



**Concessioni Autostradali Venete  
CAV S.p.A.**

**Bilancio d'esercizio  
al 31 dicembre 2013  
e relazioni**

***Concessioni Autostradali Venete CAV S.p.A.***

***Via Bottenigo, 64/A  
30175 Marghera (Venezia)***

***Capitale Sociale € 2.000.000,00 interamente versato***

***Registro Imprese, Codice Fiscale, Partita IVA 03829590276  
Iscrizione R.E.A. VE 0341881***

# Indice

<i>Convocazione dell'Assemblea</i>	<i>pag. 4</i>
<i>Cariche Sociali</i>	<i>pag. 5</i>
<i>Composizione del capitale sociale</i>	<i>pag. 6</i>
<b>RELAZIONE SULLA GESTIONE</b>	<i>pag. 7</i>
<i>Introduzione</i>	<i>pag. 8</i>
<i>Gestione economico - finanziaria</i>	<i>pag. 22</i>
Gestione economica	<i>pag. 22</i>
Gestione finanziaria	<i>pag. 26</i>
<i>Gestione autostradale</i>	<i>pag. 27</i>
Traffico	<i>pag. 27</i>
Introiti da pedaggio	<i>pag. 32</i>
Disciplina tariffaria	<i>pag. 32</i>
Altre informazioni gestionali	<i>pag. 34</i>
<i>Rapporti con l'ANAS S.p.A.</i>	<i>pag. 38</i>
<i>Rapporti con la Regione Veneto</i>	<i>pag. 40</i>
<i>Società partecipate</i>	<i>pag. 42</i>
<b>BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31.12.2013</b>	
<i>Stato Patrimoniale</i>	
Attività	<i>pag. 45</i>
Passività	<i>pag. 47</i>
<i>Conto Economico</i>	<i>pag. 48</i>
<i>Nota Integrativa</i>	<i>pag. 50</i>
Struttura e contenuto del bilancio	<i>pag. 51</i>
Principi contabili – Criteri di valutazione	<i>pag. 52</i>
Informazioni sullo Stato Patrimoniale: attività	<i>pag. 55</i>
Informazioni sullo Stato Patrimoniale: passività	<i>pag. 65</i>
Informazioni sul Conto Economico	<i>pag. 72</i>
Rendiconto finanziario	<i>pag. 80</i>
<b>PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA</b>	<i>pag. 81</i>
<b>ALLEGATI</b>	
<i>Tabella MIT: stato degli investimenti</i>	<i>pag. 83</i>
<i>Tabella Regione del Veneto</i>	<i>pag. 86</i>
<b>RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE</b>	<i>pag. 93</i>
<b>RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE</b>	<i>pag. 96</i>

# Convocazione dell'Assemblea

Ai sensi degli articoli 2364 e 2365 del Codice Civile i Signori Azionisti della Concessioni Autostradali **Venete** - CAV S.p.A. sono convocati in Assemblea Straordinaria e Ordinaria presso la sede legale, in Venezia-Marghera, Via Bottenigo, 64/a il giorno 30 aprile 2014 alle ore 11,30 in prima convocazione ed, occorrendo, il giorno 23 maggio 2014 alle ore 11,30 in seconda convocazione, per discutere e deliberare il seguente

## ORDINE DEL GIORNO

### **Parte straordinaria**

- Proposta di modifica degli articoli numero 11, 15, 21 e 23 dello Statuto sociale vigente.

### **Parte ordinaria**

- 1) Progetto di bilancio al 31.12.2013 e relazione sulla gestione, relazione del Collegio sindacale e relazione di certificazione: deliberare conseguenti;
- 2) Nomina Consiglio di Amministrazione per il triennio 2014/2016 ai sensi dell'articolo 15 dello Statuto sociale;
- 3) Determinazione emolumento Amministratori triennio 2014/2016;
- 4) Nomina del Collegio Sindacale per il triennio 2014/2016 e determinazione del compenso ai sensi e agli effetti dell'articolo 21 dello Statuto sociale;
- 5) Società partecipata Servizi Utenza Stradale S.c.p.a.: autorizzazione nomina rappresentante in seno al Consiglio di Amministrazione.

Ai sensi dell'articolo 12 dello Statuto sociale hanno diritto ad intervenire all'Assemblea i Soci che risultano regolarmente iscritti al libro Soci o che abbiano fatto richiesta di iscrizione al medesimo, almeno tre giorni prima della data fissata per la prima convocazione dell'Assemblea.

Ai sensi dell'articolo 2372 del Codice civile e dell'articolo 12 dello Statuto sociale i Soci possono farsi rappresentare in Assemblea previo rilascio di delega scritta.

L'intervento all'Assemblea, ai sensi dell'articolo 11 dello Statuto sociale, può avvenire anche in audio o audio video collegamento.

Distinti saluti.

IL PRESIDENTE  
(Tiziano BEMBO)

Venezia, 1 aprile 2014

# Cariche sociali

## CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE (1)

*Presidente*  
BEMBO Tiziano

*Amministratore Delegato*  
BUONCRISTIANO Piero (2)

*Consiglieri*  
CADEL Fabio  
MUCILLI Eutimio (3)

## COLLEGIO SINDACALE

*Presidente*  
SALSONE Antonia

*Sindaci effettivi*  
CELICO Gaetana  
VENUTI Paolo

*Sindaci supplenti*  
ARDUINI Gianluca  
SCIUTO Romana

## DIREZIONE

*Direttore Amministrativo*  
BORDIGNON Giovanni

*Direttore di Esercizio*  
MATASSI Angelo(4)

*Direttore del Personale*  
BRAGATO Paolo (5)

*Direttore Tecnico*  
FUSCO Sabato (6)

## SOCIETA' DI REVISIONE

RIA GRANT THORNTON S.p.A.

(1) L'Assemblea del 15 dicembre 2011 ha nominato il Consiglio di Amministrazione composto da 5 consiglieri. In data 10 aprile 2013, il consigliere Giampietro Marchese si è dimesso. L'Assemblea non ha ancora provveduto alla sua sostituzione;

(2) il Consiglio di Amministrazione nella riunione del 20 novembre 2013 ha nominato il consigliere Piero Buoncristiano Amministratore Delegato di CAV S.p.A.;

(3) Eutimio Mucilli in data 20 novembre 2013 ha rassegnato le dimissioni dalla carica di Amministratore Delegato e ha mantenuto la carica di consigliere di amministrazione;

(4) Angelo Matassi, già Direttore Tecnico e di Esercizio, ha assunto l'incarico di Direttore di Esercizio dal 16 dicembre 2013;

(5) Paolo Bragato, già Dirigente del Personale, ha assunto l'incarico di Direttore del Personale dal 16 dicembre 2013;

(6) Sabato Fusco ha assunto l'incarico di Direttore Tecnico dal 16 dicembre 2013.

# Composizione del capitale sociale

AZIONISTA	VALORE NOMINALE DELLE AZIONI	PERCENTUALE %
<b><i>ANAS S.p.A.</i></b>	<b>1.000.000,00</b>	<b>50</b>
<b><i>Regione Veneto</i></b>	<b>1.000.000,00</b>	<b>50</b>
Totale	<hr/> <b>2.000.000,00</b> <hr/> <hr/>	<hr/> <b>100</b> <hr/> <hr/>

# **RELAZIONE SULLA GESTIONE**

## Introduzione

Signori Azionisti,

il 2013 della CAV potrebbe essere riassunto con tre note: il trend del traffico autostradale ancora in zona negativa ma con tensione al positivo; un risultato interessante ma ancora interlocutorio nella ricerca di finanziamenti; l'utile di esercizio che, nonostante la congiuntura, si conferma positivo.

### *Il traffico*

Ormai da tre anni l'Italia, e non solo, sta attraversando un periodo di crisi economica-finanziaria a tutti nota. Come un termometro, l'andamento del traffico autostradale ha riflesso l'andamento della crisi generale segnando nel 2012 un vero e proprio record negativo nella storia della evoluzione del traffico autostradale con una diminuzione del 7,6%. Il segno negativo si è parimenti verificato sia sui veicoli leggeri con -7,4%, sia sui pesanti con -8,3%. Una crisi generalizzata, dunque, con un dato negativo che non trova confronto nei pochissimi storici precedenti episodi di riduzione del traffico avvenuti nell'autostrada tra Mestre e Padova.

Nel 2013 la congiuntura economica è rimasta difficile e anche l'andamento del traffico autostradale ha continuato a muoversi in zona negativa. Ma la situazione del traffico pare in evoluzione e si indirizza verso un'area, se non ancora positiva, almeno neutra. Lo dimostra la progressiva riduzione dell'indice di decremento del traffico.

Nei primi tre mesi del 2013 la riduzione del traffico rispetto allo stesso periodo del 2012 era di -5,0%: un risultato molto sfavorevole soprattutto perché andava ad aggiungersi al -7,6 del 2012. Ma già nel secondo trimestre del 2013 il traffico accusava un trend meno grave segnando un -2,7% e la riduzione del segno negativo era ancora più evidente nel terzo trimestre con -0,9%; per arrivare al quarto trimestre a -1,2%. Il risultato quindi è ancora negativo ma l'evoluzione esposta invita a un moderato, seppur cauto, ottimismo.

### *La finanza e il debito*

La seconda nota che ha caratterizzato l'esercizio 2013 riguarda il lavoro svolto per trovare le risorse finanziarie sufficienti a rimborsare l'ANAS S.p.A. dei costi sostenuti per la realizzazione del Passante. Si tratta del prioritario e più gravoso impegno che la CAV S.p.A. si è assunta con la sottoscrizione della convenzione per la concessione della gestione autostradale.

La CAV ha potuto affrontare concretamente il problema solo dal febbraio 2012, dopo la registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto interministeriale che ha approvato la convenzione di concessione sottoscritta il 23 marzo del 2010 con la allora concedente ANAS S.p.A.

La prima operazione messa in atto da CAV S.p.A. dopo che la convenzione di concessione è divenuta efficace ha fruttato un finanziamento di 350 milioni di euro che la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha deliberato in favore di CAV S.p.A. finalizzandolo al pagamento del Passante di Mestre. Il finanziamento è stato intermediato dalla Cassa Depositi e Prestiti (CDP) la quale si è resa disponibile all'erogazione diretta di ulteriori 73,5 milioni di euro a copertura dell'IVA che la CAV S.p.A. doveva pagare al momento del versamento dell'importo ad ANAS. Infatti, il rimborso delle spese all'ANAS è una operazione soggetta a fatturazione e all'IVA.



La definizione del finanziamento ha richiesto un lunghissimo iter istruttorio che, con lungimiranza, era cominciato ben prima della approvazione della convenzione. La materiale erogazione del finanziamento da parte della CDP è avvenuta il 30 aprile del 2013; nello stesso giorno la somma è stata girata ad ANAS che nel frattempo aveva emesso fattura di corrispondente importo.

La durata del finanziamento ottenuto è di 15 anni per cui la linea di credito di 350 milioni di euro ha scadenza il 31 dicembre 2027 mentre quella della linea di credito concessa per l'IVA è stabilita per il 31 dicembre del 2015.

Per ottenere il mutuo CAV ha prestato garanzie ed impegni.

Tra le garanzie di maggior peso vi sono: un pegno sui conti correnti su cui confluiscono i flussi di cassa della Società, un pegno-cessione in garanzia dei crediti vantati dalla Società ai sensi della concessione e, infine, un accordo diretto di subordinazione del debito di ANAS ai crediti di CDP verso la CAV per un importo almeno pari alla linea principale di credito di 350 milioni di euro.

Non meno vincolanti gli impegni che sono stati richiesti alla Società. Anzitutto, di non assumere alcun altro indebitamento finanziario senza il preventivo consenso della Cassa Depositi e Prestiti; in secondo luogo, di vincolare la gestione dei flussi di cassa dovendo la CAV, in particolare, costituire e mantenere una riserva per il servizio del debito di importo corrispondente alla rata semestrale in scadenza. La CAV, infine, si impegna a non distribuire dividendi ai soci senza il preventivo consenso del finanziatore.

Gli impegni e garanzie richieste sono rilevanti ma del tutto analoghi a quelli generalmente richiesti per operazioni di tipo "project financing".

Il versamento effettuato da CAV nel mese di aprile ha costituito una drastica riduzione dell'impegno verso ANAS ma è ancora ben lontano dall'esaurire l'obbligo convenzionale e la CAV ha quindi cercato altre fonti di finanziamento procedendo ad un tentativo di approvvigionamento presso il mercato finanziario tramite una selezione tra istituti di credito.

La CAV è, per sua natura, un organismo di diritto pubblico e come tale soggetta al rispetto del Codice degli Appalti. Pertanto, per l'affidamento del contratto di finanziamento si è optato per un confronto concorrenziale informale nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza e proporzionalità. La CAV ha invitato oltre dieci istituti di credito, italiani ed europei, a confrontarsi sul finanziamento.

Alla scadenza del termine di presentazione è pervenuta una sola offerta inoltrata da un pool di banche. L'offerta prevedeva l'erogazione di una linea di finanziamento di 250 milioni di euro alla quale si aggiungeva una seconda linea IVA di 55 milioni. La scadenza del finanziamento era stabilita per il 31.12.2029 e la linea IVA per il 31.12.2018. Si osservava che la proposta soddisfaceva solo le aspettative minime della Società la quale nella lettera di invito aveva stabilito un importo da finanziare compreso tra i 250 milioni di euro e i 600 milioni di euro. Inoltre, l'offerta prevedeva obblighi contrattuali estremamente stringenti per CAV e, ciò che più interessava, le condizioni economiche erano onerose, non in linea con le aspettative della Società e ben superiori alle previsioni del piano finanziario. In conclusione l'offerta non appariva coerente con le ragioni di interesse pubblico sottese alla attività svolta da CAV.

Il Consiglio di amministrazione prendeva atto del non soddisfacente risultato del tentativo di provvista e deliberava di non procedere alla attuazione del prestito.

Nella ricerca di una soluzione alternativa più conveniente e, soprattutto, in linea con le previsioni del piano finanziario si è ritenuto di avviare un'operazione di emissione obbligazionaria di project bond. Si trattava di sfruttare quanto previsto all'art. 157 del D. Lgs. 163 del 2006 e s.m.i. che consente alle società di finanza di progetto di emettere obbligazioni. Il percorso poteva essere facilitato da iniziative europee (Project Bond Initiative promossa dalla Commissione Europea) che agevolano la introduzione del nuovo strumento finanziario nel mercato dei capitali stimolando l'interesse degli investitori internazionali. In particolare si prevedeva di far partecipare al progetto di finanziamento anche la BEI attraverso il rilascio di una parziale garanzia dell'importo dell'emissione: la garanzia, infatti, avrebbe consentito di ottenere un "*rating investment grade*" allineato alle attese degli investitori: si tratta, di un passaggio molto delicato che implica la individuazione di un'agenzia di rating per la valutazione della solidità e della solvibilità della CAV quale società emittente titoli sul mercato finanziario: infatti, gli investitori si affidano ai giudizi emessi dalle agenzie di rating per decidere quali titoli comprare e in che misura.

Individuato il percorso, si procedeva subito a verificare la possibilità di un intervento da parte di BEI e la Banca assicurava la disponibilità a rilasciare una garanzia per un ammontare massimo del 20% dell'importo dell'emissione.

Preso atto della disponibilità di BEI, si è dato pronto avvio alle attività volte all'affidamento dei servizi finanziari finalizzati al reperimento delle risorse necessarie a coprire i fabbisogni di CAV intraprendendo una consultazione con i principali istituti finanziari per le attività di strutturazione e collocamento sul mercato di un'emissione obbligazionaria volta a sopperire ai fabbisogni finanziari di CAV.

Nel rispetto delle procedure consentite dal D. Lgs. n. 163/2006 (il Codice dei Contratti Pubblici), si è dato avvio alla selezione di un intermediario finanziario che fornisca idonea assistenza, nel ruolo di Arranger/Bookrunner per la strutturazione e il collocamento presso investitori qualificati di un prestito obbligazionario per un ammontare massimo complessivo di 900 milioni di euro e non inferiore a 700 milioni, nella forma tecnica del project bond da destinare alla quotazione presso un mercato regolamentato. Il ricavato della emissione verrà destinato al rimborso anticipato del finanziamento erogato da CDP di importo complessivo pari a 423,5 milioni di euro e al rimborso di parte delle anticipazioni effettuate da ANAS S.p.A. per la costruzione del Passante.

L'intermediario finanziario che sarà selezionato dovrà svolgere anche l'importante attività di assistenza a CAV nel percorso di ottenimento del rating da parte di una o più qualificate agenzie di rating.

L'operazione di approvvigionamento è, quindi, in pieno svolgimento e la CAV vi ha impresso una forte accelerazione chiedendo agli invitati alla selezione dell'intermediario finanziario di giungere all'emissione del prestito entro il 31 luglio 2014.

L'eventuale operazione di emissione di project bond da parte di CAV sarebbe la prima emissione in Europa, nell'ambito della Project Bond Initiative, riguardante il finanziamento di un'infrastruttura stradale. Il successo dell'operazione permetterebbe a CAV di raggiungere il più importante tra i propri obiettivi statuari: il rimborso dei costi sostenuti dall'ANAS per la costruzione del Passante.

Ad inizio 2013 il debito complessivo verso ANAS era di oltre 1022 milioni di euro. Il debito comprendeva tutto il costo del Passante stabilito nella convenzione in 986,4 milioni di euro e altri debiti per interessi passivi maturati e per altre partite minori. Sempre ad inizio 2013 la CAV vantava nei confronti dell'ANAS crediti per circa 70 milioni di euro relativi, per la quasi totalità, a contributi dello Stato in riduzione dei costi del Passante. Il debito netto nei confronti dell'ANAS ad inizio anno era, quindi, di oltre 950 milioni di euro. Durante l'anno il debito si è notevolmente

ridotto per effetto del versamento da parte di CAV del finanziamento ottenuto da Cassa Depositi e Prestiti pari a 350 milioni di euro cui si sono aggiunti altri 73 milioni per IVA per un totale di 423 milioni. Inoltre, ANAS incassava dallo Stato ulteriori somme relative a contributi previsti per la costruzione del Passante che venivano posti a credito di CAV e a riduzione del suo impegno per i costi del Passante. A fine 2013, tenuto conto del costo del Passante, dei versamenti delle somme ottenute da CDP e BEI, degli interessi attivi e passivi nel frattempo maturati e dei debiti e crediti per partite minori, il debito netto di CAV nei confronti dell'ANAS si è ridotto a circa 414 milioni con una diminuzione di oltre 535 milioni.

La forte riduzione del debito verso ANAS ha come ovvio contraltare l'aumento del debito di CAV nei confronti degli istituti finanziari che hanno prestato le risorse per consentire l'operazione di pagamento di parte del debito verso ANAS. In ogni caso, però, sarà da ascrivere tra gli effetti positivi il contributo, ancorchè minimo, che la CAV avrà indirettamente dato all'economia generale del Paese. ANAS, infatti, è un soggetto il cui debito rientra nel conto del debito pubblico. Pertanto, pagare il credito ANAS, che si è esposto per il finanziamento della costruzione del Passante, significa contribuire alla riduzione del debito pubblico

#### *L'utile*

La terza nota che ha caratterizzato il 2013 è il positivo risultato di bilancio.

Come già si è evidenziato, la congiuntura economica generale che si rifletteva sull'andamento del traffico autostradale non autorizzava a dare per scontato un risultato economico positivo. Ad inizio anno, però, è intervenuto un adeguamento delle tariffe di pedaggio. L'aumento è stato particolarmente consistente perché recuperava il gap tariffario (durato due anni) prodotto dal ritardo nella approvazione della convenzione di concessione. E' noto infatti che le tariffe autostradali vengono adeguate di anno in anno mediante la applicazione di parametri convenzionalmente stabiliti e legati all'andamento del traffico, all'andamento degli investimenti di piano e a standard di qualità.

