i soggetti coinvolti atta a ottimizzare, potenziare e specializzare le infrastrutture esistenti nonché realizzare a complemento nuove infrastrutture, fra cui l'Interporto di Isola della Scala.

- c) per quanto attiene **S.T.R. 2 S.p.A.**

La società monitora il prosieguo dell'iteri di riorganizzazione societaria.

d) per quanto attiene **Rail Traction Company S.p.A.**

Dopo la chiusura dell'esercizio non sono avvenuti fatti di rilievo da segnalare. Si evidenzia, tuttavia, che in data 28 gennaio 2026 la società ha provveduto all'integrale rimborso dei finanziamenti concessi dalla Capogruppo Autostrada del Brennero S.p.A., procedendo così alla definitiva estinzione delle passività nei termini contrattualmente previsti.

e) per quanto attiene **InRail S.p.A.**

Dopo la chiusura dell'esercizio non sono avvenuti fatti di rilievo da segnalare. Si evidenzia, tuttavia, che in data 28 gennaio 2026 la società ha provveduto all'integrale rimborso dei finanziamenti concessi dalla Capogruppo Autostrada del Brennero S.p.A., procedendo così alla definitiva estinzione delle passività nei termini contrattualmente previsti.

– **di altri settori**, si rileva quanto segue:

- a) per quanto attiene IIT Hydrogen Srl non si rilevano fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio che abbiano inciso in maniera rilevante sull'andamento patrimoniale, finanziario ed economico.
- b) per quanto attiene Virtual Design S.r.l., non si segnalano fatti di rilievo, avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio che abbiano inciso in maniera rilevante sull'andamento patrimoniale, finanziario ed economico.

I bilanci di esercizio delle controllate sono stati approvati dalle relative Assemblee dei Soci tenutesi rispettivamente: per Sadobre S.p.A., Rail Traction Company S.p.A., InRail S.p.A. S.T.R. 2 S.p.A. e S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia S.p.A. in data 24 aprile 2026; per Autostrada Campogalliano Sassuolo S.p.A. e Autostrada Regionale Cispadana S.p.A. in data 4 maggio 2026 e per Virtual Design S.r.l. in data 29 aprile 2026.

Il presente Bilancio, composto dalla Relazione sulla gestione del Gruppo, dallo Stato Patrimoniale consolidato, dal Conto Economico consolidato, dal Prospetto di raccordo fra patrimonio netto e risultato del periodo della Capogruppo e consolidati, dal Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato, dal Rendiconto finanziario consolidato e dalla Nota integrativa al Bilancio consolidato, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili, mentre differisce dalla modalità XBRL in quanto la stessa non è tecnicamente idonea a rappresentare nel dettaglio e nella adeguata chiarezza espositiva la situazione aziendale.

Trento, 15 maggio 2026

L'Amministratore Delegato
dott. Diego Cattoni



BILANCI E RELAZIONI **2025**

RELAZIONI

Relazione della Società di Revisione
al Bilancio Consolidato 2025



Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 39/2010

Agli Azionisti di

Autostrada del Brennero SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio consolidato

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del gruppo Autostrada del Brennero (il "Gruppo"), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2025, dal conto economico, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio consolidato fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2025, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato" della

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240, Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880165 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Toti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229681 - **Bologna** 40124 Via Luigi Carlo Farini 12 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via del Mille 18 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Via Pisacane 1B Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Via Santa Maria 11 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Fellsent 90 Tel. 0422 696911 - **Udine** 33100 Piazza Belloni 9/10 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 266039 - **Verona** 37135 Via Franca 21/C Tel. 045 8263001.

www.pwc.com/it



presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla società Autostrada del Brennero SpA 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.

Richiamo di informativa

Richiamiamo l'attenzione a quanto indicato nel paragrafo "Continuità aziendale" della nota integrativa, dove gli amministratori commentano la situazione relativa alla concessione autostradale della capogruppo Autostrada del Brennero SpA, scaduta in data 30 aprile 2014, e lo stato del processo di assegnazione della nuova concessione. Nel medesimo paragrafo, gli amministratori riportano le proprie valutazioni e considerazioni in base alle quali hanno reputato confermato il presupposto della continuità aziendale utilizzato per la predisposizione del bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2025.

Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio consolidato

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio consolidato che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione 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 del Gruppo di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio consolidato, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per un'adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio consolidato a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della capogruppo Autostrada del Brennero SpA 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 del Gruppo.



Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio consolidato

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio consolidato nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio consolidato.

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 consolidato, 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 del Gruppo;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti a una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di un'incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità del Gruppo 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 il Gruppo cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio consolidato nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio consolidato rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione;
- abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati sulle informazioni finanziarie delle imprese o delle differenti attività economiche svolte all'interno del Gruppo per esprimere un giudizio sul bilancio consolidato. Siamo responsabili della direzione, della supervisione e dello svolgimento dell'incarico di revisione contabile del Gruppo. Siamo gli unici responsabili del giudizio di revisione sul bilancio consolidato.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati a un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizi e dichiarazione ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettere e), e-bis) ed e-ter), del DLgs 39/2010

Gli amministratori di Autostrada del Brennero SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione del gruppo Autostrada del Brennero al 31 dicembre 2025, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio consolidato 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 consolidato;



- esprimere un giudizio sulla conformità alle norme di legge della relazione sulla gestione;
- rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi nella relazione sulla gestione.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio consolidato del gruppo Autostrada del Brennero al 31 dicembre 2025.

Inoltre, a nostro giudizio, la relazione sulla gestione è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e-ter), del DLgs 39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Padova, 29 maggio 2026

PricewaterhouseCoopers SpA

A blue ink signature, appearing to be 'AM', written over the company name.

Alexander Mayr

(Revisore legale)

BILANCI E RELAZIONI **2025**

ASSEMBLEA 7 LUGLIO 2026

Presa d'atto
dell'Assemblea ordinaria

ASSEMBLEA ORDINARIA – PRESA D'ATTO

Ad 4) Bilancio 2025 Consolidato di Gruppo. Presa d'atto.

Estratto del verbale dell'Assemblea Ordinaria dei Soci di Autostrada del Brennero S.p.A. di data 7 luglio 2026.

omissis

L'Assemblea dei Soci di Autostrada del Brennero SpA

prende atto

- della presentazione e dell'esposizione del Bilancio Consolidato 2025 che presenta attività e passività pari ad Euro 2.353.083.651 ed un utile netto di Gruppo di Euro 80.302.389;
- della relazione di certificazione sul Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2025 della Società di Revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A..

omissis

BILANCI E RELAZIONI **2025**

ALLEGATI
BILANCIO DI ESERCIZIO 2025

INTROITI E TRANSITI DEGLI ESERCIZI DAL 2020 AL 2025 CON RISPETTIVE VARIAZIONI DI PERCENTUALE

DATI STATISTICI			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
INTROITI DA PEDAGGI AL NETTO DI IVA E CANONE	Totale		248.076.309	289.323.146	328.927.148	334.710.186	338.813.376	342.515.101	16,63	13,69	1,76	1,23	1,09
	Media Gornaliera		677.804	792.666	901.170	917.014	925.720	938.398	16,95	13,69	1,76	0,95	1,37
	Pedaggio Medio		4,67	4,61	4,61	4,53	4,48	4,46	-1,28	0,00	-1,74	-1,10	-0,45
VEICOLI EFFETTIVI	Totali	Leggeri	36.785.198	43.847.076	51.608.723	54.213.927	55.324.892	56.019.291	19,20	17,70	5,05	2,05	1,26
		Pesanti	16.379.909	18.884.457	19.667.677	19.750.690	20.350.396	20.801.146	15,29	4,15	0,42	3,04	2,21
		Totale	53.165.107	62.731.533	71.276.400	73.964.617	75.675.288	76.820.437	17,99	13,62	3,77	2,31	1,51
	Gornaliera	Leggeri	100.506	120.129	141.394	148.531	151.161	153.478	19,52	17,70	5,05	1,77	1,53
		Pesanti	44.754	51.738	53.884	54.111	55.602	56.989	15,61	4,15	0,42	2,75	2,49
		Totale	145.260	171.867	195.278	202.643	206.763	210.467	18,32	13,62	3,77	2,03	1,79
VEICOLI KM	Totali	Leggeri	2.317.578.264	2.818.405.466	3.478.803.009	3.626.529.127	3.678.164.295	3.697.849.125	21,61	23,43	4,25	1,42	0,54
		Pesanti	1.302.571.319	1.496.832.919	1.586.763.505	1.581.337.656	1.606.462.320	1.625.238.361	14,91	6,01	-0,34	1,59	1,17
		Totale	3.620.149.583	4.315.238.385	5.065.566.514	5.207.866.783	5.284.626.615	5.323.087.486	19,20	17,39	2,81	1,47	0,73
	Gornaliera	Leggeri	6.332.181	7.721.659	9.530.967	9.935.696	10.049.629	10.131.093	21,94	23,43	4,25	1,15	0,81
		Pesanti	3.558.938	4.100.912	4.347.297	4.332.432	4.389.241	4.452.708	15,23	6,01	-0,34	1,31	1,45
		Totale	9.891.119	11.822.571	13.878.264	14.268.128	14.438.871	14.583.801	19,53	17,39	2,81	1,20	1,00
VEICOLI TEORICI	Totali	Leggeri	7.380.823	8.975.814	11.078.991	11.549.456	11.713.899	11.776.590	21,61	23,43	4,25	1,42	0,54
		Pesanti	4.148.316	4.766.984	5.053.386	5.036.107	5.116.122	5.175.918	14,91	6,01	-0,34	1,59	1,17
		Totale	11.529.139	13.742.797	16.132.377	16.585.563	16.830.021	16.952.508	19,20	17,39	2,81	1,47	0,73
	Gornaliera	Leggeri	20.166	24.591	30.353	31.642	32.005	32.265	21,94	23,43	4,25	1,15	0,81
		Pesanti	11.334	13.060	13.845	13.798	13.979	14.180	15,23	6,01	-0,34	1,32	1,43
		Totale	31.500	37.651	44.198	45.440	45.984	46.445	19,53	17,39	2,81	1,20	1,00

Veicoli effettivi: sono tutti i veicoli entrati in autostrada a prescindere dai chilometri percorsi

Veicoli/ km: sono i chilometri complessivamente percorsi dai veicoli entrati in autostrada

Veicoli teorici: sono i veicoli che idealmente percorrono l'intera autostrada; il numero di tali veicoli è definito dal rapporto tra i veicoli/ km e la lunghezza dell'autostrada

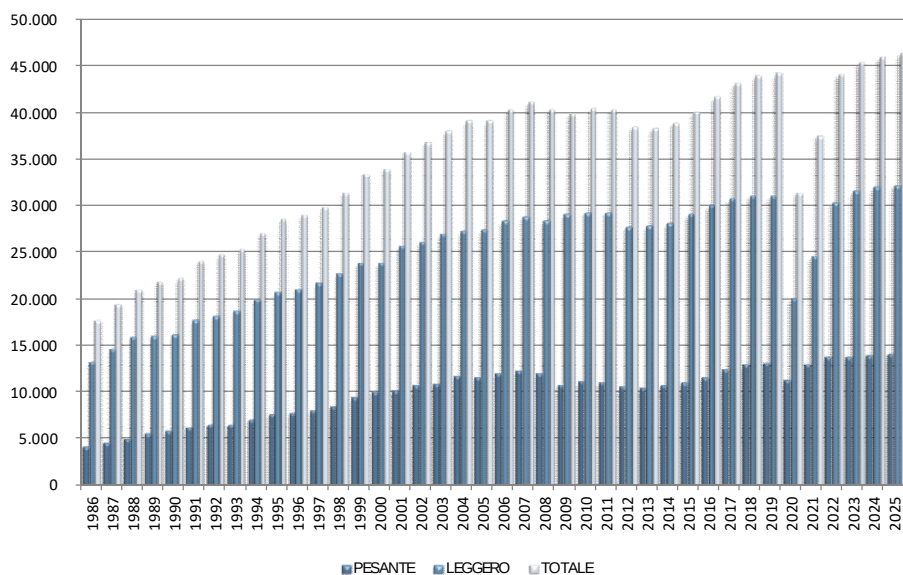
VEICOLI/KM PERCORSI, RELATIVI AL PERIODO 1° LUGLIO 2024 – 30 GIUGNO 2025
RAPPORTATI AI 12 MESI PRECEDENTI (ESCLUSI GLI ESENTI)

Mesi	Periodo 01/07/2023 - 30/06/2024						Periodo 01/07/2024 - 30/06/2025						variaz.
	veicoli leggeri	veicoli pesanti				TOTALE	veicoli leggeri	veicoli pesanti				TOTALE	%
		classe B	classe 3	classe 4	classe 5			classe B	classe 3	classe 4	classe 5		
Luglio	413.060.948	55.731.977	13.224.566	5.142.886	70.333.130	557.493.507	405.546.937	58.673.465	13.854.647	5.570.471	76.092.102	559.737.622	0,40
Agosto	435.042.786	55.098.489	13.659.890	4.435.592	57.708.529	565.945.286	455.116.091	55.988.863	13.977.383	4.335.613	55.768.134	585.186.084	3,40
Settembre	361.549.834	62.173.267	12.877.579	5.249.888	72.312.692	514.163.260	355.994.345	62.835.870	12.803.854	5.548.029	70.995.739	508.177.837	-1,16
Ottobre	270.183.224	52.874.251	8.627.596	5.318.152	74.040.959	411.044.182	267.384.924	55.181.174	8.911.473	5.596.362	76.997.600	414.071.533	0,74
Novembre	208.439.355	38.897.841	5.398.040	5.098.544	75.102.293	332.936.073	226.095.539	40.260.310	5.337.595	4.713.095	72.065.238	348.471.777	4,67
Dicembre	286.837.083	37.213.904	4.607.239	4.018.662	59.284.659	391.961.547	288.364.193	37.656.243	4.681.567	4.088.249	59.151.915	393.942.167	0,51
Gennaio	268.852.223	36.094.089	4.798.194	4.127.231	68.636.178	382.507.915	268.225.167	36.435.369	4.758.661	4.290.963	68.828.285	382.538.445	0,01
Febbraio	238.602.098	37.007.366	5.135.544	4.553.243	73.640.900	358.939.151	235.515.340	36.208.238	4.902.254	4.318.608	71.110.093	352.054.533	-1,92
Marzo	267.092.556	45.536.258	6.771.459	4.831.964	75.061.784	399.294.021	254.573.730	43.079.655	5.892.251	5.040.683	76.703.581	385.289.900	-3,51
Aprile	255.705.930	48.876.312	7.584.587	4.801.210	71.050.979	388.019.018	273.428.992	50.611.936	8.009.800	5.032.423	70.653.383	407.736.534	5,08
Maggio	307.844.679	60.614.122	12.039.661	5.401.766	71.748.018	457.648.246	288.292.049	54.523.099	9.179.021	5.445.172	74.949.351	432.388.692	-5,52
Giugno	334.299.199	56.745.762	12.012.926	5.118.691	70.290.306	478.466.884	368.899.081	61.071.047	13.237.524	5.331.759	69.975.109	518.514.520	8,37
		586.863.638	106.737.281	58.097.829	839.210.427			592.525.269	105.546.030	59.311.427	843.290.530		
Totale	3.647.509.915	1.590.909.175				5.238.419.090	3.687.436.388	1.600.673.256				5.288.109.644	0,95

VEICOLI/KM PERCORSI, RELATIVI AL PERIODO 1° GENNAIO – 31 DICEMBRE 2025 RAPPORTATI AI 12 MESI PRECEDENTI (ESCLUSI GLI ESENTI)

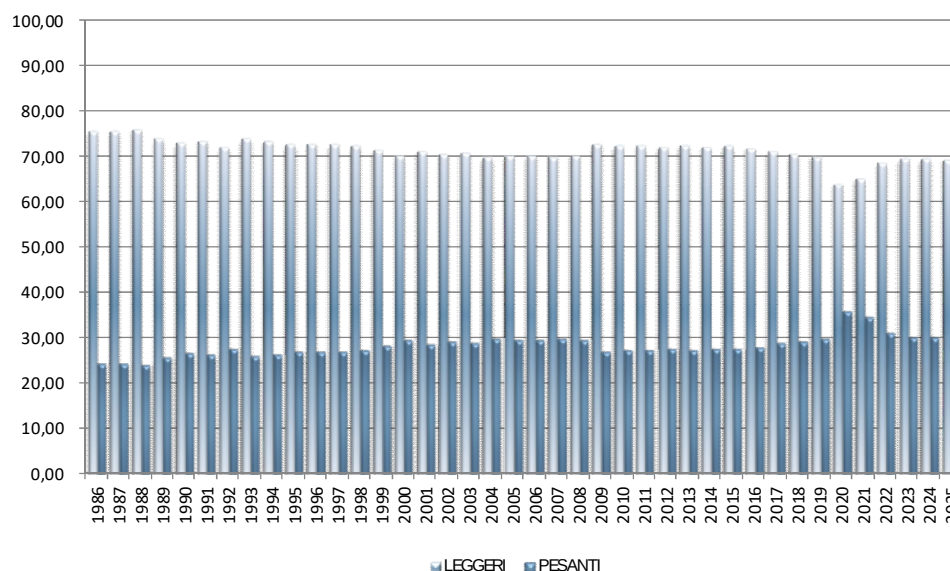
Mesi	Periodo 01/ 01/ 2024 - 31/ 12/ 2024						Periodo 01/ 01/ 2025 - 31/ 12/ 2025						variaz.
	veicoli leggeri	veicoli pesanti				TOTALE	veicoli leggeri	veicoli pesanti				TOTALE	%
		classe B	classe 3	classe 4	classe 5			classe B	classe 3	classe 4	classe 5		
Gennaio	268.852.223	36.094.089	4.798.194	4.127.231	68.636.178	382.507.915	268.225.167	36.435.369	4.758.661	4.290.963	68.828.285	382.538.445	0,01
Febbraio	238.602.098	37.007.366	5.135.544	4.553.243	73.640.900	358.939.151	235.515.340	36.208.238	4.902.254	4.318.608	71.110.093	352.054.533	-1,92
Marzo	267.092.556	45.536.258	6.771.459	4.831.964	75.061.784	399.294.021	254.573.730	43.079.655	5.892.251	5.040.683	76.703.581	385.289.900	-3,51
Aprile	255.705.930	48.876.312	7.584.587	4.801.210	71.050.979	388.019.018	273.428.992	50.611.936	8.009.800	5.032.423	70.653.383	407.736.534	5,08
Maggio	307.844.679	60.614.122	12.039.661	5.401.766	71.748.018	457.648.246	288.292.049	54.523.099	9.179.021	5.445.172	74.949.351	432.388.692	-5,52
Giugno	334.299.199	56.745.762	12.012.926	5.118.691	70.290.306	478.466.884	368.899.081	61.071.047	13.237.524	5.331.759	69.975.109	518.514.520	8,37
Luglio	405.546.937	58.673.465	13.854.647	5.570.471	76.092.102	559.737.622	400.111.923	57.942.924	13.297.323	5.718.948	80.717.491	557.788.609	-0,35
Agosto	455.116.091	55.988.863	13.977.383	4.335.613	55.768.134	585.186.084	453.782.321	55.301.678	13.280.878	4.216.832	55.262.648	581.844.357	-0,57
Settembre	355.994.345	62.835.870	12.803.854	5.548.029	70.995.739	508.177.837	352.362.019	64.280.279	12.452.672	5.742.749	75.742.390	510.580.109	0,47
Ottobre	267.384.924	55.181.174	8.911.473	5.596.362	76.997.600	414.071.533	278.497.630	57.608.632	8.960.878	5.807.863	79.844.254	430.719.257	4,02
Novembre	226.095.539	40.260.310	5.337.595	4.713.095	72.065.238	348.471.777	220.106.486	40.276.554	5.300.179	4.913.364	74.298.627	344.895.210	-1,03
Dicembre	288.364.193	37.656.243	4.681.567	4.088.249	59.151.915	393.942.167	296.472.521	40.011.807	4.808.959	4.318.419	62.837.681	408.449.387	3,68
		595.469.834	107.908.890	58.685.924	841.498.893			597.351.218	104.080.400	60.177.783	860.922.893		
Totale	3.670.898.714	1.603.563.541				5.274.462.255	3.690.267.259	1.622.532.294				5.312.799.553	0,73