Nel marzo 2010 la CAV aveva firmato una convenzione ricognitiva della iniziale. La convenzione ricognitiva era comprensiva di nuovi impegni a carico di CAV per il finanziamento di opere autostradali e prevedeva, altresì, parametri di adeguamento delle tariffe commisurati ai nuovi impegni finanziari.

L'iter approvativo della convenzione ritardava ma non procrastinava l'esecuzione delle nuove opere di completamento del Passante previste nella stessa convenzione ricognitiva e neppure bloccava i pagamenti perché CAV, con il consenso dell'allora concedente, si caricava dell'onere finanziario delle opere eseguite.

Il ritardo nell'approvazione della convenzione si rifletteva, invece, nell'adeguamento delle tariffe alle quali si continuavano ad applicare criteri e parametri della prima convenzione senza tener conto che la CAV si era assunta nei fatti gli obblighi previsti nella nuova convenzione. Addirittura, sia nell'anno 2011 che nel 2012, le tariffe applicate da CAV subivano una contrazione in funzione dei vecchi parametri presi a base dell'aggiornamento: nel 2011 la tariffa è stata ridotta dell'1,18% sul Passante e del,1% sulla Tangenziale di Mestre; nel 2012 si è ripetuta la riduzione delle tariffe per la stessa percentuale.

Finalmente nel 2013 la CAV ha potuto applicare le nuove tariffe e recuperare i precedenti mancati adeguamenti. L'effetto combinato delle operazioni ha determinato una significativa percentuale di crescita delle tariffe: 13,55% in più sul Passante e 13,19% in più sulla Tangenziale di Mestre.

L'aumento delle tariffe applicato nel 2013 ha recuperato le precedenti situazioni e ha determinato un aumento degli introiti da pedaggio compensandone, almeno parzialmente, la diminuzione conseguente alla riduzione del traffico. Il positivo andamento degli introiti si è riflesso sul bilancio che ha chiuso con un risultato positivo per quasi 10 milioni di euro: oltre il doppio di quello ottenuto nel 2012. L'utile più che soddisfacente sarà, come di consueto, finalizzato al raggiungimento degli obiettivi statuari e, per primo, al pagamento del grande debito che CAV ha nei confronti dell'ANAS.

E' bene sottolineare che gli utili di esercizio non possono essere giudicati come risultati puntuali e a se stanti rispetto all'evoluzione nel tempo dell'economia generale dell'impresa. Infatti, anche gli utili come gli altri componenti del bilancio concorrono nel tempo al mantenimento dell'equilibrio economico finanziario dell'impresa così come nelle previsioni del piano allegato alla convenzione di gestione autostradale. A sua volta, l'equilibrio economico-finanziario è l'elemento indispensabile che permetterà alla CAV di realizzare gli obiettivi statuari che non sono di natura speculativa ma, come stabilito dai Soci, interamente al servizio della grande viabilità e del territorio di riferimento.

#### *Il tornello risolto*

L'utente autostradale, sul quale gravano i pedaggi, tende a giudicare le vicende tariffarie come separate dal contesto di investimenti, di oneri gestionali, di necessità finanziarie e di concreti obiettivi. Per contro le Società autostradali devono essere particolarmente attente a questi elementi decisivi per l'equilibrio dell'impresa. Vi è, però, la possibilità di trovare un giusto bilanciamento di interessi e su tale piano la CAV, nel corso del 2013, ha lavorato per la soluzione di un annoso problema, il cosiddetto "tornello" consistente nell'utilizzo anomalo della stazione autostradale di Dolo.

In origine, il progetto del Passante prevedeva l'abbattimento della barriera di Venezia-Mestre e il suo arretramento fisico a Dolo con conseguente liberalizzazione del tratto tra Dolo e Mestre. Il progetto iniziale è stato modificato e la barriera di Venezia-Mestre è stata mantenuta; invece, è stato liberato dal pedaggio il tratto tra la stazione di Mirano-Dolo e Venezia-Mestre. Del provvedimento beneficiavano non solo i residenti della zona di Mirano-Dolo ma anche tutti quei clienti autostradali che percorrevano la A4 con direzione Trieste e che uscivano al casello di Mirano-Dolo per poi usufruire della liberalizzazione del tratto tra Mirano-Dolo e la barriera di Mestre. Per tale motivo, il piccolo casello di Mirano-Dolo sopportava un improprio flusso di traffico con notevoli conseguenze sulla circolazione dei mezzi sia all'interno che all'esterno della struttura autostradale.

Per la soluzione del problema la CAV, d'intesa con le istituzioni locali (Regione e Comuni interessati), ha presentato al Ministero concedente una proposta articolata in due azioni: lo spostamento virtuale della barriera da Venezia-Mestre a Dolo e la applicazione di una scontistica a favore degli utenti locali. La proposta è stata accettata e lo spostamento virtuale della barriera da Venezia-Mestre a Dolo ha avuto come effetto che i pedaggi pagati alla stazione di Mirano-Dolo, alla stazione intermedia di Mira-Oriago e infine alla barriera fisica di Venezia-Mestre sono risultati di importo uguale. Pertanto tutti gli utenti hanno automaticamente usufruito della riduzione di pedaggio che prima era applicata solo a coloro che uscivano a Mirano-Dolo e rientravano per percorrere la tratta liberalizzata tra Dolo e Mestre. Infatti ognuno di questi numerosi utenti si è visto ridurre il pedaggio autostradale di ben 50 centesimi. Il secondo effetto sui pedaggi causato dallo spostamento virtuale della barriera da Mestre a Dolo ha riguardato soprattutto coloro che utilizzano più spesso la stazione di Mirano-Dolo che con lo spostamento virtuale della

barriera, esattamente come sarebbe avvenuto con lo spostamento fisico, si vedono applicare i pedaggi di una normale barriera posta a confine di una tratta autostradale aperta. CAV aveva previsto l'effetto economico ma anche psicologico sugli utenti locali non ancora abituati a utilizzare barriere di confine con tratte autostradali aperte. Per attenuare l'impatto, la CAV ha proposto ed ottenuto di riservare uno sconto particolare ai pendolari tra Padova e Dolo residenti nei Comuni di Mirano, Dolo, Mira, Spinea e Pianiga. Lo sconto è rivolto esclusivamente agli utenti che compiano almeno 20 transiti in un mese ed abbiano sottoscritto un contratto Telepass Family. A marzo 2014 gli utenti che hanno chiesto l'agevolazione per i pendolari nel tragitto tra Padova e Dolo sono circa 200, ben al disotto delle stime previsionali.

#### *Piani, tariffe e sconti*

La soluzione del "tornello" è stata avanzata da CAV al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti unitamente alla richiesta di adeguamento delle tariffe per l'anno 2014. La richiesta è stata presentata entro il termine del 15 ottobre 2013 stabilito dal D. L. 69/2013. La variazione tariffaria in aumento richiesta in applicazione delle disposizioni convenzionali e delle attinenti normative è stata del 6,26% mentre sono state rideterminate le percorrenze aggiuntive applicate alle barriere che sono state ulteriormente ridotte di 370 metri passando da km 18,700 a km 18,330. La proposta di variazione tariffaria presentata dalla CAV è stata pienamente accolta dal Ministero senza alcuna modifica.

Come detto, la richiesta di adeguamento è stata sottoposta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ma, per inciso, si ricorda che su queste tematiche, per il futuro, la Società dovrà confrontarsi anche con un nuovo ente istituito ai sensi dell'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201: l'Autorità di regolazione dei trasporti che ha come primo compito quello di "garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali". Inoltre, "con particolare riferimento al settore autostradale, (provvede) a stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto". Il primo Collegio dell'autorità è stato nominato con decreto del Presidente della Repubblica del 9 agosto 2013 e l'Autorità si è insediata a Torino al palazzo "Lingotto" solo dal 17 settembre 2013. L'Autorità sta muovendo ancora i primi passi e non si è ancora concretamente occupata del settore autostradale ma, come da norma, nel prossimo futuro sarà parte attiva anche nella determinazione di tariffe e piani finanziari.

Come ogni anno, l'adeguamento delle tariffe autostradali ha provocato una reazione da parte degli utenti. L'adeguamento è un tema delicato con risvolti molto importanti sia per l'equilibrio economico-finanziario delle società sia per gli effetti sull'economia generale.

Nel caso specifico di CAV gli adeguamenti entrati in vigore dal 1 gennaio 2014 sono stati oggetto di particolare attenzione soprattutto perché combinati agli effetti della soluzione del "tornello" che sembravano penalizzare un, sia pur limitato, numero di utenti. Le lamentele per l'adeguamento tariffario di CAV non sono state una eccezione

perché di fatto esse hanno riguardato tutte le autostrade e tutti i provvedimenti adottati. Evidentemente la congiuntura economica ha reso gli utenti particolarmente sensibili agli aumenti tariffari e ha reso le autorità pubbliche particolarmente preoccupate dei loro effetti sull'economia generale del Paese.

Su richiesta del Ministro dei Trasporti, l'AISCAT, la associazione di categoria delle concessionarie autostradali, ha valutato la possibilità di concedere degli sconti per determinate categorie di utenti particolarmente esposti.

Dopo un confronto, le società autostradali, compresa la CAV, hanno dato la propria disponibilità a concedere uno sconto ai "pendolari" che percorrono tratte autostradali al massimo di 50 chilometri con veicoli di classe "A" e in possesso di sistema telepass. Lo sconto, in percentuale variabile, si applica a partire dal ventunesimo transito mensile fino al quarantesimo.

L'accordo tra il Ministero e le Società autostradali è stato elaborato in tempi brevissimi e sotto una forte pressione mediatica. Le società autostradali si sono quindi dette disponibili non solo a verificare gli effetti degli sconti ma anche a sopportare, per un periodo massimo di quattro mesi, l'onere dei mancati introiti. In questo periodo le Società autostradali e il Ministero sono impegnati a definire correttamente e definitivamente l'iniziativa e a individuare le modalità di recupero dei minori ricavi da pedaggio. Anche in questo caso occorre ricordare che le società autostradali sono condizionate al rispetto di un piano finanziario che è strumento di previsione ma è anche guida al mantenimento di un equilibrio che deve assicurare l'adempimento di impegni quali gli investimenti e le manutenzioni.

Ad oggi le richieste di abbonamento sono circa 1.650.

#### *Le opere*

Anche il piano finanziario di CAV prevede la realizzazione di opere e l'esecuzione di manutenzioni.

Le opere inserite nel piano finanziario possono essere suddivise in tre gruppi: l'indennizzo alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. per un importo di 75 milioni di euro; il Passante di Mestre che segna un importo di 986,4 milioni di euro; infine, altri 279 milioni di investimenti per la maggior parte destinati ad opere destinate a migliorare la funzionalità del Passante. Complessivamente la convenzione prevede un impegno finanziario globale di circa 1.340 milioni di euro.

L'impegno verso la Società delle Autostrade di Venezia e Padova aveva natura di indennizzo per subentro nella concessione di gestione e CAV, utilizzando il cash flow che si era reso disponibile, il 25 marzo 2011 ha provveduto al completo pagamento dell'indennizzo per il subentro.

Per quanto riguarda il Passante: il rimborso che CAV deve pagare all'ANAS per gli oneri di costruzione è stabilito e indicato nella convenzione di concessione: 986,4 milioni di euro. L'ANAS S.p.A., infatti, è stato il soggetto che ha realizzato il Passante di Mestre che poi è stato consegnato alla CAV S.p.A. che lo gestisce. Il Passante è stato aperto al traffico l'otto febbraio 2009 e fa parte integrante della A4, l'asse autostradale che collega Torino e Trieste. CAV S.p.A. ha parzialmente pagato il debito verso l'ANAS versando il 30 aprile 2013 la somma di 350 milioni di euro ottenuti per un intervento della BEI con l'intermediazione della CDP – Cassa Depositi e Prestiti.

L'ultimo nucleo di investimenti previsto in convenzione è di 279 milioni di euro. La somma comprende circa 15 milioni di interventi che la CAV si è assunta per effetto del subentro alla Società delle Autostrade di Venezia e

Padova S.p.A.; un importo più consistente di 253 milioni di euro destinato a opere di completamento e complementari al Passante di Mestre; infine, un importo residuale di 11 milioni di euro per investimenti per esigenze funzionali.

Ad eccezione di questi ultimi interventi strettamente legati alla gestione, la CAV non realizza direttamente gli investimenti programmati ma interviene solo come soggetto finanziatore.

Gli interventi che la CAV si è assunta con il subentro riguardavano impegni che la Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. aveva intrapreso ma non aveva ancora concluso al momento del subentro. Le opere sono state eseguite e pagate soprattutto negli anni 2010 e 2011. Il residuo è stato erogato nel 2013 in concomitanza con l'ultimo intervento previsto: la sistemazione dell'innesto tra il Raccordo Marco Polo e la viabilità con l'aeroporto di Venezia. Pertanto a fine 2013 la CAV ha soddisfatto tutti gli impegni da subentro avendo pagato con proprie risorse i circa 15 milioni di euro pianificati nella convenzione per l'esecuzione delle opere.

Le opere complementari e di completamento del Passante sono, invece, ancora in corso di realizzazione. Si tratta di opere di varia natura quali la mitigazione dell'impatto ambientale ma anche e soprattutto di modifica, integrazione e adeguamento della viabilità ordinaria per facilitarne l'innesto all'autostrada.

Negli scorsi anni l'attività di realizzazione delle opere complementari si è concentrata sul grande "Passante verde" e sulle molte connessioni da creare tra il Passante e la viabilità ordinaria tra le quali, ad esempio, il raccordo tra la SP 64 Zermanesa e la A27 in comune di Mogliano, la variante SP 65 all'abitato di Campocroce, la "bretella di Robegano" tra Martellago e Salzano, la bretella di collegamento alla viabilità provinciale sempre a Campocroce, la bretella di collegamento tra la "Zermanesa" e la A27 e la variante di Robegano.

Nel corso del 2013 invece, l'attività si è rivolta in particolare a due opere: la stazione autostradale di Martellago-Scorzè e il raccordo di Marcon.

Il Raccordo di Marcon è un tipico intervento per razionalizzare i flussi della viabilità ordinaria e locale mediante la realizzazione di adeguate infrastrutture di innesto nella grande viabilità. Si tratta in sostanza di creare un grande viadotto e tre rotatorie di servizio che facilitando l'ingresso nella A57 fluidificheranno la congestione del traffico generato dal polo commerciale che insiste nel territorio di Marcon.

L'altra opera che nel 2013 ha avuto un forte impulso è stata la stazione autostradale di Martellago-Scorzè: una grande opera che aprirà il Passante ai flussi di traffico di una vasta area tra le province di Venezia e Treviso. I lavori sono continuati per tutto il 2013 nonostante le difficoltà create da stagioni primaverile e autunnale piuttosto piovose. La struttura della stazione è ormai definita. Pronti i piloni, le spalle, le pile dei ponti ed in particolare nell'area del casello, tra Martellago e Scorzè, a cavallo del Dese, è pronto l'impalcato principale, con una spalla e sette grandi piloni in cemento armato sul lato est del Passante e altrettanti sul lato ovest che, inframmezzati da altre due fondazioni per due piloni in ferro, sosterranno il viadotto di 535 metri in acciaio che attraverserà l'autostrada.

Nel corso del 2014 si effettuerà il varo dei vari ponti in acciaio e in particolare del viadotto principale della stazione che sarà montato per fasi e richiederà la chiusura del Passante per almeno una notte. Si prevede che l'opera sarà inaugurata entro il 2014.

L'importo delle opere eseguite è già stato interamente pagato da CAV sempre e solo ricorrendo alle disponibilità liquide proprie.

Si stima che nel 2014 saranno eseguiti circa 75 milioni di euro per opere complementari e di completamento portando quindi pressoché a termine la maggior parte di queste opere con un misurato residuo di lavori che saranno compiuti nel 2015.

Come evidenziato, le opere complementari e di completamento sono realizzate all'esterno delle autostrade gestite e i lavori di esecuzione non interferiscono, se non eccezionalmente, con la struttura del Passante e ancor meno con il traffico. Si prevede però che la loro realizzazione faciliterà l'accesso al Passante con conseguente maggior utilizzo della struttura da parte dei flussi di traffico da e per il territorio.

L'ultimo gruppo di opere previste nella convenzione riguarda un importo di circa 11 milioni di euro per interventi la cui esecuzione è diluita lungo tutta la durata della convenzione. Sono le uniche opere realizzate direttamente da CAV perché strettamente inerenti alle esigenze funzionali della struttura quali il potenziamento della segnaletica verticale, i miglioramenti delle opere di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche, la realizzazione di impianti di stoccaggio dei cloruri, l'adeguamento dei sistemi di esazione. Si tratta di interventi programmati di anno in anno e al 31 dicembre 2013 risultano esser stati eseguiti interventi per circa 4 milioni di euro pari al 33% del totale previsto.

In sintesi: come detto, l'importo globale di opere e impegni previsti nella convenzione del 23 marzo 2010 ammonta a circa 1.340 milioni di euro. Di tutte queste opere, a fine 2013 restano da realizzare circa 100 milioni per opere di completamento o funzionali alla gestione. Di queste ultime: circa 75 milioni saranno realizzate nel corso del 2014 e le restanti, con particolare riferimento agli interventi funzionali, saranno effettuate negli anni successivi.

#### *Le manutenzioni*

Oltre agli impegni finanziari per la realizzazione delle opere, il piano finanziario della CAV, approvato in sede di sottoscrizione della convenzione di gestione autostradale, registra un cospicuo impegno di spesa annuo dedicato alle manutenzioni. L'impegno è giustificato da un programma di interventi che interessano tutti gli elementi strutturali e infrastrutturali che compongono l'autostrada gestita. La pianificazione di adeguate risorse da dedicare alla manutenzione assicura non solo una corretta previsione ai fini del mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario dell'impresa di gestione ma rassicura anche la concedente che, sulla base dei piani di manutenzione, accerta la possibilità per la concessionaria di offrire un servizio autostradale soddisfacente per il cliente. L'attenzione della concedente non si limita alla analisi del piano finanziario iniziale ma continua con una puntuale azione di sorveglianza e di verifica. Ogni anno infatti, il piano delle manutenzioni predisposto da CAV è verificato congiuntamente dalla Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali e almeno due volte all'anno la medesima Struttura effettua audit sul campo per verificare il livello di manutenzione e di efficienza delle strutture. Anche per il 2013 la CAV, tenendo conto delle previsioni a suo tempo stimate in fase di elaborazione del piano finanziario, ha predisposto un programma di manutenzioni da attuare nel corso di esercizio. Il programma è stato preparato verificando le effettive necessità di intervento rispetto alle previsioni di lungo termine, verificando le opzioni organizzative nel cadenzamento degli interventi e le convenienze rispetto alle possibili interferenze sul traffico. La necessaria verifica e l'aggiornamento delle previsioni di lungo termine comportano, anno per anno, rinvii di interventi o anticipazioni rispetto alle previsioni con conseguenti scostamenti tra le stime di piano finanziario e il reale andamento dei costi di manutenzione che, in aggiunta, sono soggetti anche alle variazioni dei costi di mercato.



Nel caso specifico dell'esercizio 2013 tale scostamento è di circa 1,6 milioni. Infatti, l'importo preventivato nel Piano per l'esercizio 2013 era di 9,7 milioni di euro mentre il costo effettivo è stato di 11,3 milioni di euro. Se, però, si amplia lo sguardo all'intero periodo regolatorio del Piano della CAV per il periodo dal 2009 al 2013, si noterà che lo scostamento si riduce a meno di 0,7 milioni di euro. Infatti, il costo complessivo delle manutenzioni previsto nel piano per questo periodo ammonta a 35,9 milioni di euro a fronte di costi per manutenzione effettivamente sostenuti pari a 36,6 milioni di euro: uno scostamento che appare fisiologico e pari ad una percentuale inferiore al 2% rispetto al totale dei costi sostenuti.

Come per gli esercizi precedenti, per coprire le spese di manutenzione si è utilizzato il fondo per rinnovi. Il fondo è alimentato in ogni esercizio con un accantonamento adeguato alla stima degli interventi manutentivi ed in misura tale da mantenere in buono stato di conservazione ed in efficienza la tratta autostradale.

Tra i numerosi interventi gli interventi realizzati, se ne segnalano due per complessità e importanza.

Il primo riguarda il ponte sul Brenta la più importante infrastruttura di attraversamento della A57. La struttura del ponte si è accresciuta nel tempo con le parti centrali che risalgono agli anni sessanta del secolo scorso e quelle più esterne che sono degli anni novanta. L'intervento di manutenzione ha riguardato la demolizione delle parti in calcestruzzo ammalorate, la sistemazione dei ferri scoperti, il ripristino con malte reoplastiche e il trattamento protettivo delle superfici in calcestruzzo. La maggior preoccupazione nell'esecuzione dei lavori riguardava la gestione delle interferenze sul traffico. Il ponte, infatti, si trova a poca distanza dalla stazione di Padova Est e dall'innesto con la A13 Padova-Bologna, in un punto particolarmente trafficato. Si è quindi studiato un piano di lavoro che ha consentito di effettuare la maggior parte degli interventi nella parte inferiore del ponte limitando al massimo i disagi al traffico.

Il secondo intervento che si segnala ha riguardato la sostituzione delle lampade del lungo serpentone luminoso e giallo che dal 1973 ha caratterizzato la visione notturna della Tangenziale di Mestre. L'intervento è consistito nella verniciatura dei 116 pali di sostegno posti tra le due carreggiate della tratta urbana della Tangenziale di Mestre e nella sostituzione delle 501 lampade al sodio a bassa pressione con apparecchi illuminanti a led che hanno durata media almeno doppia rispetto alle vecchie lampade e sono più efficienti tanto che si è potuto ridurre in numero dei punti luce da 501 a 346 con un risparmio di 155 lampade. Il nuovo impianto è dotato di un sistema di telegestione con regolazione della potenza dal 10% sino al 100% che consentirà un risparmio nelle manutenzioni e richiederà fino al 50% in meno di energia. L'impianto ha ottenuto anche il parere positivo di ARPAV (l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto) che ha effettuato le misure di illuminamento ed ha riconosciuto che il nuovo impianto contribuisce a ottimizzare i sistemi di illuminazione notturna necessari alla sicurezza contenendo il più possibile i consumi energetici e diminuendo l'inquinamento luminoso che rende la pianura padana tra i siti europei con maggiore emissione di luce verso l'alto.

Nel 2014 è prevista la prosecuzione dell'attività di manutenzione con un importo di spesa di poco superiore all'onere sostenuto nell'esercizio appena trascorso. A fine 2013 il fondo di rinnovo risulta sostanzialmente proporzionato all'impegno di spesa stimato per la realizzazione dei previsti interventi di ripristino, sostituzione, manutenzione, riparazione, ammodernamento e trasformazione.

### *Il contenzioso*

Nel corso del 2013 si è sciolto in modo favorevole a CAV S.p.A. tutto il contenzioso che era stato iniziato e portato avanti dall'AISCAT, la associazione di categoria delle concessionarie di autostrade, e da una concessionaria: la SIAS. Il contenzioso si è risolto con tre sentenze di altrettanti tribunali ai quali si erano rivolte le promotrici: il Tribunale Europeo, il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio e il Tribunale Civile di Roma.

Il Tribunale Europeo il 15 gennaio 2013 si è pronunciato in termini favorevoli a CAV respingendo il ricorso di AISCAT contro la Commissione Europea che aveva affermato l'insussistenza di aiuti di stato o di violazioni comunitarie in ordine alle tariffe per i pedaggi autostradali applicati da CAV.

In data 15 maggio 2013 si è pronunciato il TAR del Lazio respingendo il ricorso di AISCAT e SIAS contro CIPE, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Regione Veneto, ANAS e CAV per annullare la delibera del CIPE del 27 marzo 2008 n. 24 che affidava direttamente la gestione del Passante alla CAV.

Infine, in data 24 giugno 2013 ha emesso la sentenza il Tribunale Civile di Roma che ha respinto anche il ricorso di AISCAT e SIAS contro il Governo della Repubblica Italiana e la CAV per la presunta violazione del diritto comunitario ed interno in materia di concorrenza.

Dopo le sentenze, tutte favorevoli a CAV, AISCAT e SIAS hanno deciso di non ricorrere in appello e si è così definitivamente risolto un delicato contenzioso la cui felice conclusione, vertendo il contrasto sull'istituzione stessa di CAV S.p.A e sull'attività ad essa affidata, ha finito con rafforzarne l'immagine.

Nonostante il contenzioso la CAV aveva mantenuto rapporti di reciproca collaborazione sia con AISCAT sia con le singole società autostradali. Il mantenimento dei buoni rapporti si è fatto palese non appena superato il contendere tanto che già il 23 ottobre 2013 il Consiglio Direttivo dell'Associazione ha deliberato l'ammissione di CAV ad associata effettiva di AISCAT.

Il superamento delle cause sopraddette ha ridimensionato il contenzioso avviato nei confronti di CAV riducendolo ad un volume "fisiologico" se rapportato all'attività della Società. Si tratta di pochi e modesti procedimenti legati per lo più alle gare per l'affidamento di lavori, servizi o forniture intentati da partecipanti resi più sensibili dalla particolare congiuntura economica.

CAV, invece, si è fatta parte attiva ricorrendo al TAR del Veneto contro la decisione della allora concedente ANAS/IVCA e ora di MIT/SVCA, che è subentrata nella funzione di concedente, di negare il benessere agli aggiornamenti delle convenzioni per l'accesso alle aree di servizio poste a est e ovest della rotatoria di Marghera e attive sin dal tempo della costruzione della Tangenziale. Le convenzioni permetterebbero alla CAV di continuare a chiedere le royalties sui prodotti oil e non-oil venduti dai gestori delle aree di servizio. Nel 2013 le royalties sulle aree di Marghera Est e Marghera Ovest hanno complessivamente fruttato circa 0,5 milioni di euro. Contro le decisioni del MIT/SVCA sono ricorsi anche due subconcessionari delle aree di servizio e il giudice ha deciso di riunificare tutti i ricorsi che vertono sul medesimo argomento dell'accesso alle aree di servizio e di discuterli congiuntamente in udienza pubblica il 16/04/2014. A prescindere dalle decisioni del Tar la CAV chiederà ai subconcessionari delle aree di pagare le royalties maturate sulla attività da essi effettivamente fino ad ora svolta. Ci si augura, comunque, che il contenzioso possa risolversi positivamente come pure si auspica la conclusione di due altri processi attivati da CAV contro due diverse sanzioni comminate da ANAS S.p.A. e dall'Autorità Garante della Concorrenza del Mercato a seguito di disagi alla circolazione avvenuti sul Passante di Mestre il 1° agosto del

2009. I ricorsi di CAV hanno fin o ad ora ottenuto effetti diversi: il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio si è pronunciato per l'accoglimento del ricorso contro l'Autorità Garante della Concorrenza del Mercato mentre ha respinto il ricorso avverso il provvedimento dell'ANAS. L'una e l'altra sentenza sono state appellate e i procedimenti sono in svolgimento.

### *L'organizzazione e i sistemi di gestione*

Il 16 dicembre 2013 l'Amministratore delegato, con una nota interna, ha comunicato al Personale l'adozione di una nuova organizzazione aziendale. La comunicazione è giunta al termine di un lungo processo di studio, confronto ed elaborazione che aveva visto coinvolti, in vario modo, i vertici aziendali, i consulenti esterni, il personale e le sue rappresentanze.

La nuova organizzazione prevede quattro direzioni: una Amministrativa, una Tecnica, una del Personale e una dedicata all'Esercizio autostradale. In precedenza le direzioni erano due: la Direzione Amministrativa e la Direzione Tecnica e di Esercizio. Il Personale era, invece affidato ad un Dirigente in staff all'Amministratore delegato.

Il nuovo organigramma razionalizza l'impiego delle risorse prevedendo un riequilibrio tra i vari comparti per tener conto delle modificate esigenze operative e delle prospettive dell'attività aziendale. In particolare sono state rafforzate le funzioni tecniche e di esercizio dedicando a ciascuna una direzione specifica. Inoltre i Servizi della Direzione Tecnica sono stati tonificati con l'innesto di personale qualificato mentre la Direzione Esercizio è stata resa più efficiente con l'irrobustimento delle infrastrutture a servizio dei clienti e dei mezzi in situazione di emergenza.

La revisione dell'organizzazione aziendale si è sviluppata di pari passo con la ricerca e l'implementazione di sistemi di gestione per il governo di alcuni specifici processi.

Nel 2011 e nel 2012 sono stati implementati il sistema per il trattamento dei dati personali (la cosiddetta "privacy") ed il Modello di organizzazione gestione e controllo ex D. Lgs. 231 per la gestione della responsabilità amministrativa dell'impresa.

Nel corso del 2013 è stato attivato il sistema per la gestione della qualità secondo la norma UNI EN ISO 9001:2008. Si tratta di un passo fondamentale nella crescita dell'organizzazione che si è data criteri per verificare sistematicamente le proprie performances, ponendosi degli obiettivi di miglioramento che diverranno via via più ambiziosi.

L'attivazione del Sistema Qualità ha investito tutte le aree in cui si articola la CAV e l'attività di analisi, verifica e rielaborazione di processi e procedure ha coinvolto tutto il Personale il quale ha risposto in modo soddisfacente alle indicazioni aziendali a suo tempo sintetizzate negli obiettivi della politica per la qualità: la ricerca di soddisfazione del Cliente autostradale, la motivazione del Personale, l'attenzione al territorio.

La certificazione del Sistema di Gestione per la Qualità è stata affidata alla SGS Italia S.p.A. con sede in Milano, vincitrice di una gara con procedura negoziata tra primari soggetti accreditati. Lo scopo della certificazione è stato così definito: "Erogazione del servizio autostradale per le autostrade gestite in concessione. Progettazione, direzione lavori, manutenzione, ordinaria e straordinaria di infrastrutture stradali".

L'attività di verifica del sistema si è articolata in due stage ed è stata svolta nei giorni 9, 23, 24, 25 e 28 ottobre 2013 durante i quali l'auditor ha incontrato il personale, ha visitato uffici, strutture ed impianti verificando le procedure stabilite e la loro applicazione

I risultati della verifica sono stati soddisfacenti e in data 30 ottobre 2013 la SGS Italia S.p.A. ha rilasciato il certificato di conformità del Sistema di Gestione per la Qualità di CAV alla norma UNI EN ISO 9001:2008.

Dopo aver attivato il sistema di gestione per la qualità la CAV ha subito fissato un ulteriore traguardo nei sistemi di gestione programmando la istituzione di un sistema di gestione per la salute e la sicurezza del lavoro secondo i requisiti definiti dalla norma internazionale BS OHSAS 18001:2001. Si tratta di un obiettivo particolarmente importante su una materia che comporta forti responsabilità per ciascun anello in cui si articola l'organizzazione aziendale. L'importanza è stata sottolineata dalla inclusione nel D. Lgs, 231/2001 dei reati contro la salute e la sicurezza sul lavoro. E l'Organismo di Vigilanza non ha mancato di sollecitare la CAV di dotarsi di un sistema di gestione che, non solo regolamenti lo svolgimento delle necessarie ed opportune attività previste dalla normativa sulla sicurezza, ma che le documenti e che vigili nel tempo sull'effettiva applicazione delle misure adottate.

## **Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio**

Dal 1 gennaio 2014 sono state adeguate le tariffe nelle tratte autostradali in concessione alla CAV. La misura della variazione tariffaria concessa è esattamente pari alla richiesta avanzata da CAV S.p.A. L'adeguamento ha comportato un aumento delle tariffe sia sulla A4 (Passante) che sulla A57 pari al +6,26%. Nella medesima data anche le percorrenze aggiuntive applicate alle barriere sono state ulteriormente ridotte di 370 metri passando da km 18,700 a km 18,330.

Dal 1 gennaio 2014 è stata autorizzata la attuazione della cosiddetta "barriera virtuale" posta all'altezza della stazione di Dolo. Con l'istituzione della barriera sono stati uniformati i pedaggi della stazione di Mirano-Dolo, di Mira-Oriago e di Venezia-Mestre.

Dal 1 gennaio 2014 è stata autorizzata la emissione di abbonamenti che a determinate condizioni (percorso Mirano/Dolo – Padova Est e viceversa; residenza nei Comuni di Mirano, Dolo, Mira, Spinea, Pianiga; pendolarità con almeno 20 transiti/mese; utilizzo di apparato Telepass Family) prevede una riduzione del pedaggio pari al 40% su tutti i transiti effettuati nel mese.

Il 6 febbraio 2014 il Consiglio Direttivo di AISCAT ha approvato una bozza di protocollo di intesa con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che prevede la concessione di sconti riservate a speciali categorie di utenti in presenza di particolari condizioni. In base al protocollo lo sconto sarà riservato ai veicoli di classe "A", di proprietà di persone fisiche, dotate di sistema telepass, per percorrenze massime di 50 chilometri con origine e destinazione fissa. La scontistica è stata attivata, nei termini concordati a livello nazionale, anche sulle tratte gestite dalla CAV S.p.A. Le società hanno concordato un periodo di quattro mesi per la corretta definizione dell'iniziativa e per la verifica delle modalità di recupero dei minori ricavi da pedaggio.

Il 7 marzo 2014 il Consiglio di amministrazione di CAV ha deciso di non procedere alla aggiudicazione della gara per l'approvvigionamento delle risorse destinate al finanziamento del Passante di Mestre alla quale aveva partecipato come unico concorrente un pool di banche. In pari data il Consiglio ha deciso l'avvio di attività volte all'affidamento, ai sensi degli articoli 19 (*Contratti di servizi esclusi*) e 27 (*Principi relativi ai contratti esclusi*) del D. Lgs. 163/2006, dei servizi finanziari finalizzati al reperimento delle risorse necessarie a coprire i fabbisogni di CAV avviando una consultazione con i principali istituti finanziari per le attività di strutturazione e collocamento sul mercato di un'emissione obbligazionaria volta a sopperire ai fabbisogni finanziari di CAV che preveda la partecipazione di BEI e l'indicazione del compenso per l'attività di rating advisor.

# Gestione economico finanziaria

## Gestione economica

L'esercizio 2013 si è concluso con un risultato positivo, più del doppio rispetto all'anno precedente: l'utile al netto delle imposte è infatti di circa € 9,8 milioni (nel 2012: € 4,3 milioni).

Il valore della produzione è pari ad € 134,2 milioni (nel 2012: € 126,2 milioni) con un aumento di € 80 milioni (+ 6,3%).

Nell'ambito del valore della produzione i ricavi da pedaggio (al netto di IVA e dell'integrazione del canone di concessione ANAS) risultano pari ad € 114,1 milioni registrando una sensibile aumento (nel 2012: € 105,3 milioni; +8,4%): il dato è la risultante di tre fattori con segno diverso ovvero uno positivo relativo agli aumenti tariffari e due negativi relativi al decremento del traffico ed alla diminuzione delle percorrenze chilometriche aggiuntive alle barriere.

L'integrazione del canone di concessione ANAS passa da € 13,5 milioni ad € 13,2 milioni (€ 0,3 milioni in meno; - 2,2%) in conseguenza della diminuzione del traffico.

Per quanto riguarda gli altri proventi autostradali il loro valore complessivo è pari ad € 5,7 milioni, uguale a quello del 2012, ed è così suddiviso: € 3,5 milioni per proventi da royalties su attività svolte presso le aree di servizio; € 1,5 milioni da compartecipazioni delle altre Società autostradali ai costi di esazione; € 0,7 milioni per recupero spese.

I costi della produzione sono pari complessivamente ad € 95,5 milioni con una diminuzione di € 4,1 milioni (nel 2012: € 99,6 milioni; - 4,1%) come di seguito specificati.

I costi per servizi sono pari ad € 20,9 milioni (nel 2012: € 20,3 milioni; + 3,0%).

Le voci più significative sono: compartecipazione di CAV ai costi di esazione sostenuti dalle Società autostradali collegate come previsto dalla convenzione di interconnessione autostradale pari ad € 4,2 milioni (come nel 2012); costi per manutenzioni pari ad € 10,6 milioni (nel 2012: € 10,0 milioni; + 6,0%).

Il costo del personale è pari ad € 17,1 milioni (nel 2012: € 16,3; + 4,9%).

Gli ammortamenti effettuati nel 2013 sono pari ad € 38,2 milioni (nel 2012: € 40,3 milioni; - 5,2%). La parte preponderante è relativa all'ammortamento del costo del Passante che da solo è pari ad € 28,7 milioni (nel 2012: € 33,7): si precisa che tale ammortamento è stato calcolato secondo il criterio delle quote costanti.

Per quanto riguarda il fondo per rinnovi il relativo accantonamento effettuato a fronte delle spese per le manutenzioni a cadenza periodica è stato pari ad € 11,8 milioni (nel 2012: € 11,7 milioni); il relativo utilizzo è stato nel 2013 pari ad € 11,1 milioni (nel 2012: € 7,2 milioni; + 54,2%).

Altra voce importante è quella riguardante gli oneri diversi di gestione pari ad € 16,6 milioni (nel 2012: € 16,4 milioni; + 1,2%).

Tra gli oneri diversi di gestione è iscritto il canone di concessione di cui all'art. 1 comma 1020, della Legge 296/2006 pari ad € 2,7 milioni (nel 2012: € 2,5 milioni) corrispondente al 2,4% dei ricavi netti da pedaggio: tale

canone è corrisposto per il 42% (pari ad € 1,1 milioni) direttamente all'ANAS e per il 58% (pari ad € 1,6 milioni) allo Stato.

E' iscritta altresì l'integrazione del canone di concessione ANAS passata da € 13,5 milioni nel 2012 ad € 13,2 nel 2013 (- 2,2%): tale importo corrisponde a quello inserito tra i ricavi in quanto si tratta semplicemente di un incasso per conto di terzi ovvero di ANAS.

Possiamo sinteticamente evidenziare che la diminuzione dei costi della produzione (pari ad € 4,1 milioni) è stato determinato da una serie di fattori dei quali alcuni incidono in termini di aumento altri in termini di diminuzione. Segnaliamo le differenze più significative.

Le principali voci che registrano un aumento si riferiscono ai costi per servizi e più precisamente ai costi delle manutenzioni (circa € 0,6 milioni in più), al costo del personale (circa € 0,8 milioni in più) ed agli oneri diversi di gestione (circa € 0,1 milioni in più).

Le principali voci che registrano una diminuzione riguardano gli ammortamenti (circa € 2,1 milioni in meno) ed i costi relativi agli accantonamenti ed all'utilizzo del fondo per rinnovo (circa € 3,8 milioni in meno).

La differenza tra il valore ed il costo della produzione è pari ad € 38,8 (nel 2012: € 26,6 milioni). Lo scostamento di € 12,2 milioni (pari al + 45,9%) è dato da un lato dall'aumento dei ricavi (per circa € 8,0 milioni) e dall'altro dalla diminuzione dei costi (per circa € 4,1 milioni)

Gli oneri finanziari ammontano ad € 24,1 milioni sensibilmente superiori a quelli dell'anno precedente (nel 2012: € 19,6 milioni; + 23,0%) e sono differiti per € 15,3 milioni agli interessi passivi correlati al debito verso l'ANAS relativo al rimborso dei costi di realizzazione del Passante e per € 8,7 milioni agli interessi passivi relativi al finanziamento di complessivi € 423,5 milioni con CDP.

Gli interessi attivi (circa € 1,1 milioni) sono determinati essenzialmente dagli interessi relativi alla parte di contributi pubblici incassati da ANAS e non ancora versati a CAV.

In ragione del quadro economico sopra descritto il risultato prima delle imposte è pari ad € 15,8 milioni (nel 2012: € 8,0 milioni; + 97,5%) con un aumento di € 7,8 milioni mentre le imposte sul reddito (IRES e IRAP) sono pari ad € 5,0 milioni (€ 4,3 milioni nel 2012) l'utile, come già anticipato, è pari ad € 9,8 milioni.