VEICOLI TEORICI MEDI GIORNALIERI



ANNO	PESANTE	Variaz. %	LEGGERO	Variaz. %	TOTALE	Variaz. %
1986	4.346		13.489		17.835	
1987	4.749	9,27	14.812	9,81	19.561	9,68
1988	5.101	7,41	16.095	8,66	21.196	8,36
1989	5.713	12,00	16.216	0,75	21.929	3,46
1990	6.031	5,57	16.351	0,83	22.382	2,07
1991	6.411	6,30	17.852	9,18	24.263	8,40
1992	6.670	4,04	18.264	2,31	24.934	2,77
1993	6.621	-0,73	18.762	2,73	25.383	1,80
1994	7.201	8,76	20.062	6,93	27.263	7,41
1995	7.813	8,50	20.893	4,14	28.706	5,29
1996	7.872	0,76	21.235	1,64	29.107	1,40
1997	8.186	3,99	21.808	2,70	29.994	3,05
1998	8.682	6,06	22.791	4,51	31.473	4,93
1999	9.578	10,32	23.977	5,20	33.555	6,61
2000	10.150	5,96	23.982	0,02	34.132	1,72
2001	10.287	1,35	25.657	6,98	35.944	5,31
2002	10.809	5,08	26.152	1,93	36.961	2,83
2003	11.017	1,93	27.065	3,49	38.082	3,03
2004	11.789	7,00	27.406	1,26	39.195	2,92
2005	11.669	-1,01	27.518	1,67	39.187	2,90
2006	12.043	3,21	28.470	3,46	40.513	3,38
2007	12.362	2,65	28.961	1,72	41.323	2,00
2008	12.010	-2,85	28.504	-1,58	40.514	-1,96
2009	10.840	-12,31	29.137	0,61	39.977	-3,26
2010	11.194	-6,79	29.370	3,04	40.564	0,12
2011	11.166	-0,25	29.343	-0,09	40.509	-0,14
2012	10.697	-4,20	27.849	-5,09	38.546	-4,85
2013	10.529	-1,57	27.878	0,10	38.407	-0,36
2014	10.783	2,41	28.194	1,13	38.977	1,48
2015	11.124	3,16	29.132	3,33	40.256	3,28
2016	11.712	5,29	30.084	3,27	41.796	3,83
2017	12.500	6,73	30.797	2,37	43.297	3,59
2018	13.004	4,03	31.122	1,06	44.126	1,91
2019	13.233	1,76	31.082	-0,13	44.315	0,43
2020	11.334	-14,35	20.166	-35,12	31.500	-28,92
2021	13.060	15,23	24.591	21,94	37.651	19,53
2022	13.845	6,01	30.353	23,43	44.198	17,39
2023	13.798	-0,34	31.642	4,25	45.440	2,81
2024	13.979	1,31	32.005	1,15	45.984	1,20
2025	14.180	1,44	32.265	0,81	46.445	1,00

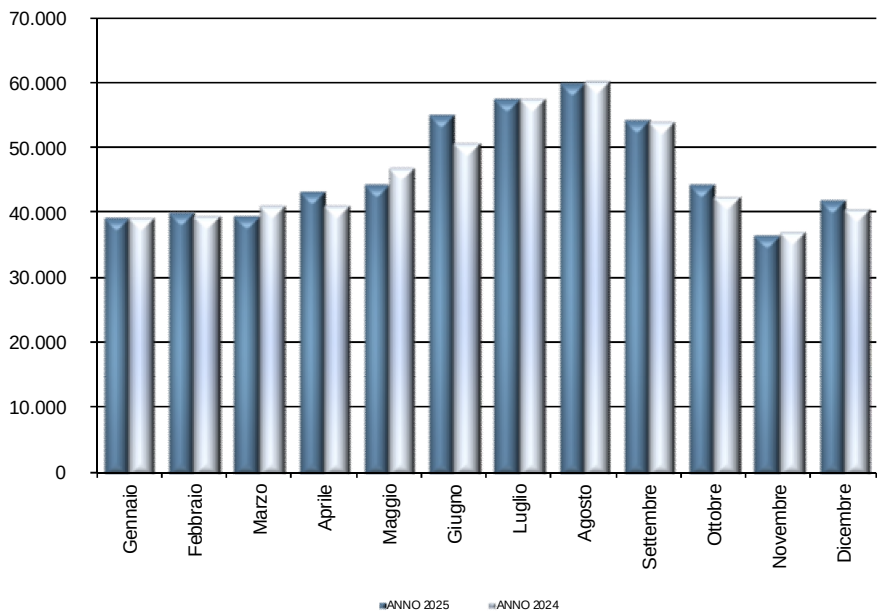
% VEICOLI TEORICI LEGGERI E PESANTI



ANNO	LEGGERI	PESANTI	TOTALE
1986	75,63	24,37	100,00
1987	75,72	24,28	100,00
1988	75,94	24,06	100,00
1989	73,95	26,05	100,00
1990	73,05	26,95	100,00
1991	73,58	26,42	100,00
1992	72,25	27,75	100,00
1993	73,92	26,08	100,00
1994	73,59	26,41	100,00
1995	72,78	27,22	100,00
1996	72,95	27,05	100,00
1997	72,71	27,29	100,00
1998	72,41	27,59	100,00
1999	71,46	28,54	100,00
2000	70,26	29,74	100,00
2001	71,38	28,62	100,00
2002	70,76	29,24	100,00
2003	71,07	28,93	100,00
2004	69,92	30,08	100,00
2005	70,22	29,78	100,00

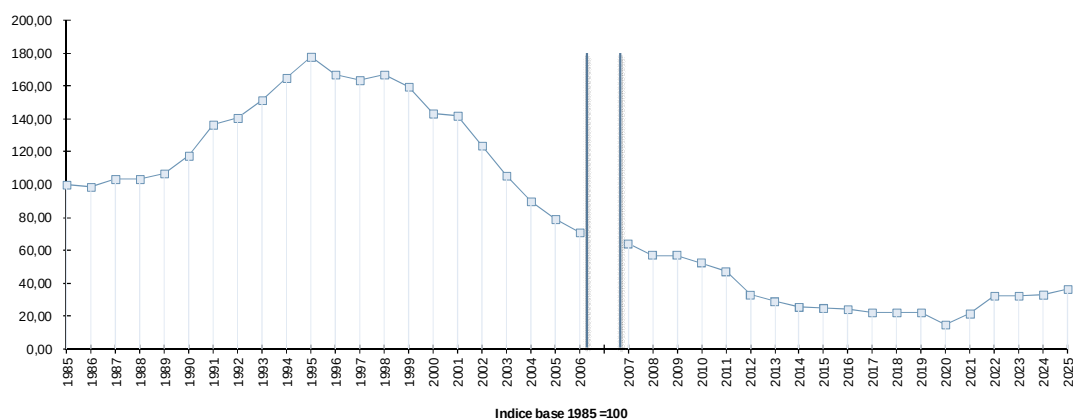
ANNO	LEGGERI	PESANTI	TOTALE
2006	70,27	29,73	100,00
2007	70,08	29,92	100,00
2008	70,36	29,64	100,00
2009	72,88	27,12	100,00
2010	72,41	27,59	100,00
2011	72,44	27,56	100,00
2012	72,25	27,75	100,00
2013	72,58	27,42	100,00
2014	72,33	27,67	100,00
2015	72,37	27,63	100,00
2016	71,98	28,02	100,00
2017	71,13	28,87	100,00
2018	70,53	29,47	100,00
2019	70,14	29,86	100,00
2020	64,02	35,98	100,00
2021	65,31	34,69	100,00
2022	68,68	31,32	100,00
2023	69,64	30,36	100,00
2024	69,60	30,40	100,00
2025	69,47	30,53	100,00

VEICOLI TEORICI MEDI GIORNALIERI
RIEPILOGO MENSILE



MESE	ANNO 2025	ANNO 2024	Variaz. %
Gennaio	39.380	39.380	0,00
Febbraio	40.135	39.510	1,58
Marzo	39.672	41.111	-3,50
Aprile	43.363	41.276	5,06
Maggio	44.509	47.111	-5,52
Giugno	55.130	50.888	8,34
Luglio	57.397	57.592	-0,34
Agosto	59.856	60.197	-0,57
Settembre	54.300	54.039	0,48
Ottobre	44.354	42.632	4,04
Novembre	36.713	37.079	-0,99
Dicembre	42.043	40.549	3,68

VENDITE BENZINA



AREE DI SERVIZIO

ANDAMENTO DELLE VENDITE DI BENZINA - "RITIRATO"
DAL 1985 AL 2006

ANNO	LITRI	INDICE
1985	55.758.003	100,00
1986	55.060.150	98,75
1987	57.534.308	103,19
1988	57.547.544	103,21
1989	59.450.345	106,62
1990	65.560.543	117,58
1991	75.973.577	136,26
1992	78.530.817	140,84
1993	84.383.598	151,34
1994	91.888.549	164,80
1995	99.115.131	177,76

ANNO	LITRI	INDICE
1996	93.070.294	166,92
1997	91.314.601	163,77
1998	93.079.241	166,93
1999	88.777.830	159,22
2000	79.956.879	143,40
2001	79.192.568	142,03
2002	68.827.932	105,29
2003	58.705.144	90,01
2004	50.187.126	79,04
2005	44.073.000	71,14
2006	39.666.056	63,99

ANDAMENTO DELLE VENDITE DI BENZINA - "EROGATO"
DAL 2007 AL 2025

ANNO	LITRI	INDICE
2007	35.677.781	63,99
2008	31.818.160	57,06
2009	31.797.489	57,03
2010	29.074.213	52,14
2011	26.280.728	47,13
2012	18.376.144	32,96
2013	16.113.308	28,90
2014	14.165.597	25,41
2015	13.812.146	24,77
2016	13.526.080	24,26
2017	12.545.681	22,50
2018	12.306.229	22,07
2019	12.252.307	21,97
2020	8.161.112	14,64
2021	11.861.415	21,27
2022	17.988.115	32,26
2023	18.140.822	32,53
2024	18.495.037	33,17
2025	20.179.831	36,19

NOTA:

Dal 2007, a seguito del diverso riferimento contrattuale (erogato rispetto al ritirato) i valori delle vendite non sono direttamente confrontabili. Si è comunque deciso di mantenere la serie del nuovo valore "erogato" legata all'indice originario (1985) per facilitare la lettura complessiva del trend di vendita.

VENDITE GPL



AREE DI SERVIZIO

ANDAMENTO DELLE VENDITE DI GPL - "RITIRATO"
DAL 1985 AL 2006

ANNO	LITRI	INDICE
1985	3.161.414	100,00
1986	2.690.468	85,10
1987	4.516.573	142,87
1988	5.741.773	181,62
1989	6.587.929	208,39
1990	7.464.760	236,12
1991	8.338.791	263,77
1992	7.247.138	229,24
1993	7.562.701	239,22
1994	8.564.941	270,92
1995	8.930.837	282,50

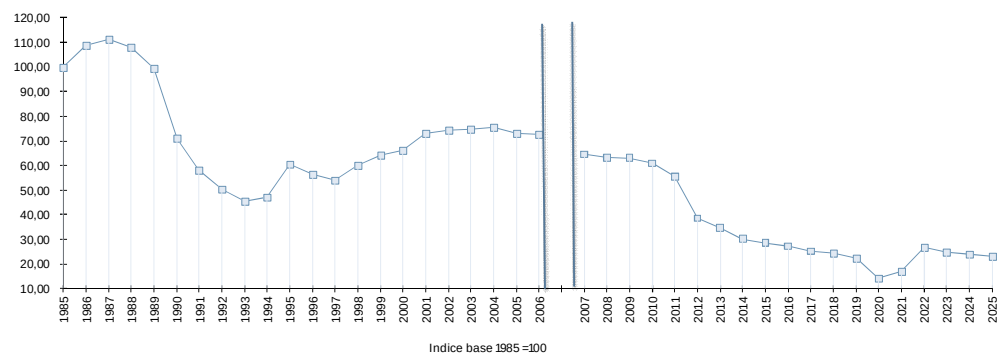
ANNO	LITRI	INDICE
1996	9.046.376	286,15
1997	7.412.344	234,46
1998	8.673.368	274,35
1999	7.660.643	242,32
2000	7.240.540	229,03
2001	7.006.575	221,63
2002	6.206.966	196,34
2003	5.509.970	174,29
2004	4.795.652	151,69
2005	4.912.928	155,40
2006	5.553.747	175,67

ANDAMENTO DELLE VENDITE DI GPL - "EROGATO" DAL
2007 AL 2025

ANNO	LITRI	INDICE
2007	6.535.717	206,73
2008	8.493.531	268,66
2009	10.328.392	326,70
2010	10.219.063	323,24
2011	10.386.363	328,54
2012	10.219.593	323,26
2013	9.020.468	285,33
2014	8.545.417	270,30
2015	8.028.390	253,95
2016	7.199.901	227,74
2017	6.156.490	194,74
2018	5.672.205	179,42
2019	5.277.183	166,92
2020	3.065.599	96,97
2021	3.411.486	107,91
2022	4.132.972	130,73
2023	4.024.723	127,31
2024	3.754.473	118,76
2025	3.675.313	116,26

NOTA:
Dal 2007, a seguito del diverso riferimento contrattuale (erogato rispetto al ritirato) i valori delle vendite non sono direttamente confrontabili.
Si è comunque deciso di mantenere la serie del nuovo valore "erogato" legata all'indice originario (1985) per facilitare la lettura complessiva del trend di vendita.

VENDITE GASOLIO



AREE DI SERVIZIO

ANDAMENTO DELLE VENDITE DI GASOLIO - "RITIRATO"
DAL 1985 AL 2006

ANNO	LITRI	INDICE
1985	167.199.288	100,00
1986	181.767.029	108,71
1987	185.899.343	111,18
1988	180.430.781	107,91
1989	166.504.945	99,58
1990	118.606.096	70,94
1991	96.930.662	57,97
1992	84.119.674	50,31
1993	75.844.911	45,36
1994	78.831.482	47,15
1995	101.066.584	60,45

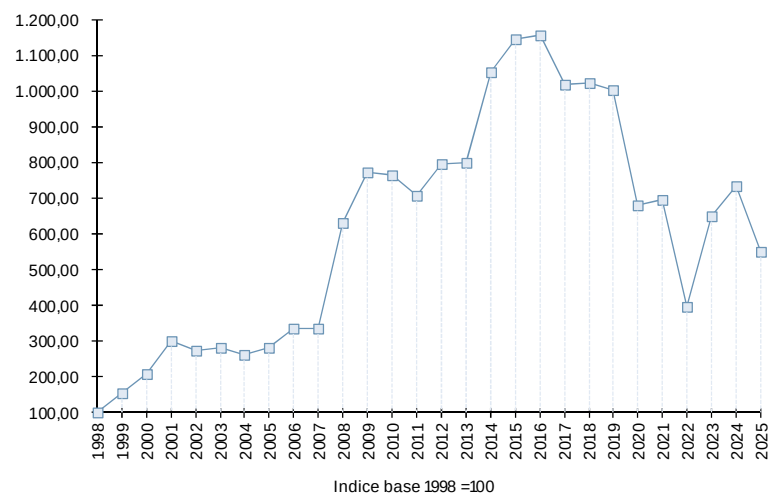
ANNO	LITRI	INDICE
1996	94.607.549	56,58
1997	89.919.403	53,78
1998	100.259.323	59,96
1999	107.294.769	64,17
2000	110.585.045	66,14
2001	121.834.824	72,87
2002	124.137.000	74,24
2003	125.073.286	74,80
2004	126.489.840	75,65
2005	122.376.657	73,19
2006	121.165.196	72,47

ANDAMENTO DELLE VENDITE DI GASOLIO - "EROGATO"
DAL 2007 AL 2025

ANNO	LITRI	INDICE
2007	107.874.654	64,52
2008	105.562.532	63,14
2009	105.331.124	63,00
2010	101.780.319	60,87
2011	92.774.248	55,49
2012	64.470.119	38,56
2013	57.869.418	34,61
2014	50.462.346	30,18
2015	47.732.966	28,55
2016	45.429.613	27,17
2017	41.955.040	25,09
2018	40.429.108	24,18
2019	37.353.512	22,34
2020	23.444.359	14,02
2021	28.241.971	16,89
2022	44.742.792	26,76
2023	41.133.498	24,60
2024	39.746.944	23,77
2025	38.681.757	23,14

NOTA:
Dal 2007, a seguito del diverso riferimento contrattuale (erogato rispetto al ritirato) i valori delle vendite non sono direttamente confrontabili.
Si è comunque deciso di mantenere la serie del nuovo valore "erogato" legata all'indice originario (1985) per facilitare la lettura complessiva del trend di vendita.

VENDITE METANO



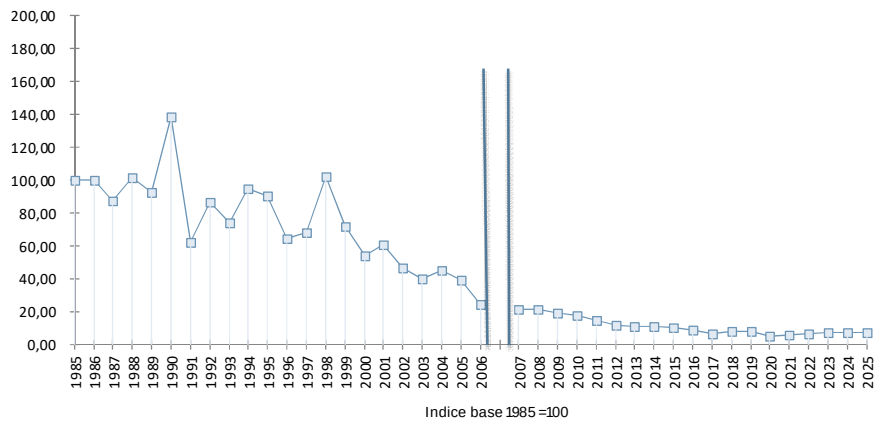
AREE DI SERVIZIO

ANDAMENTO DELLE VENDITE DI METANO
DAL 1998 AL 2025

ANNO	KG	INDICE
1998	192.000	100,00
1999	298.000	155,21
2000	403.641	210,23
2001	573.518	298,71
2002	522.386	272,08
2003	540.223	281,37
2004	503.791	262,39
2005	537.226	279,81
2006	644.176	335,51
2007	643.537	335,18
2008	1.210.544	630,49
2009	1.485.736	773,82
2010	1.468.980	765,09
2011	1.358.912	707,77
2012	1.523.702	793,59
2013	1.534.328	799,13
2014	2.023.960	1.054,15
2015	2.196.179	1.143,84
2016	2.217.529	1.154,96
2017	1.951.251	1.016,28
2018	1.958.266	1.019,93
2019	1.925.620	1.002,93
2020	1.305.145	679,76
2021	1.338.474	697,12
2022	759.754	395,71
2023	1.244.137	647,99
2024	1.408.700	733,70
2025	1.052.787	548,33

NOTA:
Il dato delle vendite di metano è sempre relativo alla quantità erogata.

VENDITE OLIO LUBRIFICANTE



AREE DI SERVIZIO

ANDAMENTO DELLE VENDITE DI OLIO LUBRIFICANTE - "RITIRATO"
DAL 1985 AL 2006

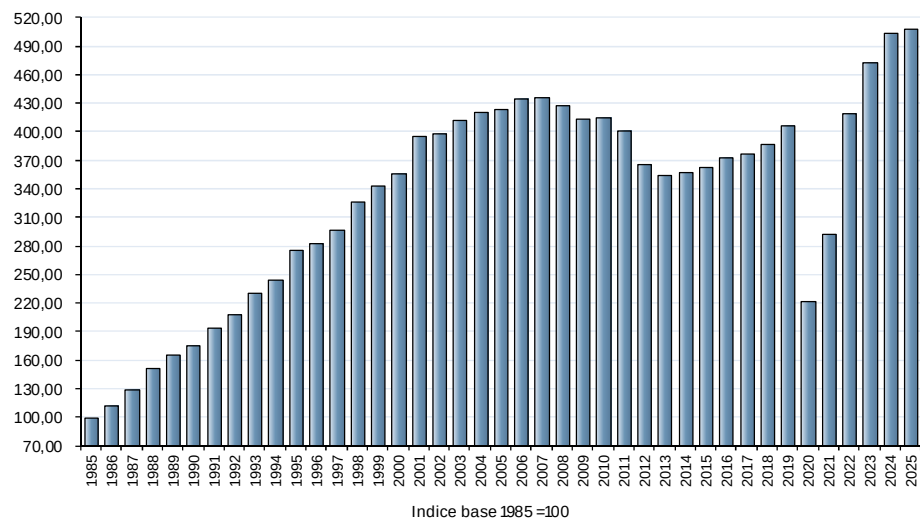
ANNO	KG	INDICE
1985	180.489	100,00
1986	180.765	100,15
1987	157.337	87,17
1988	183.635	101,74
1989	167.030	92,54
1990	249.486	138,23
1991	111.466	61,76
1992	155.704	86,27
1993	133.022	73,70
1994	170.620	94,53
1995	163.592	90,64
1996	116.274	64,42
1997	123.370	68,35
1998	184.335	102,13
1999	129.088	71,52
2000	97.435	53,98
2001	109.179	60,49
2002	83.757	46,41
2003	72.442	40,14
2004	81.254	45,02
2005	71.208	39,45
2006	43.492	24,10

ANDAMENTO DELLE VENDITE DI OLIO
LUBRIFICANTE - "EROGATO"
DAL 2007 AL 2025

ANNO	KG	INDICE
2007	38.107	21,11
2008	38.053	21,08
2009	35.058	19,42
2010	31.574	17,49
2011	26.782	14,84
2012	21.838	12,10
2013	20.324	11,26
2014	19.187	10,63
2015	18.395	10,19
2016	16.384	9,08
2017	12.387	6,86
2018	13.877	7,69
2019	14.569	8,07
2020	8.679	4,81
2021	11.101	6,15
2022	11.891	6,59
2023	12.882	7,14
2024	13.084	7,25
2025	12.729	7,05

NOTA:
Dal 2007, a seguito del diverso riferimento contrattuale (erogato rispetto al ritirato) i valori delle vendite non sono direttamente confrontabili.
Si è comunque deciso di mantenere la serie del nuovo valore "erogato" legata all'indice originario (1985) per facilitare la lettura complessiva del trend di vendita.

VENDITE PRODOTTI NON OIL



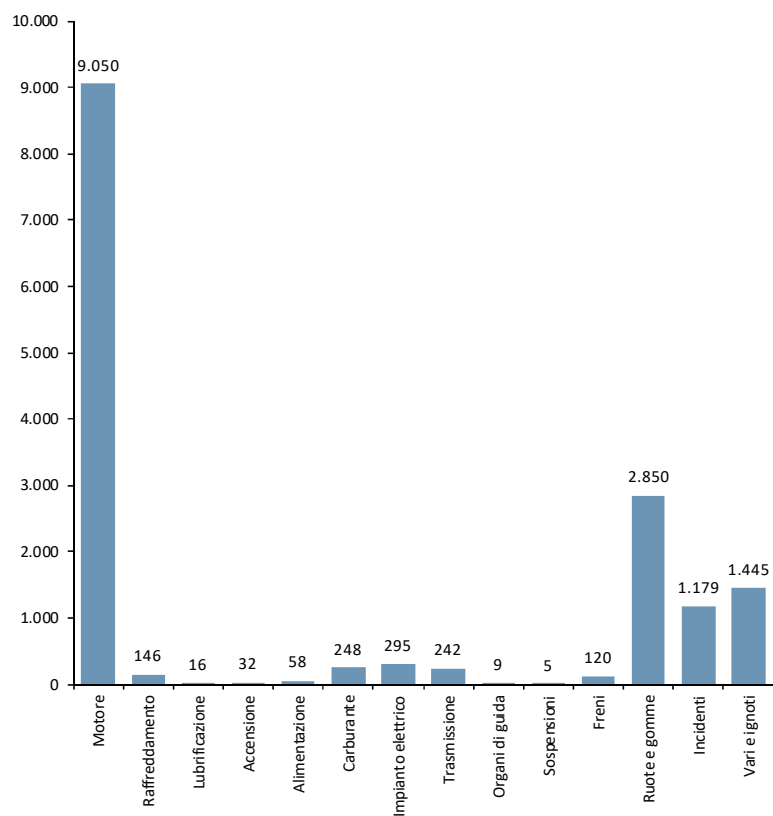
AREE DI SERVIZIO*

ANDAMENTO DELLE VENDITE PRODOTTI
NON OIL DAL 1985 AL 2025

ANNO	LIRE	EURO	INDICE
1985	22.187.184.894	11.458.725	100,00
1986	24.892.356.477		112,19
1987	28.612.644.036		128,96
1988	33.701.092.220		151,89
1989	36.751.186.462		165,64
1990	39.047.834.101		175,99
1991	43.050.168.012		194,03
1992	46.311.680.996		208,73
1993	51.082.121.569		230,23
1994	54.266.380.387		244,58
1995	61.205.610.709		275,86
1996	62.895.521.344		283,48
1997	66.056.619.635		297,72
1998	72.356.704.337		326,12
1999	76.251.361.653		343,67
2000	78.974.175.744	40.786.758	355,95
2001	87.718.005.258	45.302.569	395,35
2002		45.598.784	397,94
2003		47.250.334	412,35
2004		48.233.653	420,93
2005		48.625.499	424,35
2006		49.906.747	435,53
2007		50.044.800	436,74
2008		49.108.260	428,57
2009		47.478.328	414,34
2010		47.527.924	414,77
2011		45.988.284	401,34
2012		41.975.705	366,32
2013		40.671.705	354,94
2014		40.956.135	357,42
2015		41.669.859	363,65
2016		42.737.085	372,97
2017		43.234.617	377,31
2018		44.302.817	386,63
2019		46.649.531	407,11
2020		25.534.036	222,83
2021		33.550.110	292,79
2022		48.092.448	419,70
2023		54.273.521	473,64
2024		57.714.548	503,67
2025		58.294.139	508,73

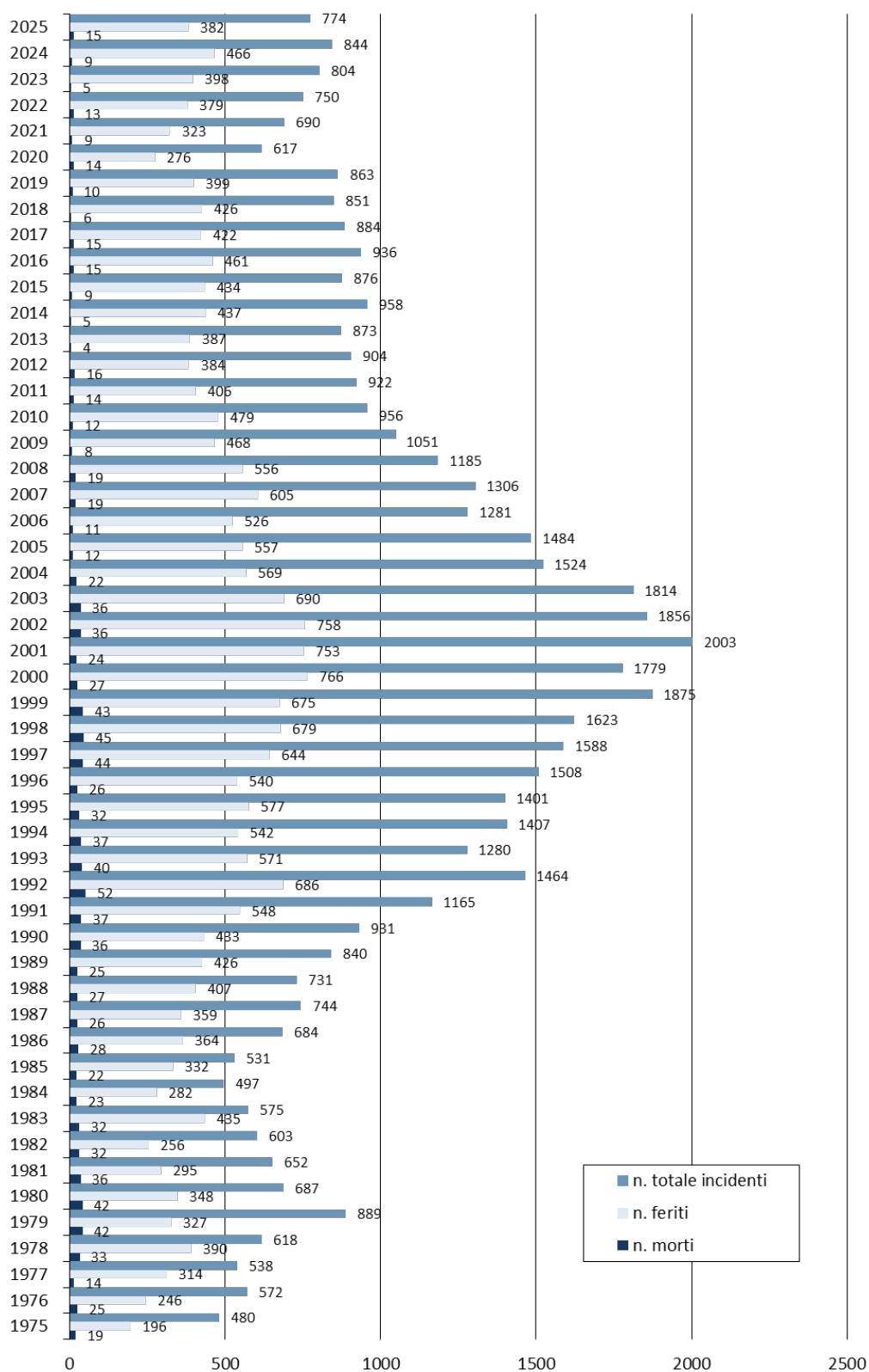
* : è ricompreso il fatturato dell'area Museale (Plessi Museum)

INTERVENTI SOCCORSO MECCANICO ANNO 2025



Motivo	Quantità
Motore	9.050
Raffreddamento	146
Lubrificazione	16
Accensione	32
Alimentazione	58
Carburante	248
Impianto elettrico	295
Trasmissione	242
Organi di guida	9
Sospensioni	5
Freni	120
Ruote e gomme	2.850
Incidenti	1.179
Vari e ignoti	1.445
Totale	15.695

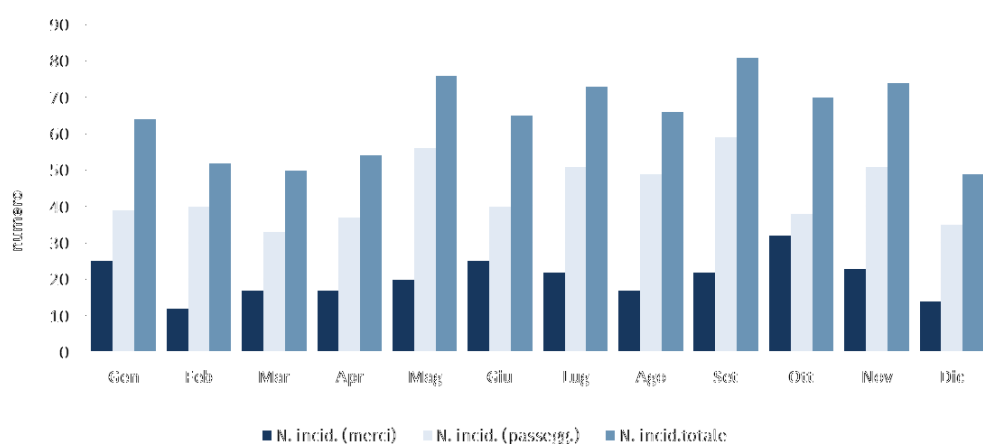
TOTALE INCIDENTI - FERITI - MORTI DAL 1975 AL 2025



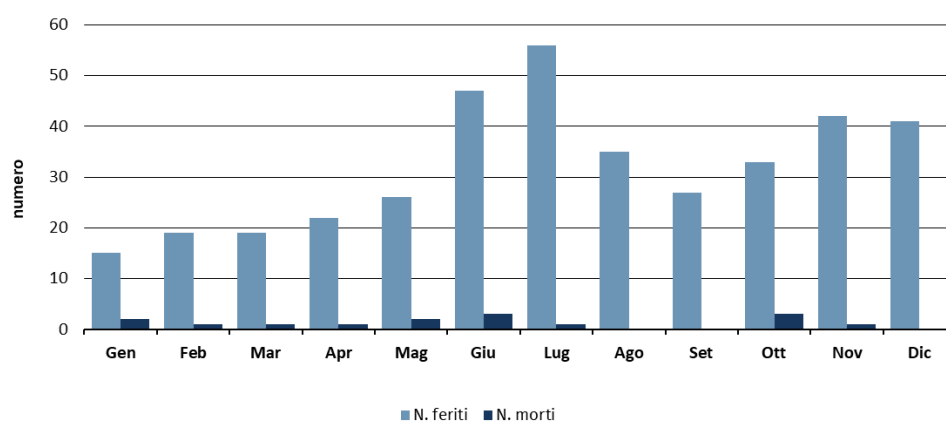
DISTRIBUZIONE INCIDENTI – FERITI – MORTI NEI MESI DEL 2025

	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic	Totale
N. incid. (passegg.)	39	40	33	37	56	40	51	49	59	38	51	35	528
N. incid. (merci)	25	12	17	17	20	25	22	17	22	32	23	14	246
N. incid.totale	64	52	50	54	76	65	73	66	81	70	74	49	774
N. feriti	15	19	19	22	26	47	56	35	27	33	42	41	382
N. morti	2	1	1	1	2	3	1	0	0	3	1	0	15

DISTRIBUZIONE INCIDENTI PER MESE



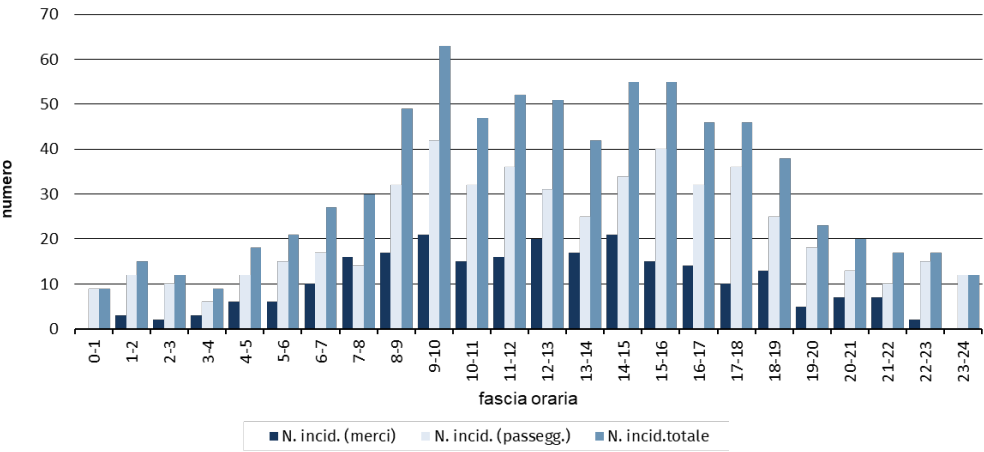
DISTRIBUZIONE DEI FERITI - MORTI PER MESE



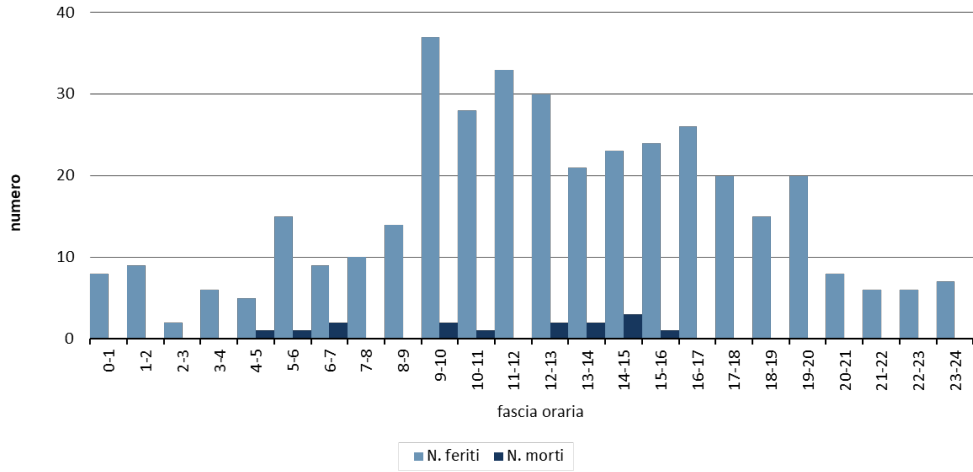
INCIDENTI - FERITI - MORTI DELL'ANNO 2025 PER FASCIA ORARIA

	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	Totale
N. incid. (passegg.)	9	12	10	6	12	15	17	14	32	42	32	36	31	25	34	40	32	36	25	18	13	10	15	12	528
N. incid. (merci)	0	3	2	3	6	6	10	16	17	21	15	16	20	17	21	15	14	10	13	5	7	7	2	0	246
N. incid. totale	9	15	12	9	18	21	27	30	49	63	47	52	51	42	55	55	46	46	38	23	20	17	17	12	774
N. feriti	8	9	2	6	5	15	9	10	14	37	28	33	30	21	23	24	26	20	15	20	8	6	6	7	382
N. morti	0	0	0	0	1	1	2	0	0	2	1	0	2	2	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	15

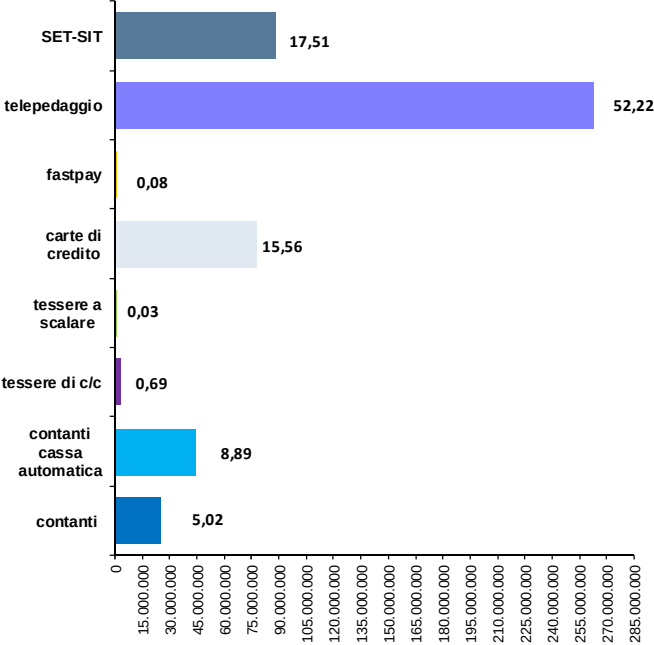
DISTRIBUZIONE INCIDENTI PER FASCIA ORARIA