		2012		2013	
<b>ROE</b>	RISULTATO NETTO	4.312	<b>8,43%</b>	9.782	<b>16,05%</b>
	EQUITY	51.155		60.936	
<b>ROI</b>	RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	26.645	<b>2,61%</b>	38.790	<b>3,91%</b>
	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO MEDIO	1.022.214		992.944	
<b>ROS</b>	RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	26.645	<b>23,63%</b>	38.790	<b>32,04%</b>
	RICAVI DI VENDITA NETTI	112.761		121.054	
<b>ROA</b>	RISULTATO OPERATIVO + INTERESSI ATTIVI	27.227	<b>2,46%</b>	39.935	<b>3,61%</b>
	TOTALE ATTIVO (TOTAL ASSETS)	1.104.973		1.105.576	
<b>RIGIDITA' IMPIEGHI</b>	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO	1.038.173	<b>93,95%</b>	947.715	<b>85,72%</b>
	CAPITALE INVESTITO	1.104.973		1.105.576	
<b>INDICE DI INDEBITAMENTO</b>	DEBITI	1.041.138	<b>2035,27%</b>	1.031.139	<b>1692,15%</b>
	EQUITY	51.155		60.936	
<b>INDICE DI INDEBITAMENTO TOTALE</b>	PASSIVO - EQUITY	1.053.818	<b>2060,05%</b>	1.044.640	<b>1714,31%</b>
	EQUITY	51.155		60.936	
<b>INDICE DI STRUTTURA SECCO</b>	EQUITY	51.155	<b>5,00%</b>	60.936	<b>6,14%</b>
	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO MEDIO	1.022.214		992.944	
<b>QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'</b>	ATTIVO CORRENTE	174.307	<b>16,55%</b>	308.262	<b>29,52%</b>
	PASSIVITA' CORRENTI	1.053.286		1.044.082	



**ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI (MIGLIAIA DI EURO)**

	2011	Incidenza % sui ricavi	2012	Incidenza % sui ricavi	2013	Incidenza % sui ricavi
<b>RICAVI</b>						
Ricavi netti da pedaggio	113.450	93,33%	105.269	93,36%	114.072	94,23%
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.752	5,55%	5.708	5,06%	5.710	4,72%
Altri proventi e ricavi	1.361	1,12%	1.784	1,58%	1.272	1,05%
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>121.564</b>	<b>100,00%</b>	<b>112.761</b>	<b>100,00%</b>	<b>121.054</b>	<b>100,00%</b>
Costi esterni della produzione	-19.593	-16,12%	-22.012	-19,52%	-22.663	-18,72%
Altri costi e saldo plus/minus.	-3.279	-2,70%	-2.956	-2,62%	-3.360	-2,78%
<b>VALORE AGGIUNTO</b>	<b>98.691</b>	<b>81,18%</b>	<b>87.792</b>	<b>77,86%</b>	<b>95.030</b>	<b>78,50%</b>
Costo del lavoro netto	-15.566	-12,81%	-16.319	-14,47%	-17.149	-14,17%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>83.125</b>	<b>68,38%</b>	<b>71.473</b>	<b>63,38%</b>	<b>77.881</b>	<b>64,34%</b>
Ammortamenti e svalutazioni	-37.787	-31,08%	-40.275	-35,72%	-38.379	-31,70%
Stanziamanti a fondi rischi e oneri	-4.937	-4,06%	-4.552	-4,04%	-711	-0,59%
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>40.401</b>	<b>33,23%</b>	<b>26.645</b>	<b>23,63%</b>	<b>38.790</b>	<b>32,04%</b>
Proventi e oneri finanziari	-19.100	-15,71%	-19.013	-16,86%	-22.981	-18,98%
Rettifiche di attività/vendita di partecipazioni	3	0,00%	17	0,02%	5	0,00%
<b>RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE</b>	<b>21.305</b>	<b>17,53%</b>	<b>7.649</b>	<b>6,78%</b>	<b>15.815</b>	<b>13,06%</b>
Proventi e oneri straordinari	5.596	4,60%	321	0,28%	0	0,00%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>26.901</b>	<b>22,13%</b>	<b>7.971</b>	<b>7,07%</b>	<b>15.815</b>	<b>13,06%</b>
Imposte sul reddito d'esercizio	-9.851	-8,10%	-3.659	-3,24%	-6.033	-4,98%
<b>UTILE DEL PERIODO</b>	<b>17.050</b>	<b>14,03%</b>	<b>4.312</b>	<b>3,82%</b>	<b>9.782</b>	<b>8,08%</b>

*Alcune sintetiche indicazioni per il prossimo anno.*

Per quanto riguarda i ricavi da pedaggio, vari fattori andranno ad influenzarne la determinazione del valore.

In primo luogo il traffico: le stime più aggiornate prevedono per il 2014 una lieve ripresa.

Si deve peraltro tener conto dell'ulteriore diminuzione (- 400 metri) delle percorrenze chilometriche aggiuntive, degli effetti della piena liberalizzazione del pedaggio sul tratto Mirano/Dolo – Venezia/Mestre ed altresì degli effetti delle iniziative di scontistica del pedaggio per gli utenti pendolari assunte sia a livello locale (tratto Mirano/Dolo – Padova Est) sia a livello nazionale.

In secondo luogo le tariffe: nel 2014 agiranno positivamente gli incrementi tariffari (+6,26%) autorizzati dal Ministero delle Infrastrutture ed applicati dal 1 gennaio.

In uno scenario generale caratterizzato dalla contingente crisi economica, tenuto conto degli elementi sopra indicati possiamo comunque prudenzialmente ipotizzare per il 2014 un lieve aumento dei ricavi.

I costi della produzione si ritiene possano consolidarsi sui valori sostanzialmente equivalenti a quelli del 2013.

Per quanto riguarda infine gli interessi passivi, il loro valore registrerà sicuramente un consistente aumento per effetto dell'operazione di finanziamento con la Banca Europea Investimenti (BEI).  
Crediamo si possa comunque prevedere una positiva conclusione anche del bilancio 2014.

## **Gestione finanziaria**

Al 31 dicembre 2013 le disponibilità liquide ammontano a circa € 52,8 milioni (nel 2012: € 8,8 milioni) con un aumento di € 44,0 milioni.

In corso d'anno, grazie all'utilizzo delle disponibilità liquide preesistenti ed ai flussi generati dal cash – flow, la Società ha potuto far fronte ad importanti impegni finanziari ed in particolare ha potuto continuare ad effettuare i pagamenti, a titolo di anticipazioni a favore della Società che sta realizzando le opere complementari e di completamento del Passante.

In data 30 aprile 2013 è stato acquisito un finanziamento di complessivi € 423,5 milioni: si tratta di fondi per € 350 milioni della Banca Europea Investimenti (BEI) intermediati dalla Cassa Depositi e Prestiti (CDP) e di ulteriori € 73,5 milioni (relativi all'IVA sul finanziamento) di fondi CDP.

Questo finanziamento ha consentito di corrispondere ad ANAS un primo importante acconto relativamente al rimborso dei costi di realizzazione del Passante di Mestre.

Un cenno agli aspetti finanziari del 2014.

I fabbisogni finanziari sono veramente importanti: da un lato si dovrà – come previsto convenzionalmente – rimborsare l'ANAS di tutte le somme dalla stessa anticipate per la realizzazione del Passante comprensive di spese ed oneri finanziari nel limite degli importi risultanti nel piano economico – finanziario; dall'altro CAV dovrà procedere ulteriormente con i pagamenti delle opere complementari e di completamento del Passante tuttora in corso di esecuzione.

Le risorse finanziarie necessarie per far fronte ai bisogni ed agli impegni assunti da CAV saranno acquisite come di seguito precisato.

La prima fonte di finanziamento è data dall'abbondante liquidità esistente; la seconda fonte è data dal cash – flow derivante dall'ordinaria gestione autostradale e dai ricavi tipici autostradali (pedaggi).

Queste due fonti di finanziamento dovrebbero consentire di pagare le opere complementari e di completamento del Passante tuttora in corso di realizzazione.

La terza fonte di finanziamento prevede un'operazione – avviata nel mese di marzo 2014 – di finanziamento tramite emissione di obbligazioni (cd. Project Bond) parzialmente garantite da BEI la cui acquisizione consentirà di chiudere l'operazione di finanziamento per € 423,5 milioni di cui sopra nonché di pagare un'ulteriore quota del debito nei confronti di ANAS.

# Gestione autostradale

Di seguito vengono forniti i principali dati sulla gestione autostradale accompagnati, nell'ultima parte del fascicolo, da altre informazioni statistiche con le relative tabelle e grafici.

## Traffico

In primo luogo alcune semplici definizioni.

Si intendono per veicoli effettivi le unità veicolari entrate in autostrada prescindendo dai chilometri percorsi; per veicoli/chilometro i chilometri complessivamente percorsi; per veicoli teorici le unità veicolari che virtualmente hanno percorso l'intera tratta autostradale.

Nel corso del 2013 non sono intervenute variazioni sull'assetto infrastrutturale: il confronto con l'anno precedente è dunque omogeneo ed i relativi dati consentono un'adeguata e significativa valutazione dell'andamento del traffico.

Un cenno anche alle denominazioni dei tratti in concessione alla Società: è chiamato A4 il tratto da Padova Est fino all'interconnessione con il Passante nonché il Passante stesso; è chiamato A57 il tratto che dall'interconnessione con il Passante arriva fino alla barriera di Venezia/Mestre (in sistema chiuso) nonché la Tangenziale di Mestre: l'intero tratto A57 (parte in chiuso e parte in aperto) è denominato propriamente Tangenziale di Mestre.

Vi è poi il Raccordo con l'Aeroporto "Marco Polo" di Tessera/Venezia in sistema aperto.

E' opportuno ricordare che l'anno precedente è stato un anno bisestile e tutti i relativi dati riferiti al 2012 sono riportati con il totale annuo. Il raffronto 2012/2013 risente ovviamente di questa circostanza il cui effetto statistico negativo può essere valutato in circa un quarto (0,25) di punto percentuale.

Precisiamo infine che nella sintetica relazione che segue tutti i dati sono esposti – come di consueto - con riferimento al traffico classificato come "pagante" e ciò anche per un'omogenea correlazione con i dati contabili riferiti ai ricavi da pedaggio.

### *Dati complessivi di traffico*

Un primo dato complessivo. I veicoli/chilometro (sistema aperto più sistema chiuso) nel 2013 sono stati 1.713.095.338 (nel 2012: 1.754.598.306) registrando un decremento pari al - 2,37%.

### *Sistema chiuso*

Nell'anno 2013 in tutto il sistema chiuso (parte in A4 e parte in A57) sono stati registrati 37.994.213 veicoli effettivi (nel 2012: 38.593.182 con una diminuzione di 598.969 unità ed un decremento in percentuale pari al - 1,55%); i correlati veicoli/chilometro sono stati 1.077.030.216 cui corrispondono 19.361.993 veicoli teorici (i

corrispettivi dati del 2012 sono: 1.093.575.619 veicoli/chilometro e 19.659.433 veicoli teorici con un decremento in percentuale pari a - 1,51%).

I numeri suddetti riportati a livello giornaliero danno i seguenti risultati: 104.094 veicoli effettivi medi giornalieri (VEMG) contro i 105.454 del 2012 (- 1,29%); 2.950.768 veicoli chilometro medi giornalieri (VKmMG) contro i 2.987.912 del 2012; 53.047 veicoli teorici medi giornalieri (VTMG) contro i 53.714 del 2012; il decremento in percentuale per questi ultimi dati è del - 1,24%.

Anche l'andamento del traffico in ambito nazionale segna un decremento stimato attorno al - 1,70% (preconsuntivo; fonte AISCAT).

### *Sistema aperto*

Per traffico in sistema aperto si intende qui solo quello rilevato in entrata ed in uscita alle stazioni di Venezia/Mestre (località Marghera) e Mira/Oriago sulla A57 gestite da CAV, Venezia (località Mogliano) sulla A27 gestita da Autostrade per l'Italia e Venezia Est (località Quarto d'Altino) sulla A4 gestita da Autostrade Venete: dette stazioni rappresentano le quattro barriere diaframmati il sistema aperto da quello chiuso.

Nel 2013 sono stati registrati 25.544.784 transiti (nel 2012: 26.127.380 con una diminuzione del - 2,23%) che hanno generato complessivamente 636.065.122 veicoli/chilometro (nel 2012: 661.022.688; pari a - 3,78%) così suddivisi v/km: 477.687.461 relativi alle percorrenze aggiuntive (corrispondenti nel 2013 a km 18 + 700) applicate ad ogni transito presso le quattro barriere suddette (nel 2012: v/km 499.032.939 con un decremento del - 4,28% causato, oltre che dall'andamento del traffico, anche dalla diminuzione di 400 metri delle percorrenze aggiuntive che nell'anno precedente erano pari a km 19 + 100); v/km 158.377.661 (nel 2012: v/km 161.989.749; - 2,23%) relativi al chilometraggio forfettario (km 6 + 200) della Tangenziale di Mestre.

Ribadiamo – come già accennato – che il numero dei transiti suindicato non comprende le operazioni di entrata ed uscita alle stazioni di Venezia/Mestre e Mira/Oriago con origine/destinazione reciproca e da/per la stazione di Mirano/Dolo ovvero operazioni riferite al traffico interno “liberalizzato” di cui si farà cenno nel prossimo paragrafo.

Facciamo presente altresì che i dati suindicati non tengono conto del traffico urbano gravitante sulla Tangenziale di Mestre attraverso i vari svincoli cittadini ma che non accede poi al sistema autostradale chiuso (A57, A4, A27) attraverso una delle barriere suindicate.

### *Liberalizzazione del pedaggio per il traffico tra le stazioni di Venezia/Mestre, Mira/Oriago e Mirano/Dolo e concomitante applicazione di un sistema di abbonamenti sul percorso Padova Est – Mirano/Dolo.*

Nelle relazioni dei precedenti esercizi fu data ampia illustrazione alle tematiche e problematiche riguardanti la piena liberalizzazione del pedaggio per il traffico tra la stazione di Venezia/Mestre, Mira/Oriago e Mirano/Dolo. L'argomento si è riproposto concretamente anche nel 2013 trovando quindi una conclusiva soluzione – nei termini di seguito precisati – a partire dal 1 gennaio 2014.

Nel mese di marzo 2013 la Società ha presentato nuovamente una formale istanza di autorizzazione riscontrata positivamente dal Ministero delle Infrastrutture/Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie

Autostradali (SVCA/MIT) che, nel condividere la proposta, ne posponeva l'attuazione in occasione dell'aggiornamento tariffario di inizio anno.

Successivamente in data 15 ottobre 2013, unitamente all'ordinaria richiesta di aggiornamento tariffario (di cui si dirà più avanti nell'apposito paragrafo), CAV ha richiesto nuovamente l'autorizzazione per l'arretramento virtuale della barriera di Venezia/Mestre all'altezza della stazione di Mirano/Dolo (cd. "barriera virtuale") e per l'applicazione – come precisato alla fine del presente capitolo – in un concomitante sistema di abbonamenti sul percorso Mirano/Dolo – Padova Est.

La Struttura di Vigilanza ha accolto il progetto di CAV cui è stata data attuazione dal 1 gennaio 2014 contestualmente alla variazione tariffaria.

I principali effetti della liberalizzazione e della "barriera virtuale" sono di seguito sinteticamente indicati:

- il primo effetto comporta la piena e totale liberalizzazione del pedaggio sul tratto autostradale Mirano/Dolo – Venezia/Mestre. In effetti già dall'8/02/2009 (data di inaugurazione del Passante) il solo traffico con provenienza/destinazione interna alle tre stazioni dell'Autostrada A57 – Tangenziale di Mestre (ovvero con entrata/uscita Mirano/Dolo, Mira/Oriago e Venezia/Mestre) usufruiva gratuitamente dell'autostrada senza corrispondere pedaggio. Tale liberalizzazione (parziale) ovviamente è stata riconfermata. Si è ora aggiunta l'ulteriore liberalizzazione anche per tutto il restante traffico proveniente da qualsiasi altra stazione autostradale interconnessa italiana (ad es.: A4/Padova – Milano, A4/Passante, A13/Bologna). Il discorso vale ovviamente anche nel senso inverso;
- un secondo effetto (direttamente correlato alla totale liberalizzazione del tratto Mirano/Dolo – Venezia/Mestre) riguarda il pedaggio da corrispondere in uscita alle stazioni di Mira/Oriago e Venezia/Mestre per il traffico proveniente da Ovest: l'utente si trova infatti a dover pagare un minor pedaggio corrispondente al suddetto tratto Mirano/Dolo – Venezia/Mestre e Mirano/Dolo – Mira/Oriago, che ancorché effettivamente percorso, non viene più assoggettato a pedaggio in quanto oggi totalmente liberalizzato con un conseguente risparmio di costi autostradali per l'utenza;
- un terzo effetto riguarda la stazione di Mirano/Dolo ove la situazione è più articolata: confermato (come già accennato) l'azzeramento del pedaggio da/per Venezia/Mestre e Mira/Oriago, l'utente in uscita a Mirano/Dolo (proveniente da Ovest) si trova a dover pagare un maggior pedaggio corrispondente all'applicazione anche su detta stazione delle percorrenze chilometriche aggiuntive (peraltro già applicate da sempre alle stazioni di Venezia/Mestre e Mira/Oriago). In relazione a quanto sopra descritto si può evidenziare che per tutte e tre le stazioni il pedaggio (per la parte relativa al sistema chiuso) viene dunque calcolato solo fino all'altezza di Mirano/Dolo (e non oltre) cui si va ad aggiungere (per tutte e tre le stazioni) la parte di pedaggio relativa alle percorrenze chilometriche aggiuntive. In definitiva il traffico in uscita a Mirano/Dolo, Venezia/Mestre e Mira/Oriago si trova a corrispondere un uguale pedaggio indipendentemente dal fatto che venga utilizzata l'una o l'altra stazione: uscire od entrare a Venezia/Mestre, Mirano/Dolo e Mira/Oriago è pertanto del tutto indifferente (fermo restando – come già detto – che il traffico interno alle tre stazioni ha pedaggio azzerato);
- un quarto effetto riguarda la situazione viabilistica della stazione di Mirano/Dolo che risulta di gran lunga migliorata essendo venute meno le code ed il fenomeno del cd. "tornello" ovvero l'interruzione artificiosa del transito con uscita alla stazione ed immediato rientro per usufruire dell'esenzione del pedaggio del tratto

Mirano/Dolo – Venezia/Mestre che procurava la congestione della stazione stessa e della viabilità di adduzione in particolare negli orari di punta;

- un quinto effetto riguarda l'aumento del pedaggio per il tratto Padova Est – Mirano/Dolo. A questo proposito si è intervenuti – a ciò autorizzati da SVCA – con un sistema di abbonamenti (a determinate condizioni) volto ad agevolare l'utenza locale a fronte dell'aumento del pedaggio su tale percorrenza.

Questi criteri applicativi:

- 1) Percorrenza interessata: unicamente il percorso autostradale Mirano/Dolo – Padova Est e viceversa.
- 2) Utenza interessata:
  - a) Criterio della residenza: l'abbonamento è riservato unicamente agli utenti residenti nei seguenti 5 Comuni (tutti in Provincia di Venezia): Mirano, Dolo, Mira, Spinea e Pianiga;
  - b) Criterio della pendolarità: l'abbonamento è riservato unicamente agli utenti "pendolari". Si intendono "pendolari" gli utenti che effettuino almeno 20 (venti) transiti da/per Mirano/Dolo – Padova Est in un mese solare (dal 1° al 31° giorno del mese).
- 3) Tipologia di veicoli interessata: unicamente gli autoveicoli leggeri in classe A (con altezza al primo asse fino a mt. 1,30) e le motociclette.
- 4) Tipologia di pagamento: interessata unicamente pagamento di tipo dinamico con utilizzo di apparati Telepass Family e con esclusione di ogni altro apparato e di ogni altro sistema di pagamento.
- 5) Valorizzazione dell'agevolazione: al raggiungimento del numero minimo di transiti (20/mese) è prevista un'agevolazione pari al 40% su tutti i transiti (a partire dal primo) effettuato nel mese. Il mancato raggiungimento del numero minimo dei transiti determinerà la non applicazione dell'agevolazione. Non è prevista la possibilità di recupero o di accumulo di transiti in più mesi.