DISTRIBUZIONE FERITI - MORTI PER FASCIA ORARIA

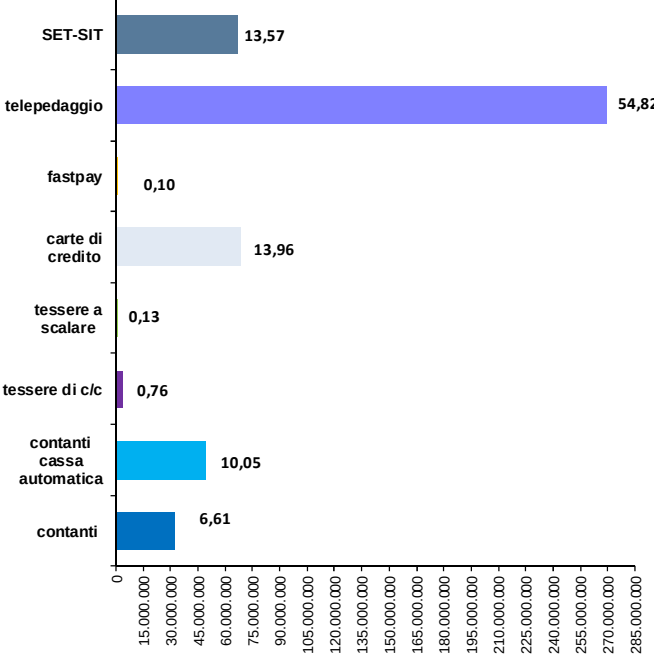


INCASSI SUDDIVISI PER TIPO DI PAGAMENTO
PERIODO 1 GENNAIO - 31 DICEMBRE 2025



anno 2025	totale euro	% sul totale
contanti	25.253.717,70	5,02%
contanti cassa automatica	44.724.573,59	8,89%
tessere di c/ c	3.472.125,90	0,69%
tessere a scalare	128.095,21	0,03%
carte di credito	78.290.280,00	15,56%
fastpay	399.013,40	0,08%
telepedaggio	262.756.976,50	52,22%
SET-SIT	88.108.278,40	17,51%
	503.133.060,70	100,00%

INCASSI SUDDIVISI PER TIPO DI PAGAMENTO
PERIODO 1 GENNAIO - 31 DICEMBRE 2024



anno 2024	totale euro	% sul totale
contanti	32.507.971,77	6,61%
contanti cassa automatica	49.441.809,15	10,05%
tessere di c/ c	3.735.824,20	0,76%
tessere a scalare	621.080,93	0,13%
carte di credito	68.708.753,70	13,96%
fastpay	509.472,90	0,10%
telepedaggio	269.741.574,60	54,82%
SET-SIT	66.800.645,90	13,57%
	492.067.133,15	100,00%

APPALTI DI LAVORI, FORNITURE, SERVIZI AGGIUDICATI NELL'ANNO 2025

TIPOLOGIA	OGGETTO DEL CONTRATTO	IMPORTO CONTRATTUALE EURO	RIBASSO
FORNITURE	Bando di gara n. 28/2024: Fornitura di due autocarri nuovi con pianale ribassato e contestuale alienazione di due autocarri usati	349.800,00	27,13%
FORNITURE	Bando di gara n. 01/2025: fornitura di n. 18 autocarri lastrati nuovi	439.438,95	10,41%
FORNITURE	Bando di gara n. 03/2025: fornitura di n. 10 autocarri lastrati nuovi	335.846,25	27,78%
FORNITURE	Bando di gara n. 04/2025: fornitura di n. 3 firewall Palo Alto Networks, inclusi di licenze della durata di 36 mesi	444.900,82	10,40%
FORNITURE	Bando di gara n. 13/2025: fornitura di n. 6 autovetture nuove allestite per il servizio di Polizia Stradale in autostrada	438.859,20	8,57%
FORNITURE	Bando di gara n. 17/2025: fornitura di 235.000 litri di gasolio per riscaldamento di stazioni autostradali e C.S.A. e per autotrazione di gruppi elettrogeni di emergenza	303.920,00	11,50%
FORNITURE	Bando di gara n. 22/2025: fornitura di n. 21 autovetture nuove	439.774,02	12,01%
TOTALE FORNITURE		2.752.539,24	
SERVIZI	Bando di gara n. 18/2024: servizio triennale di ordinaria manutenzione delle opere in verde, suddiviso in numero 6 lotti – lotto 3	2.451.839,96	24,41%
SERVIZI	Bando di gara n. 23/2024: servizio di manutenzione degli impianti SOS e degli impianti di telecomunicazione minori presenti lungo l'infrastruttura autostradale da Brennero a Modena, per un periodo di 36 mesi	1.298.621,91	20,55%
SERVIZI	Bando di gara n. 25/2024: Servizio triennale di raccolta, trasporto e conteggio del denaro introitato dalle stazioni autostradali	2.402.642,29	0,52%
SERVIZI	Bando di gara n. 7/2025: servizio assicurativo triennale polizza vita - copertura caso morte e invalidità permanente totale a favore dei dipendenti di Autostrada del Brennero S.p.A.	357.903,00	0,58%
SERVIZI	Bando di gara n. 14/2025: servizio di installazione di segnaletica temporanea lungo il tracciato autostradale	497.054,54	0,38%
SERVIZI	Bando di gara n. 18/2025: Servizio triennale di elaborazione dei cedolini paga e implementazione del software di gestione delle Risorse Umane	438.478,36	25,99%
SERVIZI	Bando di gara n. 12/2025: LOTTO 2: furto e rapina servizio assicurativo per la copertura all risk incendio e elettronica, all risk impianto fotovoltaico e per la copertura del rischio derivante da eventi catastrofici e calamitosi nonché del rischio furto e rapina	219.404,47	2,49%
TOTALE SERVIZI		7.665.944,53	
LAVORI	Bando di gara n. 22/2024: appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione di una stazione di rifornimento di idrogeno presso il C.S.A. di Verona – CUP J34E23000130005	13.201.873,54	10,40%
LAVORI	Bando di gara n. 26/2024: lavori di ordinaria manutenzione della pavimentazione in conglomerato bituminoso di tratti saltuari del nastro autostradale tra Affi (VR) e l'allacciamento con l'autostrada A1 (MO)	7.648.870,48	20,02%
LAVORI	Bando di gara n. 17/2024: realizzazione di sette barriere fonoassorbenti dal km 278+782 al km 282+533, nel comune di Gonzaga (MN) – CUP J31B17000650005	11.360.748,82	13,84%
LAVORI	Bando di gara n. 21/2024: lavori di manutenzione straordinaria di barriere di sicurezza nel tratto compreso tra Affi (VR) e Mantova nord - CIG B2E1046C5C; CUP J74E23000150005	9.681.304,91	21,08%
LAVORI	Bando di gara n. 10/2025: lavori di rifacimento dell'impianto carburanti e di adeguamento degli impianti accessori di piazzale dell'area di servizio Plose ovest	1.923.668,24	13,12%
LAVORI	Bando n. 20/2024: realizzazione di quattro barriere fonoassorbenti dal km 286+617 al km 289+795, nel comune di Rolo (RE) - CIG B2C0F9CC09; CUP J14E20002960005	7.939.032,27	18,31%
LAVORI	bando n. 24/2024: realizzazione, rifacimento e prolungamento di barriere fonoassorbenti dal km 134+578 al km 136+550 nel comune di Trento (TN) - CIG B3F14E0AC9; CUP J64E20000500005	13.615.546,60	11,08%
LAVORI	Bando di gara n. 30/2024: appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione di una stazione di rifornimento di idrogeno presso l'area di servizio Paganella est – CUP J34E23000120005	13.235.652,60	11,76%
LAVORI	Bando n. 31/2024: lavori di realizzazione di tre barriere fonoassorbenti dal km 76+260 al km 77+380 nel comune di Bolzano - CIG B4FA781B96; CUP J54E19000460005	6.810.156,11	14,54%
LAVORI	Bando di gara n. 06/2025: appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione di una stazione di rifornimento di idrogeno presso l'Autoporto Sadobre – CUP J44E23000110005	13.272.682,89	11,06%
LAVORI	Bando di gara n. 02/2025: appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione di una stazione di rifornimento di idrogeno presso l'area di servizio Paganella ovest – CUP J34E23000110005	12.782.187,74	11,48%
LAVORI	Bando di gara n. 09/2025: lavori di rifacimento delle protezioni laterali, dell'impermeabilizzazione delle solette e dei giunti di dilatazione dei sovrappassi autostradali n. 128 (km 292+032), n. 129 (km 294+070), n. 134 (km 300+916), n. 141 (km 308+549). – CIG B68A5E16C0	1.314.251,81	12,87%
LAVORI	Bando di gara n. 29/2024: lavori di rifacimento della stazione autostradale di Trento centro (TN) - CIG B45933BC7B; CUP J64E21002490005	9.025.193,72	12,57%
LAVORI	Bando di gara n. 20/2025: lavori di ordinaria manutenzione per l'impermeabilizzazione dei cordoli laterali in carreggiata sud e per il risanamento dei cordoli laterali in carreggiata nord, tra le progressive autostradali km 6+012 e km 8+730	9.538.364,67	12,39%
LAVORI	Bando di gara n. 16/2025: Manutenzione straordinaria delle barriere di sicurezza poste a protezione di punti singolari nel tratto compreso tra gli svincoli di Mantova Nord e Campogalliano (MO) - CUP J34E24000400005	4.733.090,02	16,77%
LAVORI	Bando di gara n. 19/2025: lavori di manutenzione della barriera vegetale all'altezza del km 311 della carreggiata sud, nel comune di Campogalliano (MO)	2.279.126,12	10,93%
TOTALE LAVORI		138.361.750,54	
TOTALE COMPLESSIVO APPALTO		148.780.234,31	

INFORMAZIONI RICHIESTE DALLA LEGGE N. 72 DEL 19.03.1983

In conformità all'art. 10 della Legge n. 72 del 19.03.1983 si precisa che l'ammontare complessivo delle rivalutazioni monetarie, per i beni tuttora in patrimonio, risulta dai seguenti prospetti

PROSPETTO 1 - Legge n. 72 del 19.03.1983						
Beni	Cespiti		Valori Totali	Fondi Ammortamento		Riserva di Rivalutazione
	Valori Bilancio	Importo Rivalutazione		Valori Bilancio	Importo Rivalutazione	
1977						
Corpo autostradale	70.669.284	49.468.499	120.137.783	1.726.563	1.208.594	48.259.905
Revisione prezzi corpo autostradale	15.139.664	10.597.765	25.737.428	-	-	10.597.765
1978						
Corpo autostradale	- 3.420	- 2.052	- 5.471	845.575	507.345	- 509.397
Revisione prezzi corpo autostradale	4.002	2.401	6.403	-	-	2.401
1979						
Corpo autostradale	- 2.452	- 981	- 3.433	815.765	326.306	- 327.287
Revisione prezzi corpo autostradale	-	-	-	-	-	-
1980						
Corpo autostradale	- 40.976	- 8.195	- 49.172	2.067.242	413.448	- 421.644
Revisione prezzi corpo autostradale	74.351	14.870	89.221	-	-	14.870
1981						
Corpo autostradale	163.259	16.326	179.585	2.319.247	231.925	- 215.599
Revisione prezzi corpo autostradale	263.805	26.380	290.185	-	-	26.380
TOTALE	86.267.516	60.115.013	146.382.529	7.774.391	2.687.618	57.427.395

PROSPETTO 2 – Legge n. 413 del 30.12.1991

Beni	Cespiti		Valori Totali	Imposta sostitutiva	Riserva di Rivalutazione
	Costo storico	Importo rivalutazione			
	1)	2)	(1+2) 3)	4)	5) (2-4)
Patrimonio devolvibile:					
Edifici di stazione e Centri Manutenzione	5.387.991	1.980.533	7.368.524	316.885	1.663.648
Totale A)	5.387.991	1.980.533	7.368.524	316.885	1.663.648
Patrimonio non devolvibile:					
Sede di Trento	7.037.636	816.063	7.853.700	130.570	685.493
Edificio di confine	72.761	281.466	354.226	45.034	236.431
Casa Clara	10.360	35.495	45.854	5.679	29.815
Totale B)	7.120.757	1.133.023	8.253.780	181.284	951.739
TOTALE A + B	12.508.747	3.113.556	15.622.304	498.169	2.615.387

Al fine di quanto prescritto dall'art. 10 della Legge 72/ 83, tutti i provvedimenti di rivalutazione adottati dalla Società, sono altresì riassunti nella seguente tabella, che espone per i cespiti rivalutati il valore originario, l'importo della rivalutazione effettuata ed il valore dei cespiti rivalutati nell'ultimo bilancio.

Categorie di Beni	Beni Rivalutati							Valore Iscritto in bilancio
	Costo storico	art. 2425 c.c.	Ln. 74/ 1952	Ln. 576/ 1975	Ln. 72/ 1983	Ln. 408/ 19 90	Ln. 413/ 1991	
Patrimonio devolvibile								
- corpo autostradale e revisione prezzi corpo autostradale	86.267.516	-	-	-	60.115.013	-	-	146.382.529
- edifici di stazione e centri manutenzione	5.387.991	-	-	-	-	-	1.980.533	7.368.524
Totale Patrimonio devolvibile	91.655.506	-	-	-	60.115.013	-	1.980.533	153.751.053
Patrimonio non devolvibile								
- immobili	7.120.757	-	-	-	-	-	1.133.023	8.253.780
Totale Patrimonio non devolvibile	7.120.757	-	-	-	-	-	1.133.023	8.253.780
TOTALE	98.776.263	-	-	-	60.115.013	-	3.113.556	162.004.832

CANONE – Legge 03.08.2009 n. 102-art.19

EX SOVRAPPREZZI – Legge 27.12.2006 n. 296-art. 1021

ANNO 2025	ACCONTO	SALDO	TOTALE
GENNAIO	3.060.748	161.568	3.222.317
FEBBRAIO	2.993.537	73.132	3.066.670
MARZO	3.258.988	94.767	3.353.755
APRILE	3.154.714	280.974	3.435.689
MAGGIO	3.613.932	40.841	3.654.774
GIUGNO	3.716.610	445.191	4.161.802
LUGLIO	4.259.285	267.966	4.527.251
AGOSTO	4.160.785	185.854	4.346.638
SETTEMBRE	3.906.740	277.951	4.184.690
OTTOBRE	3.389.851	335.262	3.725.113
NOVEMBRE	2.913.240	164.011	3.077.251
DICEMBRE	3.010.413	293.604	3.304.018
TOTALE	41.438.844	2.621.122	44.059.967

SITUAZIONE AL 31 DICEMBRE 2025

SITUAZIONE AL 31 dicembre 2025

PORTAFOGLIO ATTIVO IMMOBILIZZATO

- Titoli Obbligazionari

Codica ISIN	Descrizione	Nominale	Controvalore Euro
IT0005274805	BTP TF 2,05% AG27 EUR	21.000.000	20.471.427
IT0005323032	BTP TF 2,00% FB28 EUR	35.000.000	36.294.747
IT0005383309	BTP TF 1,35% AP30 EUR	20.000.000	20.548.900
IT0005484552	BTP TF 1,10% AP27 EUR	375.000	374.887
Totale Titoli Obbligazionari Deposito n. 1060831		76.375.000	77.689.961
IT0005390874	BTP TF 0,85% GE27 EUR	20.000.000	19.898.900
IT0005556011	BTP TF 3,85% ST26 EUR	45.000.000	45.517.204
IT0005584849	BTP FX 3,35% JUL29 EUR	9.500.000	9.780.107
IT0005416570	BTP TF 0,95% ST27 EUR	29.500.000	29.261.719
IT0005433690	BTP TF 0,25% MZ28 EUR	13.000.000	12.889.561
IT0005370306	BTP TF 2,10% LG26 EUR	16.500.000	16.539.348
IT0005428617	CCT-EU TV EUR6M+0,5% AP26 EUR	34.500.000	34.475.495
IT0005534984	CCT-EU TV EUR6M+0,8% OT28 EUR	4.500.000	4.468.810
Totale Titoli Obbligazionari Deposito n. 55643		172.500.000	172.831.144
IT0005274805	BTP TF 2,05% AG27 EUR	13.500.000	13.160.731
Totale Titoli Obbligazionari Deposito n. T58001147960		13.500.000	13.160.731
TOTALE PORTAFOGLIO ATTIVO IMMOBILIZZATO		262.375.000	263.681.836

PORTAFOGLIO ATTIVO CIRCOLANTE

- Titoli Obbligazionari - Fondi di investimento

Descrizione	Nominale divisa	Ctv divisa	Cambio	Controvalore Euro
Titoli obbligazionari in EURO	356.250.000	-	-	218.617.671
Totale Titoli Obbligazionari				218.617.671
Fondi di investimento in Euro	-	-	-	177.089.040
Fondi di investimento in USD	-	5.466.519	1,175	4.652.357
Fondi di investimento in CHF	-	282.908	0,931	303.745
Totale Fondi di investimento				182.045.142
TOTALE PORTAFOGLIO ATTIVO CIRCOLANTE				400.662.813

GIACENZE DI MAGAZZINO AL 31.12.2025

gruppo articoli	01 Vipiteno	02 Bolzano	03 S.Michele	04 Ala	05 Verona	06 Pegognaga	07 Trento	Valorizzazione al 31.12.2025 pz medio pond	Valorizzazione al 31.12.2024 pz medio pond	Differenze - +	
01 Sicurvia	987.281,91	838.591,16	544.320,61	713.090,31	1.042.070,14	1.149.944,68	24.590,72	5.299.889,53	5.947.130,69	-647.241,16	
02 Recinzioni	280.832,45		107.916,17	249.911,46	454.372,61	392.711,46		1.485.744,15	1.505.191,57	-19.447,42	
03 Segnaletica fissa	35.253,84	58.167,13	17.225,91	55.518,45	11.024,04	7.110,52	3.459,37	187.759,26	235.102,06	-47.342,80	
04 Segnaletica mobile	69.900,42	88.191,11	80.757,84	85.252,29	42.317,76	119.830,91	24.742,28	510.992,61	389.959,83		121.032,78
05 Materiale elettrico	92.892,92	119.641,79	15.530,28	72.280,29	218.734,51	262.156,64	264.478,38	1.045.714,81	831.588,67		214.126,14
06 Ricambi macc.operatrici	61.686,70	18.511,62	69.131,86	169.127,62	22.259,97	44.636,50	115.196,25	500.550,52	491.702,49		8.848,03
07 Vestiario (non util.)											
08 Carburanti e lubrificanti	89,18	263,98		473,76		89,18	1.426,92	2.343,02	459,94		1.883,08
09 Vernici e diluenti											
10 Sali fondenti	342.900,36	112.223,23	191.814,26	201.867,89	150.727,13	271.122,80		1.270.655,67	1.201.378,06		69.277,61
11 Gasolio riscaldamento											
12 Materiale di consumo	60.047,04	38.723,42	34.144,94	39.311,74	22.912,43	57.048,42	288.266,66	540.454,65	460.028,82		80.425,83
13 Materiali scorta impianti	9.344,19	6.933,82	6.933,82	10.338,12	9.344,19	7.800,55	219.653,20	270.347,89	285.812,70	-15.464,81	
14 Bigl. magn. e stampati							198.386,94	198.386,94	94.317,86		104.069,08
15 Vestiario e D.P.I.			124,52	354,50			437.898,06	438.377,08	522.427,54	-84.050,46	
Totali medio pond 31.12.2025	1.940.229,01	1.281.247,26	1.067.900,21	1.597.526,43	1.973.762,78	2.312.451,66	1.578.098,78	11.751.216,13	11.965.100,23	-213.884,10	
Totali medio pond 31.12.2024	1.633.760,72	1.345.853,34	1.273.442,99	1.577.378,65	2.434.574,66	2.227.083,56	1.473.006,31	11.965.100,23	importi in €		
Differenze - +		-64.606,08	-205.542,78		-460.811,88			-213.884,10			
	306.468,29			20.147,78		85.368,10	105.092,47				