Il valore economico dell'agevolazione ottenuta sarà esposto in fattura: il ciclo di fatturazione è trimestrale.

Ad oggi il numero di utenti che hanno presentato richiesta di abbonamenti è di poco superiore a 200.

Ed infine alcuni dati: nel 2013 i transiti riferibili al traffico cd. "liberalizzato", come sopra descritto, sono stati complessivamente pari a 10.894.040 (nel 2012: 10.732.694; + 1,50%) di cui 5.018.049 in uscita a Venezia/Mestre (nel 2012: 4.951.793; + 1.34%); 3.411.670 in uscita a Mirano/Dolo (nel 2012: 3.319.537; + 2,78%) e 2.464.321 in uscita a Mira/Oriago (nel 2012: 2.464.321: + 0,12%).

La media giornaliera di questa tipologia di utenza a pedaggio "liberalizzato" è pari a 29.847; i veicoli/chilometro generati corrispondono a 74.154.098 in sistema chiuso ed a 271.261.596 in sistema aperto per un totale di 345.415.694.

#### *Composizione del traffico e tipologie di pagamento*

La classificazione del traffico (cinque classi) è individuata secondo il sistema assi – sagoma e più precisamente: classe A (motocicli ed autoveicoli a due assi con altezza al primo asse fino a mt. 1,30) che rappresenta convenzionalmente i veicoli leggeri; classe B (autoveicoli a due assi con altezza al primo asse superiore a mt. 1,30); classi 3, 4 e 5 (veicoli a tre, quattro e cinque assi); nelle classi dalla B alla 5 sono ricompresi i veicoli pesanti.

Circa la composizione del traffico, i veicoli considerati convenzionalmente leggeri hanno generato il 75,51% del totale dei veicoli/chilometro (traffico pagante sia in sistema chiuso che aperto) mentre i veicoli pesanti il 24,49%.

Per quanto riguarda i vari sistemi di pagamento del pedaggio, tutte le stazioni della Società offrono all'utenza il più avanzato servizio di riscossione automatica e la massima disponibilità possibile di piste a tal fine attrezzate in rapporto alla configurazione fisica delle stazioni stesse.

In particolare le nuove stazioni di Spinea e Preganziol sul Passante, ma anche Padova Est, Mira/Oriago, Mirano/Dolo e la stessa barriera di Venezia/Mestre sono state realizzate e via via progressivamente sviluppate pensando a livelli di alta automazione ovvero con piste di esazione "selfizzate" che non prevedono la presenza di esattori: l'eventuale assistenza all'utenza è garantita da un monitoraggio centralizzato e da un'unica persona che sovrintende a tutte le necessità della stazione.

Oltre a ciò, in ottemperanza a quanto disposto dalla Direttiva 2004/52/CE, la Società – unitamente a tutte le altre Concessionarie italiane – sta attuando il progetto di adeguamento dei propri sistemi di gestione elettronica del pedaggio al fine di renderli funzionali ed operativi (progressivamente e secondo un cronoprogramma prestabilito) per il sistema SET (Servizio Europeo di Telepedaggio) che consentirà il transito ed il pagamento del pedaggio a tutti gli operatori europei di telepedaggio che chiederanno di accedere alla rete autostradale come fornitori di servizi per la loro clientela.

Al momento oggi sono due gli operatori (uno francese ed uno tedesco) che hanno presentato richiesta di accesso al sistema italiano ed è in corso per entrambi l'istruttoria di verifica dei requisiti da parte di AISCAT Servizi Srl (Società a ciò incaricata da tutte le Concessionarie Italiane) ai fini dell'accettazione della domanda. In contemporanea – stante l'omogeneità dei sistemi – si sta procedendo anche per rendere operativo il Servizio di Telepedaggio dei Mezzi Pesanti (SIT – MP) in ambito nazionale.

Già oggi ogni stazione autostradale di CAV è dotata di almeno una pista in entrata ed almeno una in uscita per l'accettazione dei due nuovi sistemi suindicati.

Forniamo di seguito alcuni dati riguardanti l'utilizzo dei vari sistemi di pagamento del pedaggio.

I transiti con pedaggio corrisposto in contanti rappresentano il 25,90% così scomponibili: 11,25% come contanti manuali e 14,65% come contanti per casse automatiche.

L'insieme dei vari sistemi di pagamento automatizzato è pari al 74,10% dei transiti paganti ed è così composto: utenti con tessera ordinaria Viacard a pagamento differito 0,89%; utenti con apparato Telepass abbinato a codice Viacard differito 36,42%; utenti con apparato Telepass Family abbinato a codice bancario 29,91%; utenti con tessera Viacard a scalare d'importo 0,86%; utenti Europass con carta di credito abbinata a Telepass 0,13%; utenti con tessera Bancomat/Servizio Fast Pay 2,77%; utenti con carte di credito 3,12%.

Pur a fronte di non considerevoli scostamenti rispetto all'anno precedente, si conferma anche nel 2013 il costante decremento del sistema di pagamento con denaro contante a fronte di un progressivo consolidamento, anno dopo anno, dei sistemi di pagamento automatizzato e/o differito ed in particolare dei sistemi con transito dinamico (Telepass): questi ultimi nel 2013 rappresentano da soli complessivamente il 66,46% contro il 66,37% nel 2012.

## **Introiti da pedaggio**

Nel 2013 gli introiti da pedaggio (al netto di IVA e del canone integrativo ANAS) sono stati complessivamente pari a € 114,1 milioni contro i 105,3 milioni del 2012.

Il risultato finale – che registra un aumento di circa € 8,8 milioni pari al + 8,36% – è stato determinato principalmente da tre fattori, due di segno negativo ed uno di segno positivo: da un lato infatti si è dovuto scontare il decremento del traffico illustrato nei paragrafi precedenti e la diminuzione delle percorrenze chilometriche aggiuntive alle barriere, dall'altro hanno agito in senso favorevole gli aumenti tariffari applicati dal 1 gennaio 2013 di cui si dirà più approfonditamente nel successivo paragrafo.

E' opportuna un'ulteriore precisazione: gli incrementi in percentuale autorizzati rappresentano pur sempre un aumento nominale delle tariffe unitarie chilometriche mentre il pedaggio finale effettivo all'utenza comprende l'IVA e le aliquote chilometriche relative all'integrazione (non assoggettate ad incremento) e risente degli arrotondamenti finali, in più od in meno, stabiliti ai 0,10 centesimi di euro.

L'effetto di tali arrotondamenti, a volte positivo ed a volte negativo, nel 2013 è stato complessivamente sfavorevole.

Il dato dei ricavi suindicato è composto dagli introiti relativi ai pedaggi corrisposti dal traffico transitante sui vari tratti autostradali e più precisamente: dal traffico sul Passante (A4) e dal traffico sul tratto Padova – Venezia/Mestre (parte in A4 e parte in A57) in sistema chiuso nonché dal traffico in sistema aperto presso le barriere di Venezia/Mestre, Mira/Oriago (in A57 gestite da CAV), Venezia (in A27 gestita da Autostrade per l'Italia) e Venezia Est (in A4 gestita da Autovie Venete) ove viene applicato un pedaggio per km 6,200 (relativo alla Tangenziale) e per km 18,700 (relativo ai chilometri aggiuntivi per il finanziamento del Passante).

Su base statistica si può stimare che i ricavi da pedaggio siano così suddivisi: 47,82% ricavi dal Passante vero e proprio; 23,86% ricavi dal tratto chiuso Padova – Venezia; 21,27% ricavi dai transiti alle barriere per km 18,700; 7,05% ricavi dai transiti alle barriere per km 6,200.

L'integrazione del canone a favore di ANAS è stato complessivamente pari ad € 13.193.767,56 (nel 2012: € 13.476.530,95; - 2,10%). Il decremento è correlato all'andamento del traffico ed alla distribuzione dello stesso tra le cinque classi tariffarie.

Ricordiamo infatti che su ogni chilometro percorso per le classi A e B sono applicati (dall'1/01/2011) 6 millesimi di euro mentre per le classi 3, 4 e 5 sono applicati 18 millesimi di euro: i relativi importi mensili (acconti più saldi) sono stati regolarmente versati ad ANAS.

Per quanto riguarda infine i contenuti dall'art. 18 della Legge 41/1986, si precisa che nel 2013 tutte le agevolazioni concesse in passato a vario titolo sono state annullate.

## **Disciplina tariffaria**

Il pedaggio, per ciascuna percorrenza, è determinato dal prodotto dei chilometri attribuiti alla percorrenza stessa moltiplicati per la tariffa unitaria di competenza, classe per classe; a tale importo si aggiungono le



eventuali maggiorazioni di legge (integrazione canone ANAS) e le imposte (l'IVA è passata al 22% dal 1 ottobre 2013) previste dalla normativa vigente.

Nel caso di una percorrenza che interessi interamente il Passante di Mestre i chilometri tariffari considerati ai fini del pedaggio sono pari a 32,326.

Il medesimo criterio è stato ovviamente utilizzato per ogni altra possibile percorrenza che interessi in entrata od in uscita le attuali due stazioni del Passante (Spinea e Preganziol).

Sulle vecchie tratte, acquisite in concessione dal 1 dicembre 2009 a titolo di subentro, le percorrenze chilometriche convenzionali considerate ai fini di pedaggio sono rimaste quelle previgenti e già riconosciute ed autorizzate dall'Ente Concedente (al tempo ANAS) alla Società uscente sia in sistema chiuso (tratto Venezia/Padova – A4 ed A57) sia in sistema aperto (Tangenziale di Mestre – A57).

Per quanto riguarda le percorrenze chilometriche aggiuntive alle barriere, finalizzate al finanziamento dei costi del Passante, nel 2013 sono state definite in km 18,700. Tale estesa virtuale è diminuita rispetto al 2012 (400 metri in meno) in applicazione dei criteri stabiliti nella vigente convenzione e nell'allegato piano finanziario regolatorio. Nel 2014 è ulteriormente diminuita come si dirà più avanti.

Nel 2013 CAV ha proposto al Ministero delle Infrastrutture un incremento del + 13,55% per le tariffe del Passante e del + 13,19% per le altre.

La richiesta è stata formulata sulla base dei parametri della formula di aggiornamento inserita nella convenzione.

In particolare i fattori di formula sono i seguenti: inflazione reale al 70%, coefficiente "X" (determinato ai sensi della delibera CIPE 39/2007 quale riportato nel piano finanziario regolatorio) ed il parametro "K" (quale risultante dal piano finanziario regolatorio dopo l'inserimento di tutti i dati aggiornati riferiti agli investimenti, ai costi operativi, agli ammortamenti finanziari dei servizi reversibili, ecc.).

Oltre a ciò si è tenuto conto anche del recupero tariffario relativo alle variazioni con segno negativo del 2011 e 2012 causate per quegli anni (in pendenza dell'emanazione del Decreto Interministeriale di approvazione della Convenzione Ricognitiva del 23/03/2010 entrata in vigore e divenuta efficace solo il 23/02/2012 dopo la registrazione alla Corte dei Conti del Decreto di cui sopra recante n. 408 del 22/11/2011) dall'impossibilità di applicare la nuova formula, più sopra sinteticamente illustrata, di aggiornamento delle tariffe: in particolare ciò ha consentito di valorizzare il parametro "K" per il 2013 considerando anche gli investimenti realmente effettuati nel precedente triennio 2010 – 2011 – 2012.

Con decreto del 31/12/2012 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ha confermato i valori di aggiornamento tariffario autorizzati per l'applicazione dal 1 gennaio 2013.

In concomitanza anche le percorrenze aggiuntive di competenza CAV, applicate alle barriere sono state – su disposizione di MIT/SVCA – ulteriormente ridotte di 400 metri passando da km 19,100 a km 18,700 come peraltro previsto nel Piano Finanziario Regolatorio.

Contestualmente MIT/SVCA nell'accogliere una richiesta di CAV – anche questo già previsto nel Piano Economico Finanziario – ha stabilito che le tariffe da applicare alle suddette percorrenze chilometriche aggiuntive di competenza CAV siano per l'appunto unicamente quelle di CAV (in sistema aperto) e non più

quelle delle altre Concessionarie che gestiscono la barriera di Venezia (ASPI) e di Venezia Est (Autovie Venete) come invece avvenuto fino al 31/12/2012.

#### *Un cenno anche agli aspetti tariffari per il 2014*

In data 15 ottobre 2013 la Società ha presentato al Ministero, in base a quanto previsto dagli artt. 15, 16 e 17 della Convenzione Ricognitiva, una proposta di aggiornamento tariffaria predisposto sulla base dei parametri della formula convenzionale: la variazione percentuale determinatasi è risultata pari a + 6,26%, quale percentuale di adeguamento unica per tutte le tariffe unitarie chilometriche della Società.

Il decreto interministeriale di approvazione è stato emanato il 31 dicembre 2013 con applicazione degli aumenti dal 1 gennaio 2014.

In pari data anche le percorrenze chilometriche aggiuntive applicate alle barriere sono state – su disposizione MIT/SVCA – ulteriormente ridotte di 370 metri passando da km 18,700 a km 18,330.

Per quanto riguarda la piena liberalizzazione del pedaggio sul tratto di Mirano/Dolo – Venezia/Mestre ed il sistema di abbonamenti sul tratto Mirano/Dolo – Padova Est si rinvia all'apposito precedente paragrafo.

## **Altre informazioni gestionali**

#### *Incidenti e Servizio Assistenza*

Nel 2013 gli incidenti nei tratti autostradali in sistema chiuso sono stati complessivamente 163 (nel 2012: 190; - 14,21%) di cui 87 riferiti ai veicoli leggeri (95 nel 2012: - 8,42%) e 76 ai veicoli pesanti (nel 2012: 95; - 20,00%).

Ai fini di una corretta valutazione e contestualizzazione dell'andamento dei sinistri, il valore numerico deve essere posto in relazione ai reali volumi di traffico ed espresso in tasso di sinistrosità: per tasso di sinistrosità si intende il rapporto tra il numero di incidenti e le percorrenze effettuate dalle unità veicolari (ovvero veicoli/chilometro) nel periodo considerato: il tasso di incidentalità viene convenzionalmente espresso per 100/milioni di veicoli chilometro).

Confrontando il 2012 ed il 2013, il tasso di sinistrosità (per 100/milioni di chilometri percorsi) dei veicoli leggeri passa da 11,82 a 10,99 (- 7,02%), per i veicoli pesanti passa da 32,78 a 26,64 (- 18,73%) ed il tasso complessivo passa da 17,37 a 15,13 (- 12,90%).

I dati suddetti indicano il numero assoluto di incidenti avvenuti: va precisato tuttavia che nelle statistiche nazionali ISTAT vengono rilevati (e definiti come "incidenti") solo quegli eventi incidentali dai quali siano derivati traumi a persone di qualsiasi gravità (feriti e/o decessi).

Attenendoci al criterio statistico ISTAT sopra descritto, forniamo di seguito alcuni ulteriori dati riguardanti la nostra autostrada (sistema chiuso).

Dal 2012 al 2013 gli incidenti che hanno determinato conseguenze alle persone si riducono da 65 a 55 (- 15,38%); il tasso per 100/milioni di chilometri percorsi passa da 5,94 a 5,11 (- 13,97%); in ambito nazionale – preconsuntivo AISCAT – il tasso è pari a 8,35.

Le persone ferite scendono da 105 a 80 (- 23,81%); il tasso passa da 9,60 a 7,43 (- 22,60%); a livello nazionale – preconsuntivo AISCAT – il tasso è pari a 14,07%.

Le persone decedute sono state 3 come lo scorso anno: il tasso passa da 0,27 a 0,28 (+ 3,70%); il tasso nazionale – preconsuntivo AISCAT – è pari a 0,30.

Un solo cenno ai sinistri registrati in sistema aperto: sono stati 52 sulla Tangenziale di Mestre (con 25 persone ferite) e 18 sul raccordo per l'aeroporto (con 18 feriti): nessun decesso registrato su questi tratti.

Precisiamo che i numeri suddetti non sono traducibili in tasso di incidentalità non essendo rilevato nel sistema aperto il volume dei veicoli chilometro percorsi.

Ricordiamo che in caso di sinistri e di interventi sulla Tangenziale, date le specifiche esigenze di massima sicurezza correlata alla terza corsia di marcia, viene applicato un protocollo per “la gestione degli incidenti lungo la Tangenziale di Mestre”.

Posto che l'indicatore di incidentalità è un elemento importante per la valutazione dei parametri di qualità del servizio e precisato altresì che nella rilevazione degli incidenti la Società si è attenuta ai consolidati criteri indicati dall'Ente Concedente, riteniamo che nel 2013 il bilancio della sicurezza della circolazione autostradale sui tratti in concessione possa essere valutato positivamente – alla luce dei dati sopra descritti – sia in termini assoluti sia in termini statistici.

Non va sottaciuto che i suddetti tassi di sinistrosità si attestano su posizioni più basse rispetto ai tassi di sinistrosità nazionale rilevati nel settore autostradale.

A fronte dei predetti risultati riteniamo tuttavia opportuno non trarre indicazioni di carattere assoluto e generale. Si deve infatti prudenzialmente considerare che in determinati contesti i dati dei rilevamenti ed i conseguenti effetti statistici possono significativamente modificarsi, sia in senso positivo che in senso negativo, in relazione alla ridotta entità dei valori assoluti in considerazione: variazioni anche di modesta entità possono infatti determinare impatti ragguardevoli sui tassi di sinistrosità in gioco con molteplici variabili che possono incidere, anche casualmente, sull'andamento dei sinistri.

Crediamo peraltro doveroso confermare che la Società persegue costantemente obiettivi di miglioramento tra i quali si indicano di seguito quelli più importanti: informazione agli utenti (pannelli a messaggio variabili, numeri telefonici dedicati, sito web con apposite pagine informative e visualizzazione del traffico con telecamere, informazioni sulla viabilità tramite radio locali e nazionali); attività dei centri servizi e del centro operativo; costante monitoraggio da parte della Società dei punti critici; effettuazione di interventi di manutenzione ponendo particolare attenzione alle problematiche legate alla cantierizzazione ed alla sicurezza (programmazione degli interventi, lavorazioni notturne, ecc.); gestione attenta della terza corsia di marcia sulla Tangenziale, ecc.

Importante inoltre è stato il lavoro svolto dalla Polizia Stradale che ha agito in termini di deterrenza e vigilanza: l'opera della Polizia Stradale, finalizzata al controllo ed alla sorveglianza del traffico, si è sviluppata su basi di fattiva e reciproca collaborazione con i servizi della Società. Facciamo presente che il servizio di Polizia Stradale sui tratti autostradali in concessione alla nostra Società è regolato da un'apposita convenzione sottoscritta il 21 giugno 2010.

Nel contesto sopra descritto ribadiamo ancora una volta l'impegno di CAV per assicurare all'utenza il più alto livello di sicurezza possibile lungo tutti i tratti in gestione alla Società, sia in sistema aperto che chiuso.

Per quanto riguarda il Soccorso Meccanico, il servizio è stato svolto da tre organizzazioni – tutte di livello nazionale – operanti in ambito autostradale sulla base di procedure d'intervento convenzionalmente prestabilite.

Nel 2013 nei tratti a sistema chiuso si sono registrati complessivamente 4.049 interventi (nel 2012: 3.758; + 7,74%).

Il tasso d'intervento espresso per 1/milione di chilometri percorsi è pari a 3,76 (nel 2012: 3,44; + 9,30%).

#### *Aree di Servizio e Hotel*

Nel 2013 dalle Aree di Servizio dislocate lungo l'autostrada (Arino Est ed Arino Ovest sulla A4 in sistema chiuso in prossimità dell'innesto del Passante di Mestre) e la tangenziale di Mestre (Marghera Est e Marghera Ovest sulla A57 presso la rotatoria in sistema aperto) sono state erogati 5.012.000 litri di benzina (- 12,01%); 22.645.000 litri di gasolio (- 14,02%); 735.000 litri di GPL (nel 2012 gli impianti risultavano chiusi in conseguenza dei lavori di realizzazione delle due nuove aree di servizio); 5.726 kg di lubrificanti (- 19,77%); le attività collaterali (autoemporio) presso le medesime Aree di Servizio sono state pari ad € 146.000 (+ 274,36%).

I bar ed il ristorante hanno registrato un fatturato totale, al netto di IVA, di € 5.108.000 (+ 11,58%); le attività commerciali collaterali (market) presso i medesimi bar ed il ristorante € 2.146.000 (+ 29,82%); le attività commerciali complementari € 4.356.000 (- 9,57%).

L'hotel di Marghera (a marchio Holiday Inn) ha fatturato complessivamente per attività di ristoro, servizi vari, alloggi e pernottamenti € 3.492.000 (- 5,11%).

Sulle predette attività e vendite varie le Compagnie petrolifere, le Società di ristorazione e la Società alberghiera hanno riconosciuto i canoni convenuti con i relativi accordi che nel 2013 hanno determinato proventi netti per € 3.517.000 (+ 0,98%).

#### *Centro Servizi*

I nostri Centri Servizi rappresentano per l'utenza un punto di contatto diretto con la Società ove ottenere risposte ed informazioni per ogni necessità.

Due sono i Centri Servizi attivi: uno presso la stazione di Venezia/Mestre (località Marghera) ed uno presso la stazione di Padova Est, entrambi raggiungibili anche dalla viabilità urbana.

Presso i Centri Servizi vengono svolte varie attività di assistenza agli utenti e fornita una vasta gamma di servizi e prestazioni tra cui ricordiamo: la commercializzazione e distribuzione degli apparati Telepass e delle tessere Viacard, l'assistenza post – vendita (fatturazioni, cambi targa, smarrimenti, ecc.), la definizione di mancati pagamenti pedaggio, l'informazione sui pedaggi autostradali, il rilascio degli abbonamenti sul percorso Mirano/Dolo – Padova Est, ecc., tutte operazioni facilitate dalla presenza e dal rapporto personale e diretto con operatori qualificati e competenti.

### *Centro Operativo*

Il Centro Operativo, attivo 24 ore su 24, è in costante contatto con gli Ausiliari della Viabilità in servizio di sorveglianza lungo l'autostrada, la tangenziale ed il raccordo con l'aeroporto e si avvale di telecamere e di sistemi di monitoraggio e rilevamento dati per conoscere lo stato dei vari tratti gestiti da CAV.

A seconda delle situazioni gli operatori del Centro attivano, con procedure stabilite, i vari responsabili dei servizi interni ed esterni per la gestione delle emergenze o delle eventuali problematiche riscontrate.

Il Centro Operativo coordina il servizio di Soccorso Meccanico e sanitario e fornisce ai centri informativi "CCISS – VIAGGIARE INFORMATI" e "VIAGGIANDO" le informazioni sul traffico e la viabilità da mettere a disposizione dell'utenza via radio.

### *Ausiliari della Viabilità*

Il Servizio di assistenza agli utenti in difficoltà sulla rete di competenza è basato sugli interventi degli Ausiliari della Viabilità, personale dipendente della Società appositamente formato che svolge compiti di sorveglianza dei tratti in gestione, di assistenza agli utenti, di segnalazione di incidenti, di code e di ogni altra turbativa alla viabilità.

Gli Ausiliari intervengono inoltre negli incidenti procedendo ai rilevamenti ove non vi siano conseguenze per le persone (in caso di feriti deve essere comunque attivata la Polizia) e svolgono altresì interventi finalizzati alla sicurezza ed alla fluidità del traffico.

L'attuale organizzazione aziendale prevede che lungo i tratti in gestione (circa 74 km) siano costantemente presenti almeno 4 Ausiliari durante l'orario diurno (ore 6 – 22) e 3 Ausiliari durante l'orario notturno (ore 22 – 6) ciascuno munito di un furgone attrezzato; nelle giornate in cui si prevedono notevoli flussi veicolari il servizio degli Ausiliari è potenziato con ulteriore personale e mezzi.

Gli Ausiliari sono costantemente collegati con il Centro Operativo aziendale che ne coordina l'azione.

## Rapporti con l'Anas

Con riferimento al D. Lgs. 173/2008 di recepimento della Direttiva 2006/46/CE ed ai conseguenti effetti civilistici, forniamo di seguito le informazioni relative alle operazioni con le parti correlate (art. 2427 del codice civile, numeri 22 bis).

Per parti correlate viene qui intesa la Società ANAS S.p.A. con la quale sono state effettuate operazioni significative.

### La situazione amministrativa – contabile tra CAV ed ANAS

La situazione amministrativa e contabile con ANAS conseguente agli obblighi derivanti dalla Convenzione Ricognitiva è di seguito precisata.

Posto che il Passante di Mestre è stato realizzato dall'ANAS, CAV è tenuta ad assicurare la copertura finanziaria dei costi del Passante e – come si è già accennato – a rimborsare l'ANAS di detta esposizione nei limiti degli importi risultanti dal piano finanziario; tali costi devono intendersi al netto dei contributi pubblici.

La convenzione prevede ovviamente anche le fonti di finanziamento occorrenti a CAV per far fronte agli impegni di cui sopra così individuati: gli introiti da pedaggio relativi al Passante; gli introiti da pedaggio relativi alle tratte acquisite in concessione per subentro dal 1 dicembre 2009 alla concessionaria uscente; gli introiti da pedaggio relativi alle percorrenze chilometriche aggiuntive applicate alle barriere diaframmati il sistema autostradale chiuso da quello aperto attorno all'area di Mestre; gli introiti derivanti dalle sub-concessioni delle aree di servizio.

Illustriamo di seguito i rapporti di debito/credito verso ANAS con valorizzazione di ogni voce evidenziando innanzitutto che dalla sommatoria di debiti e crediti risulta un debito netto di CAV nei confronti di ANAS di € 414.399.582.

I crediti di CAV assommano a complessivi € 173.617.527 così suddivisi: € 70.537.502 (relativi al contributo pubblico di cui all'art. 1, comma 78, lettere c) e i) della legge 266/2005), € 100.000.000 (relativi al contributo pubblico di cui all'art. 1, comma 1045, della Legge 296/2006), € 806.112 (relativi a costi sostenuti da CAV per oneri di esazione sulla rete autostradale interconnessa riferiti alle percorrenze chilometriche aggiuntive per il periodo antecedente l'apertura del Passante) ed € 2.273.913 relativi agli interessi attivi complessivamente maturati sulla parte di contributi pubblici di cui sopra incassati da ANAS e non ancora versati a CAV.

I debiti di CAV risultano pari a complessivi € 588.017.110 e sono così suddivisi: € 482.910.942 (relativi al rimborso dei costi effettivamente sostenuti da ANAS per la realizzazione del Passante e delle opere complementari e di completamento non ancora fatturati); € 20.828.985 (relativi agli oneri finanziari capitalizzati fino alla data di inaugurazione del Passante); € 7.203.280 (relativi al rimborso all'ANAS dei costi sostenuti dalla stessa per le opere complementari e di completamento del Passante già fatturati); € 71.074.982 (per interessi maturati dopo l'apertura del Passante e calcolati fino al 31/12/2013 a valere sulle anticipazioni finanziarie erogate da ANAS per la copertura dei costi di realizzazione del Passante); € 5.952.676 (relativi a ricavi da pedaggio riferiti alle percorrenze chilometriche aggiuntive di competenza ANAS ma incassate da CAV per il periodo antecedente l'apertura del Passante); € 46.244 per altri debiti.

Oltre alla situazione sopra rappresentata si deve far presente che sussiste il debito verso ANAS relativo al canone di concessione (ex art. 10 della Legge 537/1993 ed art. 1, comma 1020, della Legge 296/2006) pari nel 2013 ad € 1.149.849.

## Rapporti con la Regione Veneto

La Regione Veneto partecipa alla Concessioni Autostradali Venete S.p.A con il 50% del suo capitale sociale.

Il piano finanziario di CAV prevede, oltre all'assunzione della gestione autostradale e dei costi del Passante, la realizzazione di 253 milioni di investimenti per il completamento del Passante. Si tratta di investimenti che riguardano opere mirate ad integrare la nuova struttura autostradale nel tessuto viario territoriale e nel contesto ambientale. La CAV non realizza direttamente gli investimenti: il compito è stato affidato all'ANAS. Essa, invece, ricopre l'indispensabile ruolo di soggetto finanziatore delle opere. Negli scorsi esercizi, pur nelle oggettive difficoltà legate al prolungarsi della approvazione della Convenzione di gestione autostradale e di reperimento di finanziamenti, la CAV ha messo a disposizione le risorse che le derivavano dai suoi flussi di cassa consentendo l'effettiva realizzazione del piano degli investimenti di completamento del Passante e di arricchimento del territorio veneto.

Il ruolo di soggetto finanziatore di opere di infrastrutturazione viaria si farà più evidente laddove la CAV saprà, attraverso la buona gestione, creare utili da mettere a disposizione, in conformità a quanto richiesto allo statuto, della Regione Veneto per il miglioramento della viabilità del territorio.

Nella fase attuale i rapporti economici con la Regione Veneto restano limitati e alla data del 31 dicembre 2013 tali rapporti sono costituiti da un importo di 1.244.336,82 euro che la Regione Veneto deve ancora versare quale quota di finanziamento per l'intervento di messa in sicurezza della SP 81. Si tratta di un'opera concordata tra la Regione Veneto, la Provincia di Venezia, il Comune di Venezia e la Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. La CAV ha assunto l'impegno di realizzazione dell'opera al momento del subentro alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. L'intervento si è concluso l'8 marzo 2011.

### **Applicazione e rispetto delle direttive di cui alle deliberazioni della Giunta Regionale del Veneto n. 3966/2007 e n. 2951/2010, 1075/2011, 2790/2012 e 258/2013**

La relazione sulla gestione e la nota integrativa già informano sulle attività svolte da CAV e rispondono, quindi, anche alle richieste della deliberazione della Giunta regionale n. 2951/2010 e successive integrazioni e modifiche avente ad oggetto "Direttive alle società partecipate dalla Regione Veneto per la razionalizzazione delle risorse e il contenimento dei costi di gestione, nonché l'adeguamento degli assetti societari". Di seguito, però, si aggiungono alcune notizie che possono completare o richiamare le note già sviluppate in altre parti del fascicolo di bilancio.

In particolare si evidenzia che il 4 aprile del 2012 è stato nominato l'Organismo di vigilanza previsto dal già adottato Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001. L'Organismo ha verificato l'effettiva attuazione del modello organizzativo e il suo aggiornamento relazionando al Consiglio di amministrazione.

Si ricorda poi che:

A) Direttive in materia di affidamento di lavori, forniture e servizi

La CAV S.p.A. è concessionaria di gestione autostradale. La CAV per statuto e obbligo convenzionale, in materia di acquisizione di lavori, forniture e servizi, applica le disposizioni di cui al D. Lgs. 163/2006 e successive modificazioni.



Il Consiglio di amministrazione della CAV, nella seduta del 13 settembre 2012, ha adottato un regolamento per la disciplina degli affidamenti in economia di beni e servizi.

B) Direttive in materia di società strumentali

La CAV S.p.A. non ha costituito alcuna società per svolgere attività strumentali alla stessa.

C) Direttive in materia di personale dipendente

La CAV S.p.A., con decisione del Consiglio del 10 luglio 2010, si è dotata di linee guida che individuano criteri e modalità per il reclutamento del personale.

Con lettera del 16 febbraio 2011 ha segnalato alla Regione Veneto che alla CAV S.p.A., per sua natura, per la sua attività e per il fatto di non essere compresa nell'elenco delle società inserite nel costo economico consolidato della pubblica amministrazione, non appaiono applicabili le normative che contengono limitazioni alle assunzioni e all'utilizzo del lavoro flessibile.

D) Direttive in materia di comunicazione alla Regione

Entro il termine del 31 marzo la CAV trasmette le informazioni di aggiornamento relative alla composizione degli organi sociali delle società dirette e indirette e dei relativi compensi e la relazione sul raggiungimento degli obiettivi indicati nei programmi aziendali indicati nell'anno precedente.

Non vi sono, invece, convenzioni o contratti di servizio alla Regione Veneto su cui relazionare.

E) Direttive in materia di contenimento della spesa pubblica

Poiché la CAV S.p.A. non rientra nell'elenco delle Società inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione come individuate dall'ISTAT ai sensi del comma 3, art. 1 della legge 31.12.2009 n. 96, la stessa non è soggetta all'applicazione delle norme contenute nel D. L. 78/2010 art. 6, commi 7, 8, 9, 11 e 20, pur esercitando un'oculata gestione delle risorse finanziarie a fronte degli impegni assunti con il piano finanziario allegato alla convenzione stipulata con la concedente ANAS S.p.A.

F) Direttive in materia di compensi agli organi societari

Le delibere inerenti i compensi erogati ai componenti del Consiglio di amministrazione e agli organi di controllo sono state assunte in conformità alle disposizioni di legge.

G) Direttive in materia di Società indirette

La CAV S.p.A. non ha società controllate proprie.

## **Società partecipate**

La CAV S.p.A. partecipa ad una società consortile e ad un consorzio. La consortile si occupa di razionalizzare e sviluppare servizi nei confronti degli utenti autostradali. Il consorzio si occupa del coordinamento dei consorziati nello sviluppo delle attività di miglioramento dell'efficienza nel settore elettrico e termico. In entrambi i casi, si tratta di attività strumentali ed ausiliarie del servizio autostradale che, sia la consortile sia il consorzio, sviluppano nell'esclusivo confronto di soggetti concessionari autostradali.

La CAV S.p.A., secondo le indicazioni della Dgr. della Regione Veneto n. 1931 del 28 ottobre 2013 monitora lo stato economico-finanziario delle due società partecipate affinché non sia pregiudicato il bilancio della CAV medesima.

### **Servizi Utenza Stradale S.C.p.A.**

La CAV S.p.A. partecipa alla Servizi Utenza Stradale S.C.p.A. dal 2010.

La Servizi Utenza Stradale è una Società Consortile per Azioni che ha come scopo "l'attività di razionalizzazione, di potenziamento e di sviluppo di servizi a favore degli utenti della strada attraverso un'organizzazione comune, fra le società consorziate".

Il capitale sociale di SUS è di euro 516.460,00 diviso pariteticamente tra quattro società autostradali: Autostrade Centro Padane, Autostrada Brescia-Padova, Autovie Venete e CAV S.p.A. Le consorziate hanno concessioni di gestione di autostrade con scadenza diversa e la Centro Padane risulta essere la concessionaria più prossima alla scadenza della concessione o alla proroga della concessione stessa. Gli Azionisti della SUS hanno già statutariamente previsto lo scenario conseguente all'eventuale scadenza delle concessioni stabilendo che: "Laddove, in virtù della naturale scadenza della concessione autostradale e/o stradale, venisse a cessare la qualità di operatore autostradale/stradale in capo a uno dei membri consorziati, la quota di partecipazione di questi potrà essere assunta dal nuovo concessionario subentrante".

Nel corso del 2011 SUS aveva gestito la gara per l'affidamento dei grandi impianti mentre nel corso del 2012 ha stabilito e concordato con le consorziate le procedure e gli standard per la gestione dei piccoli impianti. Nel 2013 è proseguita la collaborazione per la gestione dei grandi impianti pubblicitari e si è cominciata a studiare la possibilità di utilizzare alcuni impianti di grandi dimensioni fino ad ora esclusi perché non conformi alle indicazioni del Codice: l'eventuale recupero potrebbe essere di vantaggio per le Socie e per SUS stessa. E' proseguita anche la attività di razionalizzazione e verifica degli impianti pubblicitari di piccole dimensioni.

E' continuato regolarmente anche il servizio di informazione alla clientela delle concessionarie autostradali socie attraverso più canali: il telefono, la radio e il sito internet, offrendo capillarità, massima diffusione e aggiornamenti costanti.

La CAV S.p.A. supporta direttamente la SUS S.C.p.A. svolgendo un service amministrativo erogato sulla base di una apposita convenzione che regola prestazioni e corrispettivi.

La SUS S.C.p.A. ha chiuso il bilancio di esercizio 2013 con oltre 21 mila euro di utile che per statuto saranno portati a riserva.

## **Consorzio Autostrade Italiane Energia**

Il *CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA* è stato costituito il 29/02/2000 tra 11 Società Autostradali secondo quote di partecipazione proporzionali al fabbisogno di energia delle singole Consorziatoe. La CAV è entrata a far parte del Consorzio Autostrade Italiane Energia dal 22 dicembre 2010. Il fondo consortile è di euro 107.112,35 e la quota di partecipazione della Concessionari Autostradali Venete – CAV S.p.A. è dello 0,9% per un valore di euro 1.058,00.

Al Consorzio aderiscono la quasi totalità delle concessionarie autostradali italiane, l'ANAS ed Autogrill.

Il Consorzio non ha scopo di lucro, non può distribuire utili alle Imprese Associate, ha un'attività volta alle finalità di cui al D. Lgs. del 16.3.99 n. 79 (liberalizzazione del mercato elettrico) ed al coordinamento delle attività dei Consorziati al fine di contenere i consumi energetici, migliorare l'efficienza e la razionalizzazione del settore energetico (elettrico e termico).

Il Consorzio effettua gare in regime privatistico o pubblico per le proprie consorziatoe; in particolare per le gare di tipo pubblico, il Consorzio diventa centrale di committenza, stipulando con il fornitore aggiudicatario un accordo quadro che sarà perfezionato da ciascun consorziato con la stipula dello specifico contratto.

L'attività del Consorzio ha assicurato, approvvigionando complessivamente circa 600 GWh/anno, risparmi che ammontano a circa 4,5 milioni di €/anno, con uno sconto medio di circa il 10% sul prezzo della energia riferito al mercato libero.

CAV S.p.A. partecipa al consorzio con un consumo medio annuo pari a circa 10.600 MWh corrispondente ad una spesa media annua di circa 2.100.000,00 euro.

Il Consorzio scade il 31.12.2015.