PROSPETTO RIEPILOGATIVO TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO 2025 RIMASTO IN SOCIETÀ

DESCRIZIONE	T.F.R. AL 31.12.2024	DECREMENTI 2025		AUMENTI 2025		T.F.R. AL 31.12.2025
	FONDO	EROGAZIONE TFR ACCANTONATO in società	Rivalutaz. netta pagato c/o società	Rivalutaz. quota società	17%RIVALUT.	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	=1-2-3+4-5
PROVINCIA DI TRENTO						
Dirigenti	44.976	0	0	1.039	177	45.839
Esattori	334.417	0	0	9.102	1.547	341.972
CAU	191.118	103.946	1.940	4.352	740	88.844
Impiegati	1.837.630	25.901	309	41.772	7.101	1.846.090
Operai	372.542	7.582	134	8.588	1.460	371.954
PROVINCIA DI BOLZANO						
Esattori	400.459	0	0	9.178	1.560	408.077
Impiegati	261.007	31.662	66	5.575	948	233.907
Operai	596.857	43.064	0	12.681	2.156	564.319
PROVINCIA DI VERONA						
Esattori	403.394	76.112	920	6.319	1.074	331.606
Impiegati	145.211	48.905	0	3.614	614	99.305
Operai	183.164	58.536	934	4.191	712	127.172
PROVINCIA DI MANTOVA						
Esattori	469.218	56.585	117	8.314	1.413	419.416
Impiegati	156.701	0	0	5.819	989	161.531
Operai	213.762	72.546	0	3.264	555	143.925
PROVINCIA DI REGGIO EMILIA						
Esattori	43.676	3.412	41	871	148	40.947
Operai	0	0	0	0	0	0
PROVINCIA DI MODENA						
Esattori	206.289	15.935	306	4.019	683	193.384
Impiegati	578	0	0	37	6	609
Operai	0	0	0	0	0	0
TOTALE	5.860.999	544.187	4.766	128.735	21.885	5.418.896

**PATRIMONIO NON DEVOLVIBILE – IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE –
AMMORTAMENTI
VARIAZIONI AL 31.12.2025**

	CESPITE					FONDO AMMORTAMENTO					
	CONSISTENZA AL 01/01/2025	INCREMENTO AL 31.12.25	DECREMENTO AL 31.12.25	CONSISTENZA AL 31/12/2025	ALI.Q.	CONSISTENZA AL 01.01.25	AMM.ORDINARIO AL 31.12.25	AMM.ANTICIPATO AL 31.12.25	UTILIZZO AL 31.12.25	CONSISTENZA AL 31.12.25	RESIDUO D'AMMORTIZZARE AL 31.12.25
	(a)	(b)	(c)	d (a+b-c)		(e)	(f)	(g)	(h)	i (e+f+g-h)	l (d - i)
IMMOBILI											
A) SEDE SOCIALE											
- SEDE SOCIALE I° LOTTO	2.265.060	-	-	2.265.060	4 %	2.139.012	8.250	-	-	2.147.262	117.798
- SEDE SOCIALE I° LOTTO (OVEST)	5.349.577	-	-	5.349.577	4 %	3.201.264	213.983	-	-	3.415.247	1.934.330
- SEDE SOCIALE I° LOTTO (RIVL.30.12.91)	584.103	-	-	584.103	4 %	584.103	-	-	-	584.103	-
- SEDE SOCIALE II° LOTTO	7.110.715	-	-	7.110.715	4 %	6.583.440	27.931	-	-	6.611.371	499.344
- SEDE SOCIALE II° LOTTO (RIVL.30.12.91)	231.960	-	-	231.960	4 %	231.960	-	-	-	231.960	-
- SEDE SISTEMAZIONE ESTERNA	92.972	-	-	92.972	4 %	92.972	-	-	-	92.972	-
- EDIFICIO EX VISINTIN	5.065.499	-	-	5.065.499	4 %	1.626.176	172.694	-	-	1.798.870	3.266.629
B) ALTRI IMMOBILI											
- PARCHEGGI SILOS TRENTO	30.987	-	-	30.987	4 %	30.987	-	-	-	30.987	-
- CASA CLARA FORTEZZA (ESPROPRIO)	95.185	-	-	95.185	4 %	95.185	-	-	-	95.185	-
- CASA CLARA (RIVALUTAZIONE L. 30.12.91)	35.495	-	-	35.495	4 %	35.495	-	-	-	35.495	-
- STRUTTURE BRENNERO	-	-	-	-	4 %	-	-	-	-	-	-
- STRUTTURE BRENNERO (RIVALL.30.12.91)	-	-	-	-	4 %	-	-	-	-	-	-
- LUPO DI BRENNERO	330.186	-	-	330.186	-	-	-	-	-	-	330.186
- PREFABBRICATI E BARACCHE	138.419	-	-	138.419	10 %	138.419	-	-	-	138.419	-
- MAGAZZINI INTERPORTO	797.298	-	-	797.298	4 %	542.164	31.892	-	-	574.056	223.242
- MAGAZZINI AREA22	1.994.400	-	-	1.994.400	4 %	968.400	64.560	-	-	1.032.960	961.440
- CENTRO DIREZIONALE INTERPORTO	773.833	-	-	773.833	4 %	186.922	21.991	-	-	208.913	564.920
TOTALE	24.895.689	-	-	24.895.689		16.456.499	541.301	-	-	16.997.800	7.897.889
AUTOMEZZI, MOBILI ED ARREDI E MACCHINE UFFICIO											
A) MOBILI ED ARREDI											
- MOBILI SEDE I° LOTTO	1.445.735	25.736	-	1.471.471	12%	1.403.741	20.228	-	-	1.423.969	47.501
- MOBILI SEDE II° LOTTO	1.146.487	19.525	-	1.166.012	12%	1.103.803	16.974	-	-	1.120.777	45.236
- MOBILI SEDE III° LOTTO	316.098	4.891	-	320.989	12%	295.238	3.365	-	-	298.603	22.386
- MOBILI EX VISINTIN	94.562	-	-	94.562	12%	89.862	1.659	-	-	91.521	3.041
- ARREDI SEDE	1.543.575	-	-	1.543.575	12%	-	-	-	-	-	1.543.575
- BAR DI SEDE	161.644	6.336	-	167.980	12%	160.516	853	-	-	161.369	6.611
- ALTRI MOBILI E MACCHINE UFFICIO	3.485.105	256.903	-	3.742.008	12%	3.043.031	211.846	-	-	3.254.877	487.131
- MACCHINE UFFICIO ELETTRONICHE	11.002.191	487.847	30.693	11.459.345	20%	9.988.410	437.842	-	30.693	10.395.559	1.063.786
- CABLAGGIO STRUTTURATO	567.826	-	-	567.826	20%	567.826	-	-	-	567.826	-
B) AUTOMEZZI											
- AUTOVETTURE E MOTOCICOLI	2.958.319	191.813	317.691	2.832.441	25%	2.205.564	264.162	-	317.690	2.152.036	680.406
- AUTOMEZZI SERVIZIO POLIZIA DELLA STRADA	3.268.549	72.219	903.590	2.437.178	25%	2.171.862	449.141	-	889.842	1.731.161	706.017
- AUTOCICOLI	19.737.335	2.405.851	1.966.117	20.177.069	20%	14.840.430	1.723.226	-	1.881.890	14.681.766	5.495.304
TOTALE	45.727.426			45.980.457		35.870.283	3.129.295	-	3.120.115	35.879.464	10.100.994
TOTALE GENERALE	70.623.115			70.876.146		52.326.782	3.670.596	-	3.120.115	52.877.264	17.998.883

FISCALITÀ DIFFERITA CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE

DESCRIZIONE	IRES	IRAP	TOTALE
A) Credito al 31.12.2024	58.759.870	1.820.128	60.579.998
B) Eventi sorti nel 2025 (IRES 24% - Irap 3,10%)			
- spese rappresentanza	-	-	-
- acc.to f.di rischi riserve lavori	493.942	63.801	557.743
- acc.to f.di rischi legali	-	-	-
- acc.to f.di spese legali	89.131	11.513	100.644
- acc.to oneri diversi	268.571	34.690	303.261
- acc.to f.do svalut.crediti	-	-	-
- acc.to contr.province	-	-	-
- acc.to interessi f.do ferrovia	-	-	-
- acc.to f.do contest.vers.	-	-	-
- acc.to svalut. beni amm.li	-	-	-
- acc.to adeguamento prezzi	33.962	4.387	38.349
- emolumenti amministratori	58.728	-	58.728
- svalutazioni titoli attivo circolante	-	-	-
- compenso sindaci per bilancio	-	-	-
- incentivo all'esodo	546.566	-	546.566
- perdite su cambi	-	-	-
- eccedenza art. 107 deducibili nell'esercizio successivo	13.963.202	-	13.963.202
- utile su cambi	-	-	-
- dividendo non incassato	-	-	-
Crediti sospesi d'imposta anno 2025	15.454.102	114.391	15.568.493
C) Utilizzo crediti sorti ante 2025			
- spese rappresentanza	-	-	-
- acc.to f.di rischi riserve lavori	- 166.303 -	21.481 -	187.784
- acc.to f.di rischi legali	- 23.520 -	3.038 -	26.558
- acc.to f.di spese legali	- 97.532 -	12.598 -	110.130
- acc.to oneri diversi	-	-	-
- acc.to f.do svalut.crediti	-	-	-
- acc.to contr.province	-	-	-
- acc.to f.do interessi f.do ferrovia	-	-	-
- acc.to adeguamento prezzi	- 272.648 -	35.217 -	307.865
- emolumenti amministratori	- 8.904	- -	8.904
- compenso sindaci per bilancio	-	-	-
- acc.to svalut. beni amm.li	-	-	-
- acc.to svalut. titoli attivo circ.	-	-	-
- incentivo all'esodo	-	-	-
- acc.to art.107 es.prec.	-	-	-
- eccedenza art. 107 deducibili nell'esercizio successivo	- 13.346.985	- -	13.346.985
Crediti sospesi d'imposta ante 2025	- 13.915.892 -	72.334 -	13.988.226
Adeguamento del credito	- 230	- -	230
TOTALE CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE	60.297.850	1.862.185	62.160.035

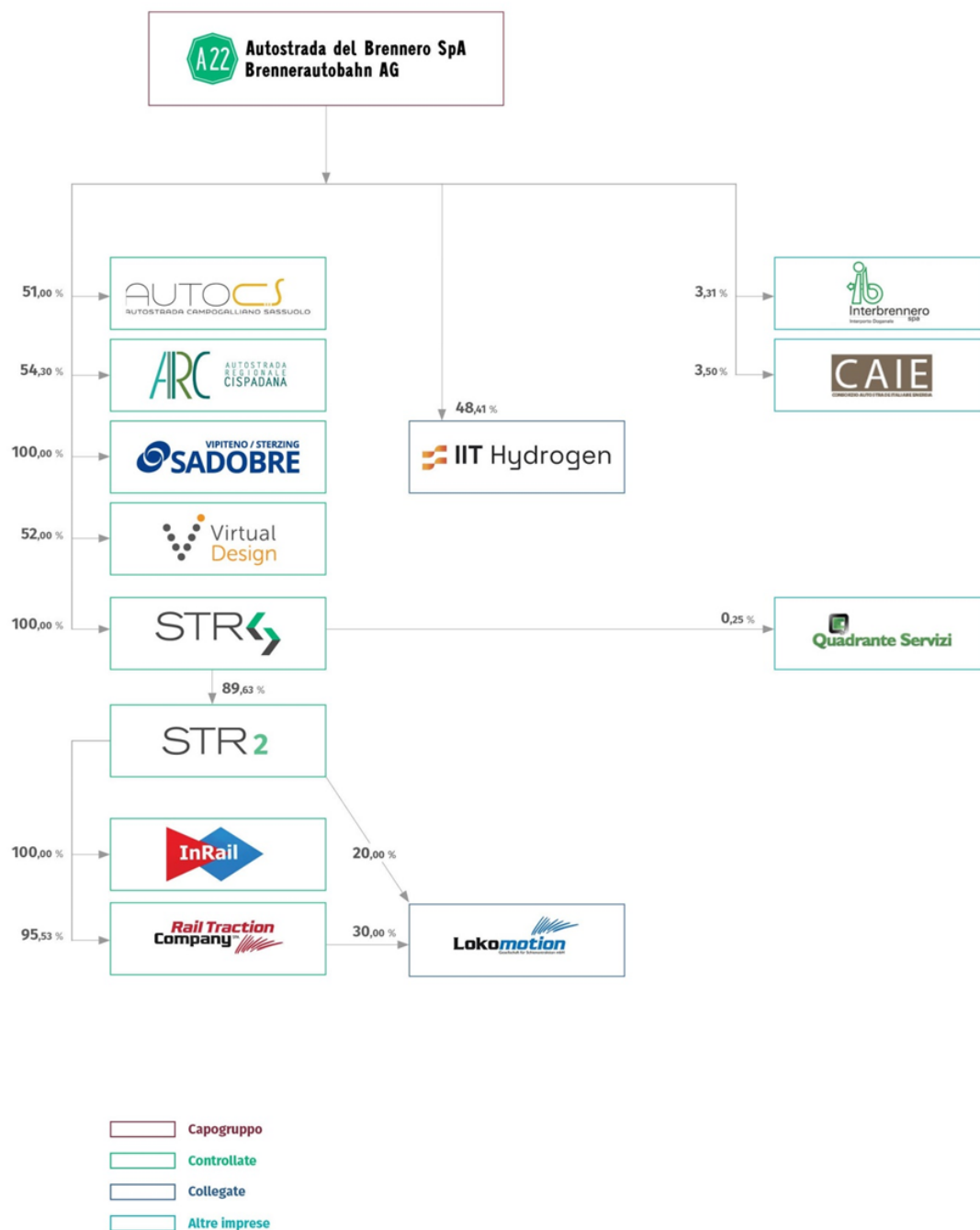
PROGRAMMA DEGLI INVESTIMENTI SECONDO GLI ATTI CONVENZIONALI VIGENTI

PIANO FINANZIARIO 2003-2045	SPESO COMPLESSIVO A TUTTO IL 31/12/2024				SPESO NEL SOLO ANNO 2025				COMPLESSIVO AL 31/12/2025			
	LAVORI	SOMME A DISPOSIZIONE	ONERI FINANZIARI	TOTALE	LAVORI	SOMME A DISPOSIZIONE	ONERI FINANZIARI	TOTALE	LAVORI	SOMME A DISPOSIZIONE	ONERI FINANZIARI	TOTALE
INO 1 TERZA CORSIA VERONA- INTERSEZIONE A1	9.591.412	18.370.737	-	27.962.149		608.110	-	608.110	9.591.412	18.978.847	-	28.570.259
ADEGUAMENTO DELLA CORSIA D'EMERGENZA INO 2 (CORSIA DINAMICA TRA INTERCONNESSIONE CON A4 A VERONA ED EGNA-ORA)	153.127.329	18.358.720	-	171.486.049	4.562.630	542.700	-	5.105.330	157.689.959	18.901.420	-	176.591.379
INO 3 SOVRAPPASSI VIE DI FUGA ED ACCESSI D'EMERGENZA	100.381.499	32.284.575	-	132.666.074	6.246.765	987.610	-	7.234.375	106.628.264	33.272.185	-	139.900.449
INO 4 INNOVAZIONI GESTIONALI	257.200.639	90.660.006	-	347.860.645	53.201.728	8.878.936	-	62.080.664	310.402.367	99.538.942	-	409.941.309
INO 5 PIAZZOLE DI EMERGENZA	18.919.611	1.364.660	-	20.284.270	-	171	-	171	18.919.611	1.364.831	-	20.284.441
INO 6 CASERMA PS DI TRENTO	4.711.561	2.793.989	-	7.505.550	-	991	-	991	4.711.561	2.794.980	-	7.506.541
INO 7 SVINCOLI AUTOSTRADALI LAVES PASTRENGO	-	90.544	-	90.544	-	-	-	-	-	90.544	-	90.544
TOTALE PARZIALE	543.932.051	163.923.231	-	707.855.282	64.011.123	11.018.518	-	75.029.641	607.943.174	174.941.748	-	782.884.922
COLLEGAMENTO STAZIONE ROVERETO SUD ALLA S.S. N° 240 - MORI OVEST-PONTE RAVAZZONE	57.492.397	11.715.283	-	69.207.680	-	-	-	-	57.492.397	11.715.283	-	69.207.680
ALTRI LAVORI/FORNITURE RELATIVI A PATRIMONIO DEVOLGIBILE	6.167.770	6.333.466	-	12.501.237	727.584			727.584	6.895.354	6.333.466	-	13.228.821
TOTALE	607.592.219	181.971.980	-	789.564.199	64.738.707	11.018.518	-	75.757.225	672.330.926	192.990.498	-	865.321.423

BILANCI E RELAZIONI **2025**

ALLEGATI
BILANCIO CONSOLIDATO 2025

ORGANIGRAMMA DI GRUPPO



PROSPETTO DELLE PARTECIPAZIONI AL 31.12.2025										ANNO 2024					ANNO 2025					differenze (anno 2025 - anno 2024)		
	CAPITALE SOCIALE AL 31.12.2024	PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2024	QUOTA %	N° AZIONI	VALORE NOMINALE QUOTA AL 31.12.2024	PATRIMONIO NETTO QUOTA AL 31.12.2024	IMMOBILIZZAZIONI IN BILANCIO AL 31.12.2024	VALORE		CAPITALE SOCIALE AL 31.12.2025*	PATRIMONIO NETTO AL 31.12.2025*	QUOTA %	N° AZIONI	VALORE NOMINALE QUOTA AL 31.12.2025	PATRIMONIO NETTO QUOTA AL 31.12.2025	IMMOBILIZZAZIONI IN BILANCIO AL 31.12.2025	VALORE	DIF. QUOTA CAPITALE SOCIALE	DIF. QUOTA PATRIMONIO NETTO	DIF. VALORE BILANCIO		
IMPRESE CONTROLLATE																						
STR Benetton Trasporto Rodati S.p.A. (1)	45000.000	107241041	100,00%	45000	45000.000	107241041	63.890007			45000.000	106949640	100,00%	45000	45000.000		63890007		-	-	291401		
(n. azioni 45000, valore nominale € 1000,00)																						
ARC Autosad Regione del Cispadano S.p.A.	70.000.000	70000.000	54,30%	380.100	380100000	38010.000	36298727			70000.000	70000.000	54,30%	380.100	380100000	380100000	36298727		-	-	-		
(n. azioni 700000, valore nominale € 1000,00)																						
Autosad Campogalliano Sestudio S.p.A.	70.000.000	70000.000	50,00%	35.700.000	35.7000000	35.700.000	35.700.000			70000.000	70000.000	50,00%	35.700.000	35.7000000	35.700.000	35.700.000		-	-	-		
(n. azioni 7000000, valore nominale € 100)																						
Sabotie S.p.A.	6.700.000	11677623	100,00%	6.700.000	6.7000000	11677623	170101000			6.700.000	12336402	100,00%	6.700.000	6.7000000	12336402	170101000		-	-	68379		
(n. azioni 3300000, valore nominale € 100)																						
Virtual Design S.r.l.	10.200	141388	52,00%	-	5304	74458	442000			10.200	152708	52,00%	-	5304	79408	442000		-	-	4350		
Valore in bilancio imprese controllate dir.							153.551.734									153.551.734		-	-	372.328		
IMPRESE COLLEGATE																						
IT Hydrogen ST	2000.000	469523	48,40%	-	983194	227295	227295			2000.000	536236	48,40%	-	983194	246036	983195		-	-	18741		
Valore in bilancio imprese collegate							227295									983196		-	-	740.901		
ALTRE IMPRESE																						
Industria S.p.A.	138933	54681240	33,0%	15225	457407	1855007	1010639			138933	55176590	33,0%	15225	457407	1826411	1001639		-	-	10534		
(n. azioni 4506331, valore nominale € 300)																						
Consorzio Autosad Italiana Energia	18330	115720	350%	-	4072	4050	3669			18330	115721	350%	-	4072	4050	3669		-	-	0		
(Fondo consortile € 107112,35)																						
Valore in bilancio altre imprese							1.014.309									1.014.309		-	-	10.504		
Totale III - Immobilizzazioni finanziarie										154.593.138					155.334.238					40.1574	740.901	
(1) STR Benetton Traspo. Rodati S.p.A.																						
IMPRESE CONTROLLATE																						
STR 2 S.p.A. (2)	1000.000	66859520	89,63%	886300	886300	7724178	76300000			1000000	86016602	89,63%	886300	886300	77096322	76300000		-	-	127855		
Valore in bilancio imprese controllate dir.							76.900.000									76.900.000		-	-	127855		
ALTRE IMPRESE																						
Quattrone Servizi S.r.l.	46000	5539690	0,25%	-	1040	13397	3100			46000	5446206	0,25%	-	1040	13316	3100		-	-	219		
Immobiliizzazioni finanziarie in bilancio STR S.p.A.										76.903.100					76.903.100					127.637		
(2) STR 2 S.p.A.																						
IMPRESE CONTROLLATE																						
Rail Traction Company S.p.A.	7150.000	15076034	95,53%	683033	6830395	14402135	38200000			7150.000	15388453	95,53%	683033	6830395	14700589	38200000		-	-	238454		
(n. azioni 715000, valore nominale € 10,00)																						
IRRI S.p.A.	1850.000	6546246	100,00%	1850.000	1850.000	6546246	35700000			1850.000	4790222	100,00%	1850.000	1850.000	4790222	35700000		-	-	1750124		
(n. azioni 1850000, valore nominale € 100)																						
Valore in bilancio imprese controllate dir.							74.900.000									74.900.000		-	-	1.457.570		
IMPRESE COLLEGATE																						
Locomotion GmbH	2800.000	14422046	20,00%	-	520000	2884499	10300000			2800.000	13476539	20,00%	-	520000	2895308	10300000		-	-	893191		
Immobiliizzazioni finanziarie in bilancio STR 2 S.p.A.										85.800.000					85.800.000					1.646.762		
(3) RTC Rail Traction Company S.p.A.																						
IMPRESE COLLEGATE																						
Locomotion GmbH	2800.000	14076539	30,00%	-	780000	4222962	1517035			2800.000	13476539	30,00%	-	780000	4042362	1517035		-	-	180000		
Immobiliizzazioni finanziarie in bilancio RTC S.p.A.										1517035					1517035					1517035		

* Si non disponibile il dato del Patrimonio Netto al 31/12/2025, in quanto il bilancio della società partecipata non risulta approvato alla data della redazione del presente prospetto, sono stati inseriti i dati scritti nell'ultimo bilancio approvato oppure disponibili dal progetto di bilancio editato dal CoA.

**PROSPETTO DI RACCORDO
TRA PATRIMONIO NETTO E RISULTATO DEL PERIODO
DELLA CAPOGRUPPO E CONSOLIDATI**

	(Importi in migliaia di euro)			
	Consolidato 2025		Consolidato 2024	
	PN	Risultato	PN	Risultato
Risultanze da bilancio civilistico della Capogruppo	1.048.768	89.062	995.000	97.923
Eliminazione del valore di carico delle partecipazioni consolidate				
Differenza tra valore di carico e valore del Patrimonio netto contabile delle società consolidate integralmente	(3.021)	(7.119)	4.125	(7.564)
Valutazione delle partecipazioni ad equity	(7.449)	(936)	(6.512)	(83)
Eliminazione di effetti di operazioni compiute tra società consolidate:				
Elisione plusvalori da operazioni societarie infragruppo	0	0	0	0
Elisione plusvalore cessione progetto a consociata	(4.850)	0	(4.850)	0
Elisione capitalizzazioni intercompany	(2.810)	(211)	(2.597)	(153)
Elisione interessi capitalizzati intercompany	(398)	(214)	(185)	(185)
Elisione cessione cespiti intercompany	(525)	24	(549)	24
Elisione dividendi	0	0	0	(1.068)
Altre rettifiche:				
Contabilizzazione leasing secondo IAS 17/IFRS 16	3.657	(305)	3.976	93
Altro minore	2	1	(1)	1
Patrimonio netto e risultato di competenza del gruppo	1.033.374	80.302	988.407	88.986
Quota di competenza dei terzi	76.243	(144)	76.390	(357)
Patrimonio netto e risultato d'esercizio come riportati nel bilancio consolidato	1.109.617	80.158	1.064.797	88.629

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

(Importi in migliaia di euro)												
Descrizione	Capitale sociale	Riserva di rivalutazione	Riserva legale	Riserva azioni proprie	Riserva cash flow hedging	Altre riserve	Utili a nuovo	Utile (Perdita) d'esercizio del Gruppo	Totale Patrimonio Netto del Gruppo	Utile (Perdita) di terzi	Totale Patrimonio Netto di Terzi	Totale Patrimonio Netto Consolidato
Saldo al 31 dicembre 2022	55.472	5.555	11.094	(11.866)	210	737.775	8.164	91.012	897.417	365	78.759	976.540
Destinazione risultato 2022 della Capogruppo:												
- a Riserva Straordinaria						55.606		(55.606)	0			0
- a Riserva utili non realizzati								0	0			0
- a Dividendo								(37.943)	(37.943)	(137)		(38.080)
Variazione Riserva Cash Flow Hedging					- 106		10		(96)		(11)	(107)
Acquisto azioni Autostrade Regionale Cispadania SpA							1.710		1.710		(2.267)	(557)
Effetto dismissione/cessione beni in leasing							(537)		(537)			(537)
Effetto scritture di consolidamento 2022							(2.537)	2.537	0	(228)	228	0
Altro minore							80		80			80
Risultato d'esercizio						(1)		73.164	73.163	185		73.348
Saldo al 31 dicembre 2023	55.472	5.555	11.094	(11.866)	104	793.380	6.890	73.164	933.794	185	76.709	1.010.687
Destinazione risultato 2023 della Capogruppo:												
- a Riserva Straordinaria						44.739		(44.739)	0			0
- a Dividendo								(35.294)	(35.294)	(163)		(35.457)
Variazione Riserva Cash Flow Hedging					(58)				(58)		(7)	(65)
Acquisto azioni Autostrade Regionale Cispadania SpA									0			0
Effetto dismissione/cessione beni in leasing							891		891			891
Effetto scritture di consolidamento 2023							(6.868)	6.868	0	(22)	22	0
Altro minore					- 7	(1)	95	1	88		24	112
Risultato d'esercizio								88.986	88.986	(357)		88.629
Saldo al 31 dicembre 2024	55.472	5.555	11.094	(11.866)	39	838.118	1.008	88.986	988.407	(357)	76.748	1.064.797
Destinazione risultato 2024 della Capogruppo:												
- a Riserva legale									0			0
- a Fondo acquisto azioni proprie									0			0
- a Riserva Straordinaria						62.629		(62.629)	0			0
- a Riserva utili non realizzati								0	0			0
- a Riserva vincolata ritardati investimenti									0			0
- a Dividendo								(35.294)	(35.294)	(1)		(35.295)
Variazione Riserva Cash Flow Hedging					(26)				(26)		(3)	(29)
Effetto dismissione/cessione beni in leasing							(16)		(16)			(16)
Effetto scritture di consolidamento 2024							(8.937)	8.937		357	(357)	0
Altro minore					(3)	1	3		1		1	2
Risultato d'esercizio								80.302	80.302	(144)		80.158
Saldo al 31 dicembre 2025	55.472	5.555	11.094	(11.866)	10	900.748	(7.942)	80.302	1.033.374	(145)	76.389	1.109.617

AUTOCS – AUTOSTRADA CAMPOGALLIANO SASSUOLO SPA

BILANCIO 2025

STATO PATRIMONIALE – ATTIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Attivo					
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti					
Parte richiamata	25.668.100		25.668.642		- 542
Parte da richiamare	-		-		-
Totale crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (A)		25.668.100		25.668.642	- 542
B) Immobilizzazioni					
I - Immobilizzazioni immateriali					
1) costi di impianto e di ampliamento	3.165		3.165		-
Totale immobilizzazioni immateriali	3.165		3.165		-
II - Immobilizzazioni materiali					
1) terreni e fabbricati	-		-		-
2) impianti e macchinari	-		-		-
3) attrezzature industriali e commerciali	-		-		-
3 bis) autostrada in concessione	-		-		-
4) altri beni	-		-		-
5) immobilizzazioni in corso e acconti	34.822.399		20.773.293		14.049.106
Totale immobilizzazioni materiali	34.822.399		20.773.293		14.049.106
Totale immobilizzazioni (B)		34.825.564		20.776.458	14.049.106
C) Attivo circolante					
II - Crediti					
5-bis) crediti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	284.893		133.840		151.053
Totale crediti tributari	284.893		133.840		151.053
5-ter) imposte anticipate	11.076		13.434		- 2.358
5-quater) verso altri					
esigibili entro l'esercizio successivo	860		740		120
Totale crediti verso altri	860		740		120
Totale crediti	296.829		148.014		148.815
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni					
6) altri titoli	8.500.227		-		8.500.227
Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	8.500.227		-		8.500.227
IV - Disponibilità liquide					
1) depositi bancari e postali	14.592.024		26.541.413		- 11.949.389
3) danaro e valori in cassa	40		405		- 365
Totale disponibilità liquide	14.592.064		26.541.818		- 11.949.754
Totale attivo circolante (C)		23.389.120		26.689.832	- 3.300.712
D) Ratei e risconti		328.223		202.028	126.195
Totale attivo		84.211.007		73.336.960	10.874.047

AUTOCS – AUTOSTRADA CAMPOGALLIANO SASSUOLO SPA
BILANCIO 2025
STATO PATRIMONIALE – PASSIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Passivo					
A) Patrimonio netto					
I - Capitale	70.000.000		70.000.000		-
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	-		-		-
Totale A) patrimonio netto		70.000.000		70.000.000	-
B) Fondi per rischi e oneri		-		-	-
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		-		-	-
D) Debiti					
4) debiti verso banche					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		-		-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale debiti verso banche	-		-		-
7) debiti verso fornitori					
esigibili entro l'esercizio successivo	1.095.519		603.887		491.632
esigibili oltre l'esercizio successivo	5.463		3.436		2.027
Totale debiti verso fornitori	1.100.982		607.323		493.659
11) debiti verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	202.607		64.986		137.621
Totale debiti verso controllanti	202.607		64.986		137.621
11-bis) debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		-		-
Totale debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-		-		-
12) debiti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	24.709		18.341		6.368
Totale debiti tributari	24.709		18.341		6.368
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale					
esigibili entro l'esercizio successivo	11.413		11.123		290
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	11.413		11.123		290
14) altri debiti					
esigibili entro l'esercizio successivo	12.871.296		2.635.148		10.236.148
Totale altri debiti	12.871.296		2.635.148		10.236.148
Totale D) Debiti		14.211.007		3.336.921	10.874.086
E) Ratei e risconti		-		39	39
Totale passivo		84.211.007		73.336.960	10.874.047

AUTOCS – AUTOSTRADA CAMPOGALLIANO SASSUOLO SPA

BILANCIO 2025

CONTO ECONOMICO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Conto economico					
A) Valore della produzione					
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	549.310		516.227		33.083
5) altri ricavi e proventi					
contributi in conto esercizio	-		-		-
altri	42.252		3.067		39.185
Totale altri ricavi e proventi	42.252		3.067		39.185
Totale valore della produzione A)		591.562		519.294	72.268
B) Costi della produzione					
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	696		788		- 92
7) per servizi	977.916		651.249		326.667
8) per godimento di beni di terzi	4.806		8.721		- 3.915
10) ammortamenti e svalutazioni					
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	-		-		-
Totale ammortamenti e svalutazioni	-		-		-
14) oneri diversi di gestione	17.750		52.921		- 35.171
Totale costi della produzione B)		1.001.168		713.679	287.489
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)		- 409.606		- 194.385	- 215.221
C) Proventi e oneri finanziari					
15) proventi da partecipazioni					
16) altri proventi finanziari					
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-		-		-
d) proventi diversi dai precedenti					
altri	411.964		193.095		218.869
Totale proventi diversi dai precedenti	411.964		193.095		218.869
Totale altri proventi finanziari	411.964		193.095		218.869
17) interessi e altri oneri finanziari					
altri	-		-		-
Totale interessi e altri oneri finanziari	-		-		-
17-bis) utili e perdite su cambi	-		-		-
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)		411.964		193.095	218.869
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie					
18) rivalutazioni					
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-		-		-
Totale rivalutazioni	-		-		-
19) svalutazioni					
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-		-		-
Totale svalutazioni	-		-		-
Totale delle rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (18 - 19)		-		-	-
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)		2.358		1.290	3.648
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate					
imposte correnti	-		5.029		5.029
imposte differite e anticipate	2.358		- 6.319		8.677
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	2.358		- 1.290		3.648
21) Utile (perdita) dell'esercizio		-		-	-

ARC – AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA SPA

BILANCIO 2025

STATO PATRIMONIALE – ATTIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Attivo					
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti					
Parte richiamata	5.526.780		5.570.758		- 43.978
Parte da richiamare	-		-		-
Totale crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (A)		5.526.780		5.570.758	- 43.978
B) Immobilizzazioni					
I - Immobilizzazioni immateriali					
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	-		-		-
Totale immobilizzazioni immateriali	-		-		-
II - Immobilizzazioni materiali					
4) altri beni	1.500		1.500		-
5) immobilizzazioni in corso e acconti	64.099.422		62.983.262		1.116.160
Totale immobilizzazioni materiali	64.100.922		62.984.762		1.116.160
III - Immobilizzazioni finanziarie					
d-bis) verso altri					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		-		-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale crediti verso altri	-		-		-
Totale immobilizzazioni finanziarie	-		-		-
Totale immobilizzazioni (B)		64.100.922		62.984.762	1.116.160
C) Attivo circolante					
Immobilizzazioni materiali destinate alla vendita					
II - Crediti					
4) verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		-		-
Totale crediti verso controllanti	-		-		-
5) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		-		-
Totale crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-		-		-
5-bis) crediti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	44.751		42.933		1.818
Totale crediti tributari	44.751		42.933		1.818
5-ter) imposte anticipate	11.291		10.605		686
5-quater) verso altri					
esigibili entro l'esercizio successivo	1.220		19.879		- 18.659
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale crediti verso altri	1.220		19.879		- 18.659
Totale crediti	57.262		73.417		- 16.155
IV - Disponibilità liquide					
1) depositi bancari e postali	972.818		1.949.937		- 977.119
3) danaro e valori in cassa	290		290		-
Totale disponibilità liquide	973.108		1.950.227		- 977.119
Totale attivo circolante (C)		1.030.370		2.023.644	- 993.274
D) Ratei e risconti		390		1.047	- 657
Totale attivo		70.658.462		70.580.211	78.251

ARC – AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA SPA BILANCIO 2025 STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Passivo					
A) Patrimonio netto					
I - Capitale	70.000.000		70.000.000		-
Totale A) patrimonio netto		70.000.000		70.000.000	-
B) Fondi per rischi e oneri					
4) altri					
- altri fondi rischi	300.000		-		300.000
Totale altri fondi	300.000		-		
Totale B) Fondi per rischi ed oneri		300.000		-	300.000
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		-		-	-
D) Debiti					
4) debiti verso banche					
esigibili entro l'esercizio successivo	500		-		500
Totale debiti verso banche	500		-		500
7) debiti verso fornitori					
esigibili entro l'esercizio successivo	194.324		151.213		43.111
Totale debiti verso fornitori	194.324		151.213		43.111
11) debiti verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	95.345		71.688		23.657
Totale debiti verso controllanti	95.345		71.688		23.657
12) debiti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	32.749		16.749		16.000
Totale debiti tributari	32.749		16.749		16.000
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale					
esigibili entro l'esercizio successivo	10.125		10.055		70
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	10.125		10.055		70
14) altri debiti					
esigibili entro l'esercizio successivo	25.419		330.506	-	305.087
Totale altri debiti	25.419		330.506	-	305.087
Totale D) Debiti		358.462		580.211	- 221.749
E) Ratei e risconti		-		-	-
Totale passivo		70.658.462		70.580.211	78.251

ARC – AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA SPA

BILANCIO 2025

CONTO ECONOMICO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Conto economico					
A) Valore della produzione					
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	573.156		558.722		14.434
5) altri ricavi e proventi					
altri	23.223		22.602		621
Totale altri ricavi e proventi	23.223		22.602		621
Totale valore della produzione A)		596.379		581.324	15.055
B) Costi della produzione					
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	6.299		6.776	-	477
7) per servizi	547.249		496.959		50.290
8) per godimento di beni di terzi	25.245		28.157	-	2.912
9) per il personale					
a) salari e stipendi	-		-		-
b) oneri sociali	-		-		-
c) trattamento di fine rapporto	-		-		-
d) trattamento di quiescenza e simili	-		-		-
e) altri costi	-		-		-
Totale costi per il personale	-		-		-
10) ammortamenti e svalutazioni					
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	-		-		-
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	-		-		-
Totale ammortamenti e svalutazioni	-		-		-
13) altri accantonamenti	-		-		-
14) oneri diversi di gestione	4.287		36.513	-	32.226
Totale costi della produzione B)		583.080		568.405	14.675
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)		13.299		12.919	380
C) Proventi e oneri finanziari					
16) altri proventi finanziari					
d) proventi diversi dai precedenti					
altri	148		1		147
Totale proventi diversi dai precedenti	148		1		147
Totale altri proventi finanziari	148		1		147
17) interessi e altri oneri finanziari					
altri	-		-		-
Totale interessi e altri oneri finanziari	-		-		-
17-bis) utili e perdite su cambi	-		-		-
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)		148		1	147
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie					
18) rivalutazioni	-		-		-
19) svalutazioni	-		-		-
Totale delle rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (18 - 19)		-		-	-
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)		13.447		12.920	527
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate					
imposte correnti	14.133		12.430		1.703
imposte differite e anticipate	- 686		490	-	1.176
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	13.447		12.920		527
21) Utile (perdita) dell'esercizio		-		-	-

SADOBRE SPA

BILANCIO 2025

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Attivo					
B) Immobilizzazioni					
I - Immobilizzazioni immateriali					
6) immobilizzazioni in corso e acconti	-	-	-	-	-
Totale immobilizzazioni immateriali	-	-	-	-	-
II - Immobilizzazioni materiali					
1) terreni e fabbricati	8.259.969		8.537.400	-	277.431
2) impianti e macchinari	110.842		157.823	-	46.981
3) attrezzature industriali e commerciali	16.018		5.153	-	10.865
5) immobilizzazioni in corso e acconti	276.274		280.774	-	4.500
Totale immobilizzazioni materiali	8.663.103		8.981.150	-	318.047
Totale immobilizzazioni (B)		8.663.103		8.981.150	- 318.047
C) Attivo circolante					
II - Crediti					
1) verso clienti					
esigibili entro l'esercizio successivo	162.327		180.130	-	17.803
Totale crediti verso clienti	162.327		180.130	-	17.803
4) verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	164.614		352.473	-	187.859
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-	-	-
Totale crediti verso controllanti	164.614		352.473	-	187.859
5) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		-	-	-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-	-	-
Totale crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-		-	-	-
5-bis) crediti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	18.427		15.603	-	2.824
Totale crediti tributari	18.427		15.603	-	2.824
5-ter) imposte anticipate	173.697		277.358	-	103.661
5-quater) verso altri					
esigibili entro l'esercizio successivo	873		1.517	-	644
Totale crediti verso altri	873		1.517	-	644
Totale crediti	519.938		827.081	-	307.143
IV - Disponibilità liquide					
1) depositi bancari e postali	4.037.668		2.747.941	-	1.289.727
3) danaro e valori in cassa	1.134		1.641	-	507
Totale disponibilità liquide	4.038.802		2.749.582	-	1.289.220
Totale attivo circolante (C)		4.558.740		3.576.663	- 982.077
D) Ratei e risconti		549		600	- 51
Totale attivo		13.222.392		12.558.413	- 663.979