# **BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31.12.2013**

## **STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO**

**STATO PATRIMONIALE****31/12/2012****31/12/2013****ATTIVITA'**A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA  
DOVUTI

0

0

B) IMMOBILIZZAZIONI

*I. Immobilizzazioni immateriali*

4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili

4.841

37.897

6) Immobilizzazioni in corso e acconti

60.546.815

47.171.228

7) Altre immobilizzazioni immateriali

831.365.083

716.153.794

891.916.739763.362.919*II. Immobilizzazioni materiali*

1) Terreni e fabbricati

29.612

26.128

2) Impianti e macchinario

216.059

219.739

3) Attrezzature industriali e commerciali

34.991

43.010

4) Altri beni

539.684

424.603

820.346713.480*III. Immobilizzazioni finanziarie**Partecipazioni in:*

b) Imprese collegate

294.351

299.767

d) Altre imprese

1.058

1.058

295.409300.825

Totale immobilizzazioni

893.032.494764.377.224

C) ATTIVO CIRCOLANTE

*I. Rimanenze*

1) Materie prime, sussidiarie e di consumo

963.948

1.056.770

*II. Crediti*

1) Verso clienti

5.964.997

4.883.978

4bis) Crediti tributari

95.684.623

79.169.515

4ter) Imposte anticipate

2.571.882

1.593.793

5) Verso altri:

-esigibili entro 12 mesi

60.339.668

168.734.481

-esigibili oltre 12 mesi

37.632.767

32.936.367

202.193.937287.318.134

	31/12/2012	31/12/2013
<i>III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</i>	0	0
<i>IV. Disponibilità liquide</i>		
1) Depositi bancari e postali	8.156.643	52.752.932
3) Denaro e valori in cassa	624.115	67.347
	<u>8.780.758</u>	<u>52.820.279</u>
Totale attivo circolante	<u>211.938.643</u>	<u>341.195.183</u>
<i>D) RATEI E RISCONTI ATTIVI</i>	1.471	3.645
<i>TOTALE ATTIVITA'</i>	<u>1.104.972.608</u>	<u>1.105.576.052</u>

<b>PASSIVITA'</b>	<b>31/12/2012</b>	<b>31/12/2013</b>
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>		
I. Capitale sociale	2.000.000	2.000.000
IV. Riserva legale	400.000	400.000
VII. Altre riserve:		
- Riserva straordinaria	44.265.173	47.641.383
- Riserva non distribuibile ex art.2426 cc	3.068	20.410
- Riserva vincolata per sanzioni e penali	175.000	175.000
- Riserva vincolata per differenze su manutenzioni	0	918.054
IX. Utile (perdita) di esercizio	4.311.606	9.781.643
	<u>51.154.847</u>	<u>60.936.490</u>
<b>B) FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>		
3) Altri:		
a) per rischi	150.000	150.000
c) per rinnovi	11.738.851	12.450.309
	<u>11.888.851</u>	<u>12.600.309</u>
<b>C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>	531.303	557.067
<b>D) DEBITI</b>		
4) Debiti verso banche	0	423.500.000
7) Debiti verso fornitori	7.302.961	6.300.094
10) Debiti verso imprese collegate	8.709	0
12) Debiti tributari	467.265	736.891
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.047.097	1.118.140
14) Altri debiti	1.032.311.719	599.483.689
	<u>1.041.137.751</u>	<u>1.031.138.814</u>
<b>E) RATEI E RISCONTI PASSIVI</b>	259.856	343.372
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>	<u><u>1.104.972.608</u></u>	<u><u>1.105.576.052</u></u>

#### **CONTI D'ORDINE**

Beni di terzi presso la Società	<u>105.375</u>	<u>100.350</u>
<b>TOTALE CONTI D'ORDINE</b>	<u><u>105.375</u></u>	<u><u>100.350</u></u>

**CONTO ECONOMICO**

	31/12/2012	31/12/2013
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	124.453.659	132.976.422
5) Altri ricavi e proventi:	<u>1.783.867</u>	<u>1.271.576</u>
	126.237.526	134.247.998
<b>B) COSTI DELLA PRODUZIONE</b>		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	1.132.055	1.224.575
7) Per servizi	20.265.700	20.889.250
8) Per godimento di beni di terzi	604.442	642.289
9) Per il personale:		
a) salari e stipendi	11.444.652	12.037.171
b) oneri sociali	3.645.104	3.824.309
c) trattamento di fine rapporto	826.831	859.523
e) altri costi	<u>402.885</u>	<u>428.353</u>
	16.319.472	17.149.356
10) Ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	40.033.621	37.921.480
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	241.759	277.220
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	0	180.653
	<u>40.275.380</u>	<u>38.379.353</u>
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	10.005	- 92.822
13) Altri accantonamenti		
b) Accantonamento al fondo per rinnovi	11.738.851	11.776.505
c) Utilizzo fondo per rinnovi	-7.186.624	- 11.065.047
14) Oneri diversi di gestione	<u>16.432.936</u>	<u>16.554.246</u>
	99.592.217	95.457.705
<b>DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	26.645.309	38.790.293



	31/12/2012	31/12/2013
<i>C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI</i>		
16) Altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi	581.343	1.144.671
17) Interessi ed altri oneri finanziari	19.594.565	24.125.860
	<u>-19.013.222</u>	<u>- 22.981.189</u>
<i>D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE</i>		
18) Rivalutazioni:		
a) di partecipazioni	17.343	5.416
<i>E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</i>		
20) Proventi	321.219	0
21) Oneri	0	0
	<u>321.219</u>	<u>0</u>
<i>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</i>	7.970.649	15.814.520
22) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) imposte correnti	4.276.506	5.054.788
b) imposte differite	0	0
c) imposte anticipate	-617.463	978.089
	<u>-3.659.043</u>	<u>-6.032.877</u>
23) Utile (perdita) dell'esercizio	4.311.606	9.781.643

## **NOTA INTEGRATIVA**

## Struttura e contenuto del bilancio

Il bilancio d'esercizio è redatto secondo le disposizioni del Codice Civile contenute negli articoli 2423 e ss. interpretati ed integrati dai principi contabili nazionali emessi dall'OIC e da quelli emessi dal CNDC e CNR e rivisti dall'OIC.

Va rilevato che gli schemi dello stato patrimoniale e del conto economico sono conformi alle norme contenute negli articoli 2423 ter, 2424, 2424 bis, 2425 e 2425 bis del Codice Civile, norme che hanno previsto schemi vincolanti.

Il bilancio è stato redatto in unità di euro, senza cifre decimali, come previsto dall'articolo 2423, comma 5, del Codice Civile.

La nota integrativa, redatta secondo le disposizioni contenute negli articoli 2427 e 2427 bis del Codice Civile, contiene l'indicazione dei più importanti criteri di valutazione per poi seguire con i commenti alle singole voci illustrando la composizione delle stesse e le motivazioni degli scostamenti più significativi rispetto all'esercizio precedente.

Allo scopo di fornire una più esauriente informazione sulla situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della Società ed a completamento della nota integrativa, si è ritenuto opportuno redigere il prospetto di rendiconto finanziario.

Il corrispettivo contrattualmente definito spettante alla società di revisione legale per la revisione legale del bilancio d'esercizio ammonta a euro 22.000, salvo maggiorazione ISTAT, cui si aggiunge il rimborso di spese nel limite massimo di euro 1.800. L'importo totale dei corrispettivi per altri servizi resi è pari a euro 2.700.

## Principi contabili – Criteri di valutazione

Come previsto dall'articolo 2427 del Codice Civile di seguito esponiamo i criteri applicati nella valutazione delle voci di bilancio, che sono rimasti invariati rispetto all'esercizio precedente:

### *Oneri pluriennali*

Gli oneri pluriennali sono valutati al costo e ridotti dell'ammortamento diretto calcolato a quote annue costanti su un periodo non superiore a cinque anni.

### *Beni immateriali*

I beni immateriali, costituiti da software applicativo, sono iscritti al costo e ridotti dell'ammortamento diretto calcolato a quote annue costanti su un periodo di due anni.

### *Altre Immobilizzazioni immateriali*

Le altre immobilizzazioni immateriali – costituite dai costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre da rimborsare all'ANAS, dall'indennizzo riconosciuto alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A., da altre opere realizzate sulla tratta gestita, da opere complementari e di completamento del Passante Autostradale di Mestre, da interventi finanziari conseguenti al subentro (messa in sicurezza della SP 81 e Nodo viario di San Giuliano a Mestre) e da costi sostenuti per la sottoscrizione del contratto di finanziamento con la Cassa Depositi e Prestiti, da costi di ristrutturazione della caserma per la Polizia Stradale, da costi per la rotatoria di innesto del Raccordo Marco Polo – SS 14, e da costi (studio di fattibilità) riferiti alle Aree di servizio – sono iscritte al costo (incrementato degli oneri finanziari capitalizzati e al netto dei contributi pubblici e assimilati) e ridotte dell'ammortamento diretto, calcolato a quote annue costanti sull'intero periodo concessorio che termina il 31 dicembre 2032 ovvero - per i costi sostenuti per la sottoscrizione del contratto di finanziamento con la Cassa Depositi e Prestiti - sul periodo di validità dei finanziamenti.

### *Immobilizzazioni materiali*

Le immobilizzazioni materiali sono costituite da terreni e fabbricati, impianti e macchinario, attrezzature industriali e commerciali ed altri beni (mobili e macchine ordinarie d'ufficio; macchine elettroniche, elettromeccaniche, computer e sistemi telefonici; autovetture; autoveicoli) e sono iscritte al costo sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione con la loro residua possibilità di utilizzazione. L'ammortamento è calcolato applicando le seguenti aliquote ritenute congrue in relazione alla residua vita utile dei cespiti: impianti e macchinario 20%; attrezzatura industriale e commerciale 12%; mobili e macchine ordinarie d'ufficio 12%; macchine elettroniche, elettromeccaniche, computer e sistemi telefonici 20%; autovetture 25%; autoveicoli 20%.

### *Partecipazioni*

Le partecipazioni in imprese collegate sono valutate, ai sensi dell'art. 2426, punto 4 del Codice Civile, con il metodo del patrimonio netto, attribuendo alle singole partecipazioni un valore pari alla corrispondente frazione del patrimonio netto della partecipata risultante dall'ultimo bilancio disponibile.

Le partecipazioni in altre imprese sono valutate con il criterio del costo. Il costo d'acquisto originario è incrementato in seguito ad aumenti di capitale dell'impresa partecipata sottoscritti e versati nonché per nuovi acquisti di azioni o quote da terzi. Il valore al costo è svalutato alla presenza di perdite durature di valore.

Per l'iscrizione delle partecipazioni tra le immobilizzazioni finanziarie anziché nell'attivo circolante vale il criterio della destinazione a una detenzione durevole o meno.

### *Rimanenze*

Le rimanenze di magazzino, costituite da materiali di consumo e da beni destinati alle manutenzioni delle tratte autostradali, sono valutate al minore tra il costo di acquisto, assunto nella configurazione di costo medio ponderato di acquisto dell'anno, ed il corrispondente valore di realizzazione desumibile dall'andamento di mercato alla chiusura dell'esercizio.

### *Disponibilità liquide*

Comprendono denaro, depositi bancari, conti correnti postali ed altri valori equivalenti. Le disponibilità liquide sono iscritte al presumibile valore di realizzo coincidente con il valore nominale e il denaro è valutato al valore nominale.

### *Crediti e debiti*

I crediti ed i debiti sono iscritti al valore nominale. I crediti comunque sono esposti ad un valore non superiore a quello di presumibile realizzo.

### *Ratei e risconti*

I ratei ed i risconti attivi e passivi sono determinati secondo il criterio della competenza temporale e comprendono quote di costi e proventi comuni a due o più esercizi, l'entità dei quali varia in ragione del tempo.

### *Fondo trattamento di fine rapporto*

Il fondo di trattamento di fine rapporto del personale è calcolato a norma dell'articolo 2120 del Codice Civile ed in conformità ai contratti di lavoro e alla legislazione vigente.

### *Fondo per "rinnovi"*

Il fondo per rinnovi è alimentato in ogni esercizio di un accantonamento effettuato a fronte delle spese di rinnovo riferite ai beni costituenti la tratta autostradale gestita. Per spese di rinnovo s'intendono le spese di ripristino o sostituzione e le spese di manutenzione, riparazione, ammodernamento e trasformazione. La quota accantonata è stimata dalla Società in misura tale da mantenere in buono stato di conservazione ed

in efficienza la tratta autostradale. Il fondo è utilizzato per assorbire le effettive spese di rinnovo sostenute in ciascun esercizio.

#### *Fondo per imposte*

Il fondo per imposte accoglie le passività per imposte probabili che siano di importo e/o data di sopravvenienza indeterminati e le passività per imposte differite emergenti da differenze temporanee tra risultato di bilancio e reddito fiscalmente imponibile.

#### *Fondi rischi*

I fondi rischi stanziati nel passivo dello Stato Patrimoniale intendono coprire le passività potenziali a carico della Società, secondo stime realistiche della loro definizione. Gli accantonamenti per rischi sono destinati soltanto a coprire perdite o debiti di natura determinata, di esistenza certa o probabile dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio sono indeterminati o l'ammontare o la data di sopravvenienza. I rischi per i quali la manifestazione di una passività è probabile sono descritti nelle note esplicative ed accantonati, secondo criteri di congruità, nei fondi rischi. I rischi per i quali la manifestazione di una passività è solo possibile sono descritti nella Nota Integrativa, senza procedere allo stanziamento di fondi rischi, secondo i principi contabili di riferimento.

#### *Imposte anticipate e differite*

La loro contabilizzazione deriva dalle differenze temporanee, che si riverseranno in esercizi successivi, tra il valore attribuito ad un'attività o ad una passività secondo i criteri civilistici ed il valore attribuito a quell'attività o a quella passività ai fini fiscali.

Le aliquote utilizzate per la determinazione delle imposte anticipate e differite sono del 3,90% ai fini IRAP e del 27,50% ai fini IRES.

#### *Costi e ricavi*

I costi e i ricavi sono rilevati in bilancio secondo il principio della prudenza e della competenza economica.

#### *Conti d'ordine*

Comprendono beni di terzi presso la Società iscritti al loro valore corrente.

## Informazioni sullo stato patrimoniale: attività

### Immobilizzazioni immateriali

Registrano un decremento netto di € 128.553.820. I movimenti avvenuti nell'esercizio si possono così riassumere:

	Saldo al 31.12.2012	Incremento	Decremento	Giroconto	Saldo al 31.12.2013
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	4.841	75.794	42.738	0	37.897
Immobilizzazioni in corso e acconti	60.546.815	9.264.303	0	-22.639.890	47.171.228
Altre immobilizzazioni immateriali	831.365.083	27.563	137.878.742	22.639.890	716.153.794
<b>Totale</b>	<b>891.916.739</b>	<b>9.367.660</b>	<b>137.921.480</b>	<b>0</b>	<b>763.362.919</b>

Le *concessioni, licenze, marchi e diritti simili* riguardano il valore residuo dei costi sostenuti per l'acquisto del software applicativo. L'ammortamento è effettuato a quote costanti nel periodo di due anni.

La voce *immobilizzazioni in corso e acconti* si riferisce: a) ai costi sostenuti per la realizzazione delle opere complementari e di completamento del Passante Autostradale di Mestre; quelle entrate in esercizio sono state spostate nelle altre immobilizzazioni immateriali; b) ai costi sostenuti per le altre opere realizzate sulla tratta gestita non ancora completate alla data di chiusura del bilancio; c) al costo per la ristrutturazione della caserma per la Polizia Stradale; d) al costo per la realizzazione della rotatoria di innesto Raccordo Marco Polo – SS 14; e) ai costi (studio di fattibilità) riferiti alle Aree di servizio.

I movimenti delle immobilizzazioni in corso intervenuti nell'esercizio si possono così riassumere:

	Saldo al 31.12.2012	Incremento	Decremento	Giroconto	Saldo al 31.12.2013
Opere complementari e di completamento del Passante autostradale di Mestre	51.499.110	6.729.197	0	-12.252.877	45.975.430
Altre opere realizzate sulla tratta gestita	441.379	307.706	0	-681.287	67.798
Costi relativi al contratto di finanziamento con CDP	8.606.326	1.099.400	0	-9.705.726	0
Ristrutturazione caserma per la Polizia Stradale	0	300.000	0	0	300.000

Rotatoria innesto Raccordo Marco Polo – SS14	0	800.000	0	0	800.000
Aree di servizio	0	28.000	0	0	28.000
<b>Totale</b>	<b>60.546.815</b>	<b>9.264.303</b>	<b>0</b>	<b>-22.639.890</b>	<b>47.171.228</b>

Le *altre immobilizzazioni immateriali* si riferiscono al valore residuo dei costi del Passante Autostradale di Mestre, delle opere complementari e di completamento al Passante di Mestre, dell'indennizzo riconosciuto alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A., delle altre opere realizzate sulla tratta gestita, della messa in sicurezza della SP 81 nel tratto compreso tra la stazione autostradale di Mira/Oriago e la rotatoria sulla SS 309 in località Malcontenta, dell'intervento finalizzato alla soluzione del "nodo" viario di San Giuliano a Mestre e dei costi relativi al contratto di finanziamento con CDP da € 423.500.000.

L'ammortamento è effettuato a quote costanti sull'intero periodo concessorio.

I movimenti delle altre immobilizzazioni immateriali intervenuti nell'esercizio si possono così riassumere:

Altre immobilizzazioni immateriali	Costo storico				Ammortamenti accumulati				Immobilizzazioni immateriali nette
	Saldo al 31.12.2012	Incrementi per acquisizioni	Decrementi	Saldo al 31.12.2013	Saldo al 31.12.2012	Ammortamenti dell'esercizio	Decrementi	Saldo al 31.12.2013	Saldo al 31.12.2013
Passante Autostradale di Mestre	805.199.639	0	100.000.000	705.199.639	130.683.192	28.725.822	0	159.409.014	545.790.625
Opere complementari e di completamento	79.701.391	12.252.877	0	91.954.268	2.335.625	4.405.210	0	6.740.835	85.213.433
Indennizzo riconosciuto alla Soc. Ve/Pd	74.689.185	0	0	74.689.185	9.981.015	3.235.409	0	13.216.424	61.472.761
Altre opere realizzate sulla tratta gestita	3.096.752	681.287	0	3.778.039	332.434	157.597	0	490.031	3.288.008
Messa in sicurezza della SP 81	5.354.818	27.563	0	5.382.381	385.276	249.855	0	635.131	4.747.250
Nodo viario di San Giuliano a Mestre	7.746.853	0	0	7.746.853	706.013	352.042	0	1.058.055	6.688.798



Costi relativi al contratto di finanziamento con CDP	0	9.705.726	0	9.705.726	0	752.807	0	752.807	8.952.919
Totale	975.788.638	22.667.453	100.000.000	898.456.091	144.423.555	37.878.742	0	182.302.297	716.153.794

I costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre, di € 805.199.639, che la Società è tenuta a rimborsare all'ANAS in conformità a quanto previsto dall'articolo 2, comma 290 della Legge 244/2007 e dall'articolo 6.2 della Convenzione di concessione, comprendono costi effettivamente sostenuti di € 986.400.000, oneri finanziari capitalizzati fino alla data di inaugurazione del Passante di € 20.828.985 e, in detrazione, contributi pubblici (ai sensi della delibera CIPE n. 92 del 31 ottobre 2002) di € 113.116.500 già incassati da ANAS S.p.A., contributi pubblici (di cui all'art. 1 comma 78 lettere c) ed i) della Legge 266/2005) di € 70.537.502 contabilizzati nel 2011 in detrazione diretta del costo del Passante di Mestre, nonché ricavi netti relativi alle percorrenze chilometriche aggiuntive precedenti all'apertura del Passante, assimilati a contributi pubblici, di € 18.375.345. Nei costi di realizzazione del Passante è altresì ricompreso l'importo di € 35.297.480 relativo al caro acciaio nonché il relativo fondo di cui all'art. 135, comma 4, del D. Lgs. 163/2006; detto fondo è già stato incamerato dall'ANAS quale contributo ministeriale determinandosi con ciò l'azzeramento contabile di tale partita che pertanto non genera alcun effetto economico e finanziario.

Le opere complementari e di completamento in esercizio comprendono i seguenti interventi: Passante Verde, interventi di mitigazione ambientale, connessione viaria di adduzione al Passante (Variante di Campocroce, Collegamento A4 - SP 64 in Comune di Mogliano Veneto, SP 27 Via Dante in Comune di Mirano) e opere complementari asta principale (Variante di Robegano, rimozione barriera autostradale di Roncade in Comune di Mogliano Veneto).

L'indennizzo per subentro, che la Società è tenuta a rimborsare ai sensi dell'articolo 6.3 della Convenzione di concessione, si riferisce ai costi per gli investimenti non ancora ammortizzati dalla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. alla data di trasferimento dell'esercizio delle tratte autostradali intervenuto in data 1° dicembre 2009. L'importo del valore di indennizzo è stato determinato dall'ANAS S.p.A. che lo ha comunicato ufficialmente alla Società in data 8 marzo 2010.

Le altre opere realizzate sulla tratta autostradale gestita si riferiscono a nuovi impianti di segnaletica per € 185.756; interventi sull'impianto di stoccaggio doruri per € 175.769; interventi di automatizzazione impianti di esazione pedaggio per € 1.437.625; interventi di potenziamento sistemi telematici di gestione del traffico per € 443.073; remotizzazione accessi stazioni di Preganziol e Spinea per € 39.491; griglie per caditoie Passante per € 223.170; infrastrutture in fibra ottica per € 215.053; sistema di esazione Cronos per € 211.000 e ad altri interventi per € 847.102.