SADOBRE SPA
BILANCIO 2025
STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Passivo					
A) Patrimonio netto					
I - Capitale	6.700.000		6.700.000		-
II - Riserva da sovrapprezzo delle azioni					-
III - Riserve di rivalutazione	1.140.012		1.140.012		-
IV - Riserva legale	324.934		301.747		23.187
VI - Altre riserve, distintamente indicate					
Riserva straordinaria	3.512.677		3.072.116		440.561
Totale altre riserve	3.512.677		3.072.116		440.561
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	658.779		463.748		195.031
Totale A) patrimonio netto		12.336.402		11.677.623	658.779
Totale B) Fondi per rischi ed oneri		456.082		481.541	- 25.459
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		-		1.076	- 1.076
7) debiti verso fornitori					
esigibili entro l'esercizio successivo	246.531		250.201		- 3.670
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale debiti verso controllanti	246.531		250.201		- 3.670
11) debiti verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	46.185		73.153		- 26.968
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	46.185		73.153		- 26.968
12) debiti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	102.536		21.681		80.855
Totale debiti tributari	102.536		21.681		80.855
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale					
esigibili entro l'esercizio successivo	10.944		5.768		5.176
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	10.944		5.768		5.176
14) altri debiti					
esigibili entro l'esercizio successivo	23.712		47.370		- 23.658
Totale altri debiti	23.712		47.370		- 23.658
Totale D) Debiti		429.908		398.173	31.735
E) Ratei e risconti		-		-	-
Totale passivo		13.222.392		12.558.413	663.979

SADOBRE SPA

BILANCIO 2025

CONTO ECONOMICO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Conto economico					
A) Valore della produzione					
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.416.651		1.287.419		129.232
5) altri ricavi e proventi altri	818.260		833.435	-	15.175
Totale altri ricavi e proventi	818.260		833.435	-	15.175
Totale valore della produzione A)		2.234.911		2.120.854	114.057
B) Costi della produzione					
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	8		-		8
7) per servizi	480.057		497.710	-	17.653
8) per godimento di beni di terzi	2.813		3.131	-	318
9) per il personale					
a) salari e stipendi	61.427		97.298	-	35.871
b) oneri sociali	20.075		30.188	-	10.113
c) trattamento di fine rapporto	4.308		6.291	-	1.983
e) altri costi	675		1.607	-	932
Totale costi per il personale	86.485		135.384	-	48.899
10) ammortamenti e svalutazioni					
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	-		-		-
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	339.748		339.876	-	128
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-		-		-
Totale ammortamenti e svalutazioni	339.748		339.876	-	128
14) oneri diversi di gestione	546.126		551.420	-	5.294
Totale costi della produzione B)		1.455.237		1.527.521	- 72.284
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)		779.674		593.333	186.341
C) Proventi e oneri finanziari					
15) proventi da partecipazioni					
Totale proventi da partecipazioni	-		-		-
16) altri proventi finanziari					
d) proventi diversi dai precedenti					
altri	66.913		72.478	-	5.565
Totale proventi diversi dai precedenti	66.913		72.478	-	5.565
Totale altri proventi finanziari	66.913		72.478	-	5.565
17) interessi e altri oneri finanziari					
altri	10		-		10
Totale interessi e altri oneri finanziari	10		-		10
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)		66.903		72.478	- 5.575
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)		846.577		665.811	180.766
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate					
imposte correnti	109.596		47.778		61.818
imposte differite e anticipate	78.202		154.285	-	76.083
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	187.798		202.063	-	14.265
21) Utile (perdita) dell'esercizio		658.779		463.748	195.031

S.T.R. BRENNERO TRAPORTO ROTAIA SPA
BILANCIO 2025
STATO PATRIMONIALE - ATTIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Attivo					
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	-		-		-
B) Immobilizzazioni					
I - Immobilizzazioni immateriali					
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	-		-		-
Totale immobilizzazioni immateriali	-		-		-
II - Immobilizzazioni materiali					
1) terreni e fabbricati	25.790.000		25.790.000		-
Totale immobilizzazioni materiali	25.790.000		25.790.000		-
III - Immobilizzazioni finanziarie					
1) partecipazioni in					
a) imprese controllate	76.900.000		76.900.000		-
b) imprese collegate	-		-		-
c) imprese controllanti	-		-		-
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-		-		-
d-bis) altre imprese	3.100		3.100		-
Totale partecipazioni	76.903.100		76.903.100		-
2) crediti					
a) verso imprese controllate					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		1.971	-	1.971
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-	-	-
Totale crediti verso imprese controllate	-		1.971	-	1.971
Totale crediti	-		1.971	-	1.971
3) altri titoli	-		-	-	-
4) strumenti finanziari derivati attivi	-		-	-	-
Totale immobilizzazioni finanziarie	76.903.100		76.905.071	-	1.971
Totale immobilizzazioni (B)		102.693.100		102.695.071	- 1.971
C) Attivo circolante					
II - Crediti					
1) verso clienti					
esigibili entro l'esercizio successivo	75.991		77.311	-	1.320
Totale crediti verso clienti	75.991		77.311	-	1.320
4) verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	93.524		-		93.524
Totale crediti verso controllanti	93.524		-		93.524
5-bis) crediti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	76		39.558	-	39.482
Totale crediti tributari	76		39.558	-	39.482
5-ter) imposte anticipate	586		586		-
5-quater) verso altri					
esigibili entro l'esercizio successivo	1.668		-		1.668
Totale crediti verso altri	1.668		-		1.668
Totale crediti	171.845		117.455		54.390
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni					
1) partecipazioni in imprese controllate	-		-		-
2) partecipazioni in imprese collegate	-		-		-
6) altri titoli	3.634.422		3.583.853		50.569
Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	3.634.422		3.583.853		50.569
IV - Disponibilità liquide					
1) depositi bancari e postali	760.641		985.823	-	225.182
3) danaro e valori in cassa	619		651	-	32
Totale disponibilità liquide	761.260		986.474	-	225.214
Totale attivo circolante (C)		4.567.527		4.687.782	- 120.255
D) Ratei e risconti		628		4.023	- 3.395
Totale attivo		107.261.255		107.386.876	- 125.621

S.T.R. BRENNERO TRAPORTO ROTAIA SPA
BILANCIO 2025
STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Passivo					
A) Patrimonio netto					
I - Capitale	45.000.000		45.000.000		-
II - Riserva da sovrapprezzo delle azioni	18.894.000		18.894.000		-
IV - Riserva legale	9.000.000		9.000.000		-
VI - Altre riserve, distintamente indicate					
Riserva straordinaria	34.347.040		34.127.560		219.480
Varie altre riserve					
Totale altre riserve	34.347.040		34.127.560		219.480
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	- 291.400		219.481		- 510.881
Totale A) patrimonio netto		106.949.640		107.241.041	- 291.401
B) Fondi per rischi e oneri					
4) altri					
- altri fondi rischi	150.000		-		150.000
Totale altri fondi	150.000		-		150.000
Totale B) Fondi per rischi ed oneri		150.000		-	150.000
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato					
					-
D) Debiti					
7) debiti verso fornitori					
esigibili entro l'esercizio successivo	20.679		14.827		5.852
Totale debiti verso fornitori	20.679		14.827		5.852
11) debiti verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	18.500		18.500		-
Totale debiti verso controllanti	18.500		18.500		-
12) debiti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	11.307		12.146	-	839
Totale debiti tributari	11.307		12.146	-	839
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale					
esigibili entro l'esercizio successivo	3.175		2.925		250
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	3.175		2.925		250
14) altri debiti					
esigibili entro l'esercizio successivo	34.656		27.302		7.354
Totale altri debiti	34.656		27.302		7.354
Totale D) Debiti		88.317		75.700	12.617
E) Ratei e risconti		73.298		70.135	3.163
Totale passivo		107.261.255		107.386.876	- 125.621

S.T.R. BRENNERO TRAPORTO ROTAIA SPA

BILANCIO 2025

CONTO ECONOMICO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Conto economico					
A) Valore della produzione					
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	-		3.735	-	3.735
5) altri ricavi e proventi					
altri	87.179		119.744	-	32.565
Totale altri ricavi e proventi	87.179		119.744	-	32.565
Totale valore della produzione A)		87.179		123.479	- 36.300
B) Costi della produzione					
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	-		-		-
7) per servizi	194.308		168.587		25.721
8) per godimento di beni di terzi	2.726		5.568	-	2.842
12) accantonamenti per rischi	150.000		-		150.000
14) oneri diversi di gestione	143.841		155.651	-	11.810
Totale costi della produzione B)		490.875		329.806	- 161.069
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)		- 403.696		- 206.327	- 197.369
C) Proventi e oneri finanziari					
15) proventi da partecipazioni					
da imprese controllate	-		-		-
da imprese collegate	-		-		-
da imprese controllanti	-		-		-
da imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-		224.075	-	224.075
altri	-		-		-
Totale proventi da partecipazioni	-		224.075	-	224.075
16) altri proventi finanziari					
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	44.098		93.196	-	49.098
d) proventi diversi dai precedenti					
da imprese controllate	-		-		-
altri	19.468		34.716	-	15.248
Totale proventi diversi dai precedenti	19.468		34.716	-	15.248
Totale altri proventi finanziari	63.566		127.912	-	64.346
17) interessi e oneri finanziari					
altri	23		37	-	14
Totale interessi e oneri finanziari	23		37	-	14
17-bis) utili e perdite su cambi	-		-		-
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)		63.543		351.950	- 288.407
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie					
18) rivalutazioni					
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	12.397		74.201	-	61.804
Totale rivalutazioni	12.397		74.201	-	61.804
19) svalutazioni					
c) di titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	3.430		-		3.430
Totale svalutazioni	3.430		-		3.430
Totale delle rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (18 - 19)		8.967		74.201	- 65.234
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)		- 331.186		- 219.824	- 551.010
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate					
imposte correnti	-		340	-	340
imposte differite e anticipate	-		3	-	3
proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale	- 39.786		-	-	39.786
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		- 39.786		343	- 40.129
21) Utile (perdita) dell'esercizio		- 291.400		- 219.481	- 510.881

STR 2 SPA

BILANCIO 2025

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Attivo					
B) Immobilizzazioni					
I - Immobilizzazioni immateriali					
1) costi di impianto e di ampliamento	-		-		-
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	-		-		-
6) immobilizzazioni in corso e acconti	-		-		-
7) altre	-		-		-
Totale immobilizzazioni immateriali	-		-		-
III - Immobilizzazioni finanziarie					
1) partecipazioni in					
a) imprese controllate	74.900.000		74.900.000		-
b) imprese collegate	10.900.000		10.900.000		-
c) imprese controllanti	-		-		-
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-		-		-
d-bis) altre imprese	-		-		-
Totale partecipazioni	85.800.000		85.800.000		-
Totale immobilizzazioni finanziarie	85.800.000		85.800.000		-
Totale immobilizzazioni (B)		85.800.000		85.800.000	-
C) Attivo circolante					
II - Crediti					
3) verso imprese collegate					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		-		-
Totale crediti verso imprese collegate	-		-		-
4) verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	70.763		-		70.763
Totale crediti verso controllanti	70.763		-		70.763
5) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		-		-
Totale crediti verso imprese sottoposte	-		-		-
5-ter) imposte anticipate	-		-		-
5-quater) verso altri					
esigibili entro l'esercizio successivo	39.894		3.806		36.088
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale crediti verso altri	39.894		3.806		36.088
Totale crediti	110.657		3.806		106.851
IV - Disponibilità liquide					
1) depositi bancari e postali	199.297		435.196	-	235.899
3) danaro e valori in cassa	-		-		-
Totale disponibilità liquide	199.297		435.196	-	235.899
Totale attivo circolante (C)		309.954		439.002	-
D) Ratei e risconti		109		3.479	-
Totale attivo		86.110.063		86.242.481	-

STR 2 SPA

BILANCIO 2025

STATO PATRIMONIALE – PASSIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Passivo					
A) Patrimonio netto					
I - Capitale	1.000.000		1.000.000		-
II - Riserva da sovrapprezzo delle azioni	84.255.136		84.255.136		-
III - Riserve di rivalutazione	-		-		-
IV - Riserva legale	200.000		200.000		-
V - Riserve statutarie	-		-		-
VI - Altre riserve, distintamente indicate					
Riserva straordinaria	704.384		146.534		557.850
Totale altre riserve	704.384		146.534		557.850
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	-		-		-
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	-		-		-
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	- 142.648		557.850		- 700.498
Totale A) patrimonio netto		86.016.872		86.159.520	- 142.648
B) Fondi per rischi e oneri					
4) altri					
- altri fondi rischi	-		-		-
Totale altri fondi	-		-		-
Totale B) Fondi per rischi ed oneri		-		-	-
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		-		-	-
D) Debiti					
3) debiti verso soci per finanziamenti					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		-		-
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale debiti verso soci per finanziamenti	-		-		-
7) debiti verso fornitori					
esigibili entro l'esercizio successivo	3.638		24.229		- 20.591
Totale debiti verso fornitori	3.638		24.229		- 20.591
11) debiti verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	18.500		18.500		-
Totale debiti verso controllanti	18.500		18.500		-
11-bis) debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		-		-
Totale debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-		-		-
12) debiti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	16.483		23.596		- 7.113
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale debiti tributari	16.483		23.596		- 7.113
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale					
esigibili entro l'esercizio successivo	2.735		2.520		215
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	2.735		2.520		215
14) altri debiti					
esigibili entro l'esercizio successivo	51.835		14.116		37.719
Totale altri debiti	51.835		14.116		37.719
Totale D) Debiti		93.191		82.961	10.230
E) Ratei e risconti		-		-	-
Totale passivo		86.110.063		86.242.481	- 132.418

STR 2 SPA

BILANCIO 2025

CONTO ECONOMICO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Conto economico					
A) Valore della produzione					
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	-		-		-
5) altri ricavi e proventi					
altri	2.500		-		2.500
Totale altri ricavi e proventi	2.500		-		2.500
Totale valore della produzione A)		2.500		-	2.500
B) Costi della produzione					
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	278		556		278
7) per servizi	330.713		283.974		46.739
8) per godimento di beni di terzi	2.921		-		2.921
9) per il personale					
Totale costi per il personale	-		-		-
10) ammortamenti e svalutazioni					
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	-		-		-
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	-		-		-
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-		-		-
d) svalut. crediti compresi nell'att. circ. e delle disp. liquide	-		-		-
Totale ammortamenti e svalutazioni	-		-		-
11) variaz. rimanenze di mat. prime, suss., di consumo e merci	-		-		-
12) accantonamenti per rischi	-		-		-
13) altri accantonamenti	-		-		-
14) oneri diversi di gestione	1.999		2.037		38
Totale costi della produzione B)		335.911		286.567	49.344
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)		- 333.411		- 286.567	- 46.844
C) Proventi e oneri finanziari					
15) proventi da partecipazioni					
da imprese controllate	120.000		844.417		724.417
da imprese collegate	-		-		-
da imprese controllanti	-		-		-
da imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-		-		-
altri	-		-		-
Totale proventi da partecipazioni	120.000		844.417		724.417
16) altri proventi finanziari					
d) proventi diversi dai precedenti					
altri	-		-		-
Totale proventi diversi dai precedenti	-		-		-
Totale altri proventi finanziari	-		-		-
17) interessi e altri oneri finanziari					
verso imprese controllanti	-		-		-
verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-		-		-
altri	-		-		-
Totale interessi e altri oneri finanziari	-		-		-
17-bis) utili e perdite su cambi	-		-		-
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)		120.000		844.417	- 724.417
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie		-		-	-
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)		- 213.411		557.850	- 771.261
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate					
imposte correnti	-		-		-
imposte differite e anticipate	-		-		-
proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale	- 70.763		-		70.763
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	-	70.763	-	-	70.763
21) Utile (perdita) dell'esercizio		- 142.648		557.850	- 700.498

RAIL TRACTION COMPANY SPA

BILANCIO 2025

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Attivo					
B) Immobilizzazioni					
I - Immobilizzazioni immateriali					
3) diritti di brevetto ind. e diritti utilizz. opere dell'ingegno	38.230		26.089		12.141
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	66.713		33.010		33.703
6) immobilizzazioni in corso e acconti	1.250		14.550	-	13.300
7) altre	-		1.284	-	1.284
Totale immobilizzazioni immateriali	106.193		74.933		31.260
II - Immobilizzazioni materiali					
1) terreni e fabbricati	914.401		947.022	-	32.621
2) impianti e macchinari	23.765.109		15.125.236		8.639.873
3) attrezzature industriali e commerciali	5.045		6.096	-	1.051
4) altri beni	80.548		86.473	-	5.925
5) immobilizzazioni in corso e acconti	4.116.195		6.028.791	-	1.912.596
Totale immobilizzazioni materiali	28.881.298		22.193.618		6.687.680
III - Immobilizzazioni finanziarie					
1) partecipazioni in					
b) imprese collegate	1.517.035		1.517.035	-	-
d-bis) altre imprese	-		-	-	-
Totale partecipazioni	1.517.035		1.517.035		-
Totale immobilizzazioni finanziarie	1.517.035		1.517.035		-
Totale immobilizzazioni (B)		30.504.526		23.785.586	6.718.940
C) Attivo circolante					
I - Rimanenze					
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	55.117		60.982	-	5.865
Totale rimanenze	55.117		60.982		5.865
II - Crediti					
1) verso clienti					
esigibili entro l'esercizio successivo	1.724.710		3.761.756	-	2.037.046
Totale crediti verso clienti	1.724.710		3.761.756		2.037.046
3) verso imprese collegate					
esigibili entro l'esercizio successivo	1.300.074		2.907.735	-	1.607.661
Totale crediti verso imprese collegate	1.300.074		2.907.735		1.607.661
4) verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	423.356		-		423.356
Totale crediti verso controllanti	423.356		-		423.356
5) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	80.156		32.321		47.835
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	80.156		32.321		47.835
5-bis) crediti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	18.859		229.705	-	210.846
Totale crediti tributari	18.859		229.705		210.846
5-ter) imposte anticipate	2.002.846		2.522.774		519.928
5-quater) verso altri					
esigibili entro l'esercizio successivo	3.796.659		4.186.144	-	389.485
esigibili oltre l'esercizio successivo	144.082		141.901		2.181
Totale crediti verso altri	3.940.741		4.328.045		387.304
Totale crediti	9.490.742		13.782.336		4.291.594
IV - Disponibilità liquide					
1) depositi bancari e postali	3.973.216		3.709.333		263.883
3) danaro e valori in cassa	400		214		186
Totale disponibilità liquide	3.973.616		3.709.547		264.069
Totale attivo circolante (C)		13.519.475		17.552.865	4.033.390
D) Ratei e risconti		573.804		688.347	114.543
Totale attivo		44.597.805		42.026.798	2.571.007

RAIL TRACTION COMPANY SPA

BILANCIO 2025

STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Passivo					
A) Patrimonio netto					
I - Capitale	7.150.000		7.150.000		-
IV - Riserva legale	974.310		974.310		-
VI - Altre riserve, distintamente indicate					
Altre riserve, distintamente indicate	-		2		2
Riserva per operazioni di copertura flussi finanziari attesi	-		-		-
Totale altre riserve	-		2		2
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	-		-		-
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	6.951.726		9.827.903		- 2.876.177
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	312.417		- 2.876.177		3.188.594
Totale A) patrimonio netto		15.388.453		15.076.034	312.419
B) Fondi per rischi e oneri					
2) per imposte, anche differite	342.752		342.752		-
4) altri					
- altri fondi rischi	4.006.459		5.885.047		- 1.878.588
Totale altri fondi	4.006.459		5.885.047		- 1.878.588
Totale B) Fondi per rischi ed oneri		4.349.211		6.227.799	- 1.878.588
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		187.770		182.886	4.884
D) Debiti					
4) debiti verso banche					
esigibili entro l'esercizio successivo	837.661		478.643		359.018
esigibili oltre l'esercizio successivo	12.523.856		3.161.522		9.362.334
Totale debiti verso banche	13.361.517		3.640.165		9.721.352
7) debiti verso fornitori					
esigibili entro l'esercizio successivo	3.058.989		3.205.747		- 146.758
Totale debiti verso fornitori	3.058.989		3.205.747		- 146.758
10) debiti verso imprese collegate					
esigibili entro l'esercizio successivo	851.532		4.150.792		- 3.299.260
Totale debiti verso imprese collegate	851.532		4.150.792		- 3.299.260
11) debiti verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	4.256.408		185.358		4.071.050
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		6.001.971		- 6.001.971
Totale debiti verso controllanti	4.256.408		6.187.329		- 1.930.921
11-bis) debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	27.853		57.716		- 29.863
Totale debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	27.853		57.716		- 29.863
12) debiti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	138.194		155.791		- 17.597
Totale debiti tributari	138.194		155.791		- 17.597
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale					
esigibili entro l'esercizio successivo	414.398		451.250		- 36.852
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	414.398		451.250		- 36.852
14) altri debiti					
esigibili entro l'esercizio successivo	2.090.946		2.249.058		- 158.112
Totale altri debiti	2.090.946		2.249.058		- 158.112
Totale D) Debiti		24.199.837		20.097.848	4.101.989
E) Ratei e risconti		472.534		442.231	30.303
Totale passivo		44.597.805		42.026.798	2.571.007

RAIL TRACTION COMPANY SPA

BILANCIO 2025

CONTO ECONOMICO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Conto economico					
A) Valore della produzione					
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	41.785.168		63.207.328		- 21.422.160
5) altri ricavi e proventi					
contributi in conto esercizio	3.654.904		3.873.274		- 218.370
altri	2.282.202		1.799.162		- 483.040
Totale altri ricavi e proventi	5.937.106		5.672.436		264.670
Totale valore della produzione A)		47.722.274		68.879.764	- 21.157.490
B) Costi della produzione					
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	151.685		166.492		- 14.807
7) per servizi	20.179.430		43.276.011		- 23.096.581
8) per godimento di beni di terzi	6.002.270		8.541.261		- 2.538.991
9) per il personale					
a) salari e stipendi	13.562.669		13.406.394		- 156.275
b) oneri sociali	4.018.589		4.049.255		- 30.666
c) trattamento di fine rapporto	772.634		768.799		- 3.835
e) altri costi	148.230		173.419		- 25.189
Totale costi per il personale	18.502.122		18.397.867		104.255
10) ammortamenti e svalutazioni					
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	79.952		151.422		- 71.470
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.780.538		1.571.859		- 208.679
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-		-		-
d) svalut. crediti compresi nell'att. circ. e delle disp. liquide	-		-		-
Totale ammortamenti e svalutazioni	1.860.490		1.723.281		137.209
11) variaz. rimanenze di mat. prime, suss., di consumo e merci	5.865		9.777		- 3.912
12) accantonamenti per rischi	-		-		-
13) altri accantonamenti	381.934		463.501		- 81.567
14) oneri diversi di gestione	167.216		173.590		- 6.374
Totale costi della produzione B)		47.251.012		72.751.780	- 25.500.768
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)		471.262		3.872.016	4.343.278
C) Proventi e oneri finanziari					
15) proventi da partecipazioni					
da imprese collegate	180.000		-		- 180.000
Totale proventi da partecipazioni	180.000		-		180.000
16) altri proventi finanziari					
d) proventi diversi dai precedenti					
altri	29.436		187.312		- 157.876
Totale proventi diversi dai precedenti	29.436		187.312		157.876
Totale altri proventi finanziari	29.436		187.312		157.876
17) interessi e altri oneri finanziari					
verso imprese controllanti	99.650		19.867		- 79.783
verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-		-		-
altri	140.036		72.350		- 67.686
Totale interessi e altri oneri finanziari	239.686		92.217		147.469
17-bis) utili e perdite su cambi	-		23		23
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 + 17 + 17-bis)	-	30.250		95.118	- 125.368
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie		-		-	-
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)		441.012		3.776.898	4.217.910
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate					
imposte correnti	-		-		-
imposte relative a esercizi precedenti	-		-		-
imposte differite e anticipate	- 519.928		900.721		- 380.793
proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale	391.333		-		- 391.333
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	-	128.595	-	900.721	772.126
21) Utile (perdita) dell'esercizio		312.417		2.876.177	3.188.594

INRAIL SPA BILANCIO 2025 STATO PATRIMONIALE - ATTIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Attivo					
B) Immobilizzazioni					
I - Immobilizzazioni immateriali					
1) costi di impianto e di ampliamento	78.953		38.796		40.157
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	1.814.648		1.954.520		- 139.872
6) immobilizzazioni in corso e acconti	327.184		165.658		161.526
7) altre	106.149		69.274		36.875
Totale immobilizzazioni immateriali	2.326.934		2.228.248		98.686
II - Immobilizzazioni materiali					
2) impianti e macchinari	8.844.432		3.941.059		4.903.373
3) attrezzature industriali e commerciali	5.750		9.051		- 3.301
4) altri beni	30.816		36.185		- 5.369
5) immobilizzazioni in corso e acconti	2.066.570		3.028.911		- 962.341
Totale immobilizzazioni materiali	10.947.568		7.015.206		3.932.362
III - Immobilizzazioni finanziarie					
1) partecipazioni in					
d) imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-		-		-
d-bis) altre imprese	1.763		1.763		-
Totale partecipazioni	1.763		1.763		-
2) crediti					
d-bis) verso altri					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		-		-
esigibili oltre l'esercizio successivo	345.365		261.915		83.450
Totale crediti verso altri	345.365		261.915		83.450
Totale crediti	345.365		261.915		83.450
4) strumenti finanziari derivati attivi	9.879		38.568		- 28.689
Totale immobilizzazioni finanziarie	357.007		302.246		54.761
Totale immobilizzazioni (B)		13.631.509		9.545.700	4.085.809
C) Attivo circolante					
I - Rimanenze					
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	25.937		35.822		- 9.885
3) lavori in corso su ordinazione	-		-		-
Totale rimanenze	25.937		35.822		- 9.885
Immobilizzazioni materiali destinate alla vendita					
II - Crediti					
1) verso clienti					
esigibili entro l'esercizio successivo	17.568.239		16.566.924		1.001.315
esigibili oltre l'esercizio successivo	7.325		4.411		2.914
Totale crediti verso clienti	17.575.564		16.571.335		1.004.229
3) verso imprese collegate					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		-		-
Totale crediti verso imprese collegate	-		-		-
4) verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	197.756		-		197.756
Totale crediti verso controllanti	197.756		-		197.756
5) verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	27.852		57.716		- 29.864
Totale crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	27.852		57.716		- 29.864
5-bis) crediti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	325.356		406.546		- 81.190
Totale crediti tributari	325.356		406.546		- 81.190
5-ter) imposte anticipate	814.371		441.399		372.972
5-quater) verso altri					
esigibili entro l'esercizio successivo	4.361.325		3.230.702		1.130.623
Totale crediti verso altri	4.361.325		3.230.702		1.130.623
Totale crediti	23.302.224		20.707.698		2.594.526
IV - Disponibilità liquide					
1) depositi bancari e postali	2.912.721		2.143.441		769.280
3) danaro e valori in cassa	1.200		1.117		83
Totale disponibilità liquide	2.913.921		2.144.558		769.363
Totale attivo circolante (C)		26.242.082		22.888.078	3.354.004
D) Ratei e risconti		1.036.193		1.274.554	- 238.361
Totale attivo		40.909.784		33.708.332	7.201.452

INRAIL SPA

BILANCIO 2025

STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Passivo					
A) Patrimonio netto					
I - Capitale	1.850.000		1.850.000		-
II - Riserva da sovrapprezzo delle azioni	-		-		-
III - Riserve di rivalutazione	2.200.000		2.200.000		-
IV - Riserva legale	230.499		230.499		-
VI - Altre riserve, distintamente indicate					
Riserva straordinaria	1.829.889		2.087.451		- 257.562
Totale altre riserve	1.829.889		2.087.451		- 257.562
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	9.879		38.568		- 28.689
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	397.290		397.290		-
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	- 1.727.335		- 257.562		- 1.469.773
Totale A) patrimonio netto		4.790.222		6.546.246	- 1.756.024
B) Fondi per rischi e oneri					
3) strumenti finanziari derivati passivi	-		-		-
4) altri					
- altri fondi rischi	1.910.392		763.142		1.147.250
Totale altri fondi	1.910.392		763.142		1.147.250
Totale B) Fondi per rischi ed oneri		1.910.392		763.142	1.147.250
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		2.470.023		2.193.469	276.554
D) Debiti					
4) debiti verso banche					
esigibili entro l'esercizio successivo	2.291.371		1.162.411		1.128.960
esigibili oltre l'esercizio successivo	4.924.974		1.028.356		3.896.618
Totale debiti verso banche	7.216.345		2.190.767		5.025.578
5) debiti verso altri finanziatori					
esigibili entro l'esercizio successivo	-		-		-
Totale debiti verso altri finanziatori	-		-		-
7) debiti verso fornitori					
esigibili entro l'esercizio successivo	17.690.578		14.787.551		2.903.027
Totale debiti verso fornitori	17.690.578		14.787.551		2.903.027
11) debiti verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	2.129.990		3.094.856		- 964.866
Totale debiti verso controllanti	2.129.990		3.094.856		- 964.866
11-bis) debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	80.194		32.351		47.843
Totale debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	80.194		32.351		47.843
12) debiti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	1.519.814		1.275.016		244.798
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale debiti tributari	1.519.814		1.275.016		244.798
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale					
esigibili entro l'esercizio successivo	567.696		518.718		48.978
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	567.696		518.718		48.978
14) altri debiti					
esigibili entro l'esercizio successivo	2.495.578		2.178.931		316.647
Totale altri debiti	2.495.578		2.178.931		316.647
Totale D) Debiti		31.700.195		24.078.190	7.622.005
E) Ratei e risconti		38.952		127.285	- 88.333
Totale passivo		40.909.784		33.708.332	7.201.452

INRAIL SPA

BILANCIO 2025

CONTO ECONOMICO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Conto economico					
A) Valore della produzione					
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	66.178.247		62.511.113		3.667.134
2) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	-		-		-
3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione	-	-	35.000		35.000
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	237.068		152.454		84.614
5) altri ricavi e proventi					
contributi in conto esercizio	2.982.543		2.790.308		192.235
altri	2.601.314		1.432.704		1.168.610
Totale altri ricavi e proventi	5.583.857		4.223.012		1.360.845
Totale valore della produzione A)		71.999.172		66.851.579	5.147.593
B) Costi della produzione					
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	390.433		441.142	-	50.709
7) per servizi	41.042.295		36.659.228		4.383.067
8) per godimento di beni di terzi	16.552.257		15.720.048		832.209
9) per il personale					
a) salari e stipendi	10.892.906		9.788.263		1.104.643
b) oneri sociali	3.008.959		2.623.784		385.175
c) trattamento di fine rapporto	571.962		514.306		57.656
e) altri costi	1.667		1.000		667
Totale costi per il personale	14.475.494		12.927.353		1.548.141
10) ammortamenti e svalutazioni					
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	220.380		198.329		22.051
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	316.422		310.737		5.685
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-		-		-
d) svalut. crediti compresi nell'att. circ. e delle disp. liquide	100.000		130.000	-	30.000
Totale ammortamenti e svalutazioni	636.802		639.066	-	2.264
11) variaz. rimanenze di mat. prime, suss., di consumo e merci	9.885	-	3.358		13.243
12) accantonamenti per rischi	460.000		60.000		400.000
13) altri accantonamenti	-		250.000	-	250.000
14) oneri diversi di gestione	363.623		218.745		144.878
Totale costi della produzione B)		73.930.789		66.912.224	7.018.565
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)		- 1.931.617		- 60.645	- 1.870.972
C) Proventi e oneri finanziari					
15) proventi da partecipazioni					
da imprese collegate	-		-		-
Totale proventi da partecipazioni	-		-		-
16) altri proventi finanziari					
d) proventi diversi dai precedenti					
altri	3.555		3.511		44
Totale proventi diversi dai precedenti	3.555		3.511		44
Totale altri proventi finanziari	3.555		3.511		44
17) interessi e altri oneri finanziari					
verso imprese controllanti	152.243		91.356		60.887
verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-		-		-
altri	110.649		111.622	-	973
Totale interessi e altri oneri finanziari	262.892		202.978		59.914
17-bis) utili e perdite su cambi	286	-	1		287
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)		- 259.051		- 199.468	- 59.583
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie		-		-	-
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)		- 2.190.668		- 260.113	- 1.930.555
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate					
imposte correnti	95.322		72.042		23.280
imposte relative a esercizi precedenti	- 8.071		-		8.071
imposte differite e anticipate	- 372.972	-	74.593		298.379
proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale / trasparenza fiscale	- 177.612		-		177.612
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		- 463.333		- 2.551	- 460.782
21) Utile (perdita) dell'esercizio		- 1.727.335		- 257.562	- 1.469.773

VIRTUAL DESIGN

BILANCIO 2025

STATO PATRIMONIALE - ATTIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Attivo					
B) Immobilizzazioni					
I - Immobilizzazioni immateriali					
1) costi di impianto e di ampliamento	592		888	-	296
7) altre	15.923		-		15.923
Totale immobilizzazioni immateriali	16.515		888		15.627
II - Immobilizzazioni materiali					
1) terreni e fabbricati	112.291		115.286	-	2.995
2) impianti e macchinari	30.356		26.788		3.568
3) attrezzature industriali e commerciali	-		-		-
3 bis) autostrada in concessione	-		-		-
4) altri beni	43.615		23.622		19.993
5) immobilizzazioni in corso e acconti	-		-		-
Totale immobilizzazioni materiali	186.262		165.696		20.566
Totale immobilizzazioni (B)		202.777		166.584	36.193
C) Attivo circolante					
II - Crediti					
1) verso clienti					
esigibili entro l'esercizio successivo	196.314		164.678		31.636
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale crediti verso clienti	196.314		164.678		31.636
4) verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	40.860		-		40.860
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale crediti verso controllanti	40.860		-		40.860
5-bis) crediti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	4.200		16.030	-	11.830
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale crediti tributari	4.200		16.030	-	11.830
5-ter) imposte anticipate	4.513		2.150		2.363
5-quater) verso altri					
esigibili entro l'esercizio successivo	3.699		-		3.699
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale crediti verso altri	3.699		-		3.699
Totale crediti	249.586		182.858		66.728
IV - Disponibilità liquide					
1) depositi bancari e postali	12.878		35.717	-	22.839
2) assegni	-		-		-
3) danaro e valori in cassa	53		169	-	116
Totale disponibilità liquide	12.931		35.886	-	22.955
Totale attivo circolante (C)		262.517		218.744	43.773
D) Ratei e risconti		19.952		20.407	- 455
Totale attivo		485.246		405.735	79.511

VIRTUAL DESIGN

BILANCIO 2025

STATO PATRIMONIALE - PASSIVO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Stato patrimoniale					
Passivo					
A) Patrimonio netto					
I - Capitale	10.200		10.200		-
II - Riserva da sovrapprezzo delle azioni	-		-		-
III - Riserve di rivalutazione	-		-		-
IV - Riserva legale	2.040		2.040		-
VI - Altre riserve, distintamente indicate					
Riserva straordinaria	130.949		77.225		53.724
Altre riserve	1		-		1
Totale altre riserve	130.950		77.225		53.725
VII - Riserva per operazioni di copertura dei flussi finanziari attesi	-		-		-
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	-		-		-
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	9.518		53.723		44.205
Totale A) patrimonio netto		152.708		143.188	9.520
B) Fondi per rischi e oneri					
1) per trattamento di quiescenza e obblighi simili	193		186		7
3) strumenti finanziari derivati passivi	-		-		-
4) altri					
- altri fondi rischi	12.665		1.097		11.568
Totale altri fondi	12.665		1.097		11.568
Totale B) Fondi per rischi ed oneri		12.858		1.283	11.575
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		85.419		73.291	12.128
D) Debiti					
4) debiti verso banche					
esigibili entro l'esercizio successivo	61.248		66.695		5.447
esigibili oltre l'esercizio successivo	14.378		18.007		3.629
Totale debiti verso banche	75.626		84.702		9.076
7) debiti verso fornitori					
esigibili entro l'esercizio successivo	64.935		26.417		38.518
Totale debiti verso fornitori	64.935		26.417		38.518
11) debiti verso controllanti					
esigibili entro l'esercizio successivo	833		833		-
Totale debiti verso controllanti	833		833		-
12) debiti tributari					
esigibili entro l'esercizio successivo	20.393		10.519		9.874
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		-		-
Totale debiti tributari	20.393		10.519		9.874
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale					
esigibili entro l'esercizio successivo	25.421		20.177		5.244
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	25.421		20.177		5.244
14) altri debiti					
esigibili entro l'esercizio successivo	46.720		44.162		2.558
esigibili oltre l'esercizio successivo	-		310		310
Totale altri debiti	46.720		44.472		2.248
Totale D) Debiti		233.928		187.120	46.808
E) Ratei e risconti		333		853	520
Totale passivo		485.246		405.735	79.511

VIRTUAL DESIGN

BILANCIO 2025

CONTO ECONOMICO

	Parziali 2025	Totale 2025	Parziali 2024	Totale 2024	Scostamenti
Conto economico					
A) Valore della produzione					
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	874.455		780.131		94.324
2) variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	-		-		-
3) variazioni dei lavori in corso su ordinazione	-		-		-
4) incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	-		-		-
5) altri ricavi e proventi	-		-		-
contributi in conto esercizio	-		-		-
altri	3.655		2.916		739
Totale altri ricavi e proventi	3.655		2.916		739
Totale valore della produzione A)		878.110		783.047	95.063
B) Costi della produzione					
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	11.412		12.258		846
7) per servizi	415.503		344.000		71.503
8) per godimento di beni di terzi	45.488		48.436		2.948
9) per il personale					
a) salari e stipendi	244.863		192.925		51.938
b) oneri sociali	71.093		52.440		18.653
c) trattamento di fine rapporto	19.414		15.322		4.092
e) altri costi	5.050		4.560		490
Totale costi per il personale	340.420		265.247		75.173
10) ammortamenti e svalutazioni					
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	3.652		296		3.356
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	19.683		19.343		340
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-		-		-
d) svalut. crediti compresi nell'att. circ. e delle disp. liquide	-		-		-
Totale ammortamenti e svalutazioni	23.335		19.639		3.696
11) variaz. rimanenze di mat. prime, suss., di consumo e merci	-		-		-
12) accantonamenti per rischi	-		-		-
13) altri accantonamenti	-		-		-
14) oneri diversi di gestione	10.319		17.664		7.345
Totale costi della produzione B)		846.477		707.244	139.233
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)		31.633		75.803	44.170
C) Proventi e oneri finanziari					
16) altri proventi finanziari					
d) proventi diversi dai precedenti					
altri	-		-		-
Totale proventi diversi dai precedenti	-		-		-
Totale altri proventi finanziari	-		-		-
17) interessi e altri oneri finanziari					
verso imprese controllanti	-		-		-
verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	-		-		-
altri	4.691		8.491		3.800
Totale interessi e altri oneri finanziari	4.691		8.491		3.800
17-bis) utili e perdite su cambi	-		-		-
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	-	4.691	-	8.491	3.800
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie		-		-	-
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)		26.942		67.312	40.370
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate					
imposte correnti	19.787		13.589		6.198
imposte relative a esercizi precedenti	2.363		-		2.363
imposte differite e anticipate	-		-		-
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		17.424		13.589	
21) Utile (perdita) dell'esercizio		9.518		53.723	44.205