Il costo sostenuto per la messa in sicurezza della SP 81 nel tratto compreso tra la stazione autostradale di Mira/Oriago e la rotatoria sulla SS 309 in località Malcontenta e quello sostenuto per la riorganizzazione del

“nodo” viario di San Giuliano a Mestre rientrano tra gli impegni convenzionali della Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. assunti dalla CAV al momento del subentro. Tali interventi finanziari riguardano la realizzazione di opere la cui proprietà e manutenzione resterà in capo a terzi.

I costi relativi al contratto di finanziamento comprendono commissioni a CDP per € 8.470.000 e a BEI per € 1.050.000, costi di assistenza legale per € 120.432 e spese notarili per € 65.294.

La tratta autostradale gestita comprende la rete in concessione costituita da: Passante Autostradale di Mestre (in A4 – sistema chiuso) con un'estesa convenzionale di km 32,326; tratto autostradale Padova – Venezia, (parte in A4 e parte in A57 in sistema chiuso) con un'estesa di km 23,300; tratto autostradale in sistema aperto (A57) relativo alla Tangenziale Ovest di Mestre (km 9,100) e raccordo con l'aeroporto “Marco Polo” di Tessera/Venezia (km 9,400). Il totale complessivo è di km 74,126. Le stazioni gestite sono sei e più precisamente: Venezia/Mestre, Mira/Oriago, Mirano/Dolo e Padova Est (sul vecchio tracciato); Spinea e Preganziol (sul Passante).

### Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono esperte in bilancio al netto del relativo fondo ammortamento.

	Saldo al 31.12.2012	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2013
Terreni e fabbricati	29.612	0	3.484	26.128
Impianti e macchinario	216.059	118.005	114.325	219.739
Attrezzature industriali e commerciali	34.991	14.597	6.578	43.010
Altri beni	539.684	39.070	154.151	424.603
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>820.346</b>	<b>171.672</b>	<b>278.538</b>	<b>713.480</b>

I terreni e fabbricati si riferiscono a costruzioni leggere.

Gli impianti e macchinario si riferiscono per € 579.763 a impianti sgombraneve e spargisale e per € 50.864 ad altri impianti.

Le attrezzature industriali e commerciali si riferiscono ad attrezzatura varia e minuta.

Gli altri beni comprendono mobili e macchine ordinarie d'ufficio, macchine elettroniche, elettromeccaniche, computer, sistemi telefonici, automezzi e autoveicoli.

L'incremento delle immobilizzazioni materiali di € 171.672 si riferisce per € 118.005 ad impianti sgombraneve.

Il decremento si riferisce alle quote di ammortamento di competenza e alla cessione di alcuni beni. Gli ammortamenti sono calcolati sulla base di aliquote, indicate precedentemente, ritenute rappresentative della residua vita utile stimata dei cespiti.

I movimenti intervenuti nell'esercizio si possono così riassumere:

Immobilizzazioni materiali	Costo storico			Ammortamenti accumulati			Immobilizzazioni materiali nette		
	Saldo al 31.12.2012	Incrementi per acquisizioni	Decrementi per vendite	Saldo al 31.12.2013	Saldo al 31.12.2012	Ammortamenti dell'esercizio	Decrementi per vendite	Saldo al 31.12.2013	Saldo al 31.12.2013
Terreni e fabbricati	34.838	0	0	34.838	5.226	3.484	0	8.710	26.128
Impianti e macchinario	512.622	118.005	0	630.627	296.563	114.325	0	410.888	219.739
Attrezzature industriali e commerciali	47.513	14.597	0	62.110	12.522	6.578	0	19.100	43.010
Altri beni	903.278	39.070	2.497	939.851	363.594	152.833	1.179	515.248	424.603
<b>Totale</b>	<b>1.498.251</b>	<b>171.672</b>	<b>2.497</b>	<b>1.667.426</b>	<b>677.605</b>	<b>277.220</b>	<b>1.179</b>	<b>953.946</b>	<b>713.480</b>

### Immobilizzazioni finanziarie

Le *immobilizzazioni finanziarie* sono costituite da partecipazioni. Le variazioni intervenute nell'esercizio possono essere così sintetizzate:

	Saldo al 31.12.2012	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2013
Società collegate:				
• Servizi Utenza Stradale S.C.p.A.	294.351	5.416	0	299.767
Altre Società:				
• Consorzio Autostrade Italiane Energia	1.058	0	0	1.058
<b>Totale</b>	<b>295.409</b>	<b>5.416</b>	<b>0</b>	<b>300.825</b>

La variazione in aumento riguarda la rivalutazione della partecipazione valutata con il metodo del patrimonio netto sulla base del progetto di bilancio 2013 redatto dal Consiglio di amministrazione.

In ottemperanza a quanto prescritto dall'art. 19, quinto comma, della L. 136/99, si riportano i dati relativi alle operazioni intercorse con la Società collegata Servizi Utenza Stradale S.c.p.A.: a) ricavi di € 52.989 derivanti dal service amministrativo (€ 42.820) e dalla gestione dell'attività pubblicitaria (€ 10.169); b) costi di € 206.768 derivanti dalla partecipazione alle spese del *call center* "Viaggiando ti informiamo".

Sono riportati alcuni dati relativi alle società partecipate:

	Sede	Capitale Sociale	Patrimonio netto	Risultato d'esercizio	Quota Posseduta (%)
Società collegate:					
• Servizi Utenza Stradale S.C.p.A. (*)	Cessalto (TV)	516.460	1.199.069	21.665	25,00
Altre Società:					
• Consorzio Autostrade Italiane Energia (**)	Roma	107.112	107.112	0	0,90

(\*) I dati si riferiscono al progetto di bilancio al 31 dicembre 2013

(\*\*) I dati si riferiscono al bilancio al 31 dicembre 2013

Per ulteriori informazioni si rinvia al paragrafo "Società Partecipate" della Relazione sulla gestione.

## Rimanenze

La voce aumenta di € 92.822 ed è così composta:

	2012	2013
Beni di consumo	120.431	118.544
Beni destinati alla manutenzione	843.517	946.226
<b>Totale</b>	<b>963.948</b>	<b>1.056.770</b>

## Crediti

Ammontano a € 287.318.134 e registrano un incremento di € 85.124.197 rispetto all'esercizio precedente. Risultano crediti di scadenza superiore a 5 anni per un importo di € 14.107.500 riferiti a crediti verso l'ANAS per contributi pubblici.

La voce è così composta:

	2012	2013
Crediti verso clienti	5.964.997	4.883.978
Crediti tributari	95.684.623	79.169.515
Imposte anticipate	2.571.882	1.593.793
Crediti verso altri:		
• esigibili entro 12 mesi	60.339.668	168.734.481
• esigibili oltre 12 mesi	37.632.767	32.936.367
<b>Totale</b>	<b>202.193.937</b>	<b>287.318.134</b>

I crediti verso clienti diminuiscono di € 1.081.019 e si compongono come segue:

	2012	2013
Clienti	2.263.463	128.354
Clienti per fatture da emettere	3.701.534	4.755.624
<b>Totale</b>	<b>5.964.997</b>	<b>4.883.978</b>

I crediti per fatture da emettere comprendono € 3.800.935 per *royalties* relative alle aree di servizio.

I crediti tributari diminuiscono di € 16.515.108 rispetto all'esercizio precedente:

	2012	2013
Erario c/credito IRES	5.780.590	2.562.463
Erario c/credito IRAP	713.041	0
Erario c/credito IVA	88.869.773	76.284.083
Erario c/credito ex art.2, comma 1-quater, D.L. n. 201/2011	321.219	321.219
Erario c/credito ritenute lav. dip. art.11 D.L.47	0	1.750
<b>Totale</b>	<b>95.684.623</b>	<b>79.169.515</b>

Il credito IVA è determinato dalle fatture ricevute da ANAS S.p.A. a titolo di addebito per i costi del Passante di Mestre e delle Opere complementari e di completamento.

Il credito ex art.2, comma 1-quater, D.L. n. 201/2011 si riferisce all'istanza di rimborso IRES per la mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente ed assimilato.

La voce *imposte anticipate* diminuisce di € 978.089 rispetto all'esercizio precedente e si riferisce a:

	2012		2013	
	Ammontare differenze temporanee	Effetto fiscale	Ammontare differenze temporanee	Effetto fiscale
Compensi Amministratori	4.680	1.287	4.680	1.287
Manutenzioni su immobilizzazioni materiali	112.751	31.006	90.200	24.805
Accantonamento al fondo per rinnovi	7.384.112	2.030.631	5.667.738	1.558.628

Imposte	0	0	32.993	9.073
Interessi passivi	1.854.507	508.958	0	0
<b>Totale</b>	<b>9.356.050</b>	<b>2.571.882</b>	<b>5.795.611</b>	<b>1.593.793</b>

I crediti verso altri aumentano di € 103.698.413 e si compongono come segue:

	2012	2013
Società autostradali Interconnesse	24.379.107	26.247.156
Crediti verso ANAS		
• Credito per contributo pubblico ex art. 1, c. 1045, L. 296/2006	0	100.000.000
• Credito per contributo pubblico ex art. 1, c. 78, L. 266/2005:		
• esigibile entro 12 mesi	32.917.502	37.620.002
• esigibile oltre 12 mesi	37.620.000	32.917.500
• Credito per interessi attivi	1.165.189	2.273.913
• Credito per oneri di esazione	806.112	806.112
Vari		
• esigibile entro 12 mesi	1.071.758	1.787.298
• esigibile oltre 12 mesi	12.767	18.867
<b>Totale</b>	<b>97.972.435</b>	<b>201.670.848</b>

I crediti verso le Società autostradali interconnesse sono riferiti alla regolazione dei rapporti derivanti dall'interconnessione.

Il credito verso l'ANAS S.p.A. per complessivi € 173.617.527 è costituito da: a) contributo pubblico di € 100.000.000 (disposto dall'art. 1, comma 1045 della Legge 296/2006), di cui si sono verificate le condizioni per l'iscrizione in bilancio; b) contributo pubblico di € 70.537.500 (disposto dall'articolo 1, comma 78, lettere c) e i) della Legge n. 266/2005), che verrà incassato dall'ANAS medesima con le modalità e la tempistica previste nel Decreto Interministeriale n. 2428 del 5 marzo 2008, registrato dalla Corte dei Conti in data 7 maggio 2008 e verrà trasferito alla CAV ai sensi dell'articolo 7 della Convenzione di concessione (nei crediti esigibili entro 12 mesi sono iscritte le prime otto rate di € 4.702.500 ciascuna relative alle annualità 2007 –

2014; nei crediti esigibili oltre 12 mesi sono iscritte le quote annuali che saranno incassate negli anni 2015 – 2021); c) interessi attivi per € 2.273.913 maturati sui summenzionati contributi; d) oneri di esazione relativi alle percorrenze chilometriche aggiuntive riferite al periodo antecedente l'apertura del Passante autostradale di Mestre addebitati a CAV ma di competenza di ANAS.

I crediti vari esigibili entro 12 mesi comprendono: a) crediti verso la Regione Veneto (€ 1.244.337) per la quota di finanziamento connessa agli interventi per la messa in sicurezza della SP 81; b) altri crediti di € 542.961. I crediti vari esigibili oltre 12 mesi di € 18.867 sono riferiti a depositi cauzionali.

I crediti verso altri sono iscritti al netto del fondo rischi su crediti pari a € 180.653, che corrisponde al 100% del credito vantato verso una società dichiarata fallita nel 2013.

### Disponibilità liquide

La voce aumenta di € 44.039.521 ed è così composta:

	2012	2013
Depositi bancari e postali	8.156.643	52.752.932
Denaro e valori in cassa	624.115	67.347
<b>Totale</b>	<b>8.780.758</b>	<b>52.820.279</b>

I *depositi bancari e postali* sono costituiti da: a) depositi postali di € 263.828; b) depositi bancari di € 51.409.452; c) versamenti pedaggi non ancora accreditati in c/c di € 1.079.652.

### Ratei e risconti attivi

Registrano un incremento di € 2.174 rispetto all'esercizio precedente.

	2012	2013
Risconti attivi	1.471	3.645



## Informazioni sullo stato patrimoniale: passività

### Patrimonio netto

Il patrimonio netto aumenta rispetto all'esercizio precedente di € 9.781.643 ed è così composto:

	Saldo al 31.12.2012	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2013
I. Capitale sociale	2.000.000	0	0	2.000.000
IV. Riserva legale	400.000	0	0	400.000
VII. Altre riserve:				
- Riserva straordinaria	44.265.173	3.376.210	0	47.641.383
- Riserva non distribuibile ex art. 2426 cc	3.068	17.342	0	20.410
- Riserva vincolata per sanzioni e penali	175.000	0	0	175.000
- Riserva vincolata per differenza su manutenzioni	0	918.054	0	918.054
IX. Utile (perdita) d'esercizio	4.311.606	9.781.643	4.311.606	9.781.643
Totale	51.154.847	14.093.249	4.311.606	60.936.490

Il *capitale sociale* è costituito da n. 2.000.000 azioni del valore nominale di € 1,00 ciascuna.

L'Assemblea dei Soci del 22 aprile 2013 ha deliberato di destinare l'utile d'esercizio 2012 di € 4.311.606 a riserva straordinaria per € 3.376.210, a riserva non distribuibile ex art. 2426 cc per € 17.342 e a riserva vincolata per differenza su manutenzioni per € 918.054.

La *riserva vincolata per sanzioni e penali* trae origine da due provvedimenti sanzionatori comminati dal Ministero delle Infrastrutture – Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali (di cui € 150.000 comunicati in data 9 aprile 2010, ed € 25.000 comunicati in data 5 marzo 2012) che non ha richiesto il pagamento della sanzione ma ha imposto di destinare le somme corrispondenti ad un'apposita riserva vincolata.

La riserva vincolata per differenza su manutenzioni trae origine da una specifica richiesta del Ministero delle Infrastrutture – Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali che tiene conto della differenza fra le manutenzioni realizzate nel periodo 2010-2012 e quanto previsto nel piano finanziario.

I seguenti prospetti indicano le voci di patrimonio netto, riferite agli ultimi tre esercizi, con specificazione della loro origine, possibilità di utilizzazione e distribuibilità, nonché della loro eventuale avvenuta utilizzazione.

Natura / Descrizione	Importo	Possibilità di utilizzo	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
				Per copertura perdite	Per altre ragioni
Capitale					
Capitale Sociale	2.000.000				
Riserve di utili					
Riserva legale	400.000	B	0	-	-
Riserva straordinaria	47.641.383	A, B, C	47.641.383		
Riserva non distribuibile ex art. 2426	20.410	A, B	20.410		
Riserva vincolata	175.000	B	0		
Riserva vincolata	918.054	B	0		
Totale	51.154.847		47.661.793		
Quota non distribuibile			20.410		
Residua quota distribuibile			47.641.383		

Legenda

A: per aumento di capitale

B: per copertura perdite di esercizio

C: per distribuzione ai soci

	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserva vincolata penali	Riserva vincolata manutenzioni	Riserva non distribuibile ex art. 2426	Risultato dell'esercizio	Totale
All'inizio dell'esercizio 2012	2.000.000	400.000	27.243.118	150.000	0	251	17.049.872	46.843.241
A riserva straordinaria			17.022.055					17.022.055
A riserva vincolata				25.000				25.000
A riserva non distribuibile ex art. 2426						2.817		2.817
Utilizzo del risultato d'esercizio 2011							-17.049.872	-17.049.872
Risultato dell'esercizio 2012							4.311.606	4.311.606
Alla chiusura dell'esercizio 2012	2.000.000	400.000	44.265.173	175.000	0	3.068	4.311.606	51.154.847
A riserva straordinaria			3.376.210					3.376.210
A riserva vincolata					918.054			918.054
A riserva non distribuibile ex art. 2426						17.342		17.342
Utilizzo del risultato d'esercizio 2012							-4.311.606	-4.311.606
Risultato dell'esercizio 2013							9.781.643	9.781.643
Alla chiusura dell'esercizio corrente	2.000.000	400.000	47.641.383	175.000	918.054	20.410	9.781.643	60.936.490

### Fondo per rischi ed oneri

Registra un incremento netto di € 711.458. I movimenti avvenuti nel corso dell'esercizio sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2012	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2013
Fondo per rischi	150.000	0	0	150.000
Fondo per rinnovi	11.738.851	11.776.505	11.065.047	12.450.309
<b>Totale</b>	<b>11.888.851</b>	<b>11.776.505</b>	<b>11.065.047</b>	<b>12.600.309</b>

Il *fondo per rischi* si riferisce alla sanzione di € 150.000 notificata dal Ministero delle Infrastrutture – Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali. Contro il provvedimento la Società ha presentato ricorso al Consiglio di Stato.

La variazione del *fondo per rinnovi* si riferisce all'accantonamento dell'esercizio. Si rimanda al paragrafo sui criteri di valutazione per una descrizione sulla natura della voce in oggetto.

### Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Registra un incremento netto di € 25.764. I movimenti intervenuti nell'esercizio sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2012	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2013
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	531.303	859.523	833.759	557.067

L'incremento si riferisce all'accantonamento relativo all'esercizio; il decremento comprende, tra l'altro, € 49.589 per anticipi e liquidazioni di fine rapporto ed € 760.179 per trasferimenti all'INPS, al Fondo di garanzia TFR, al Fondo Astri e ad altre forme di previdenza integrativa.

### Debiti

Ammontano a € 1.031.138.814 e registrano un decremento di € 9.998.937. I debiti di scadenza superiore a 5 anni ammontano a € 271.285.000 e si riferiscono al rimborso del mutuo BEI/CDP da € 350.000.000. Non vi sono debiti assistiti da garanzia reale. La voce è così costituita:

#### A) Debiti verso banche

La voce aumenta di € 423.500.000 rispetto all'esercizio precedente. In dettaglio la voce è così costituita:

	2012	2013
Mutuo BEI/CDP linea Senior	0	350.000.000
Mutuo CDP linea IVA	0	73.500.000
<b>Totale</b>	<b>0</b>	<b>423.500.000</b>

I debiti verso banche si riferiscono al contratto di finanziamento che la Società ha sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti per complessivi € 423.500.000. L'erogazione è avvenuta il 30 aprile 2013 e nello stesso giorno la somma è stata girata ad ANAS quale rimborso di una quota pari ad € 350.000.000 dei costi sostenuti per la costruzione del Passante autostradale di Mestre e di € 73.500.000 per l'IVA conseguente alla fatturazione di tali costi. La Cassa Depositi e Prestiti ha intermediato fondi messi a disposizione da Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per € 350.000.000 (linea senior) ed ha erogato con risorse proprie

€ 73.500.000 (linea IVA). La durata del finanziamento della linea senior è di 15 anni ed ha scadenza il 31 dicembre 2027, mentre la scadenza della linea IVA è stabilita al 31 dicembre 2015.

B) Debiti verso fornitori

La voce diminuisce di € 1.002. 867 rispetto all'esercizio precedente. In dettaglio la voce è così costituita:

	2012	2013
Fornitori	1.719.668	1.628.398
Fornitori per fatture da ricevere	5.507.413	4.623.689
Ritenute cauzionali contrattuali	75.880	48.007
<b>Totale</b>	<b>7.302.961</b>	<b>6.300.094</b>

C) Debiti verso imprese collegate

La voce diminuisce di € 8.709 rispetto all'esercizio precedente.

	2012	2013
Debiti verso imprese collegate	8.709	0

D) Debiti tributari

La voce aumenta di € 269.626 ed è così costituita:

	2012	2013
Erario c/Irpef su lavoro dipendente e autonomo	467.265	450.477
Erario c/Irap	0	286.414
<b>Totale</b>	<b>467.265</b>	<b>736.891</b>

E) Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce subisce un incremento di € 71.043 rispetto all'esercizio precedente.

	2012	2013
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.047.097	1.118.140

F) Altri debiti

La voce diminuisce di € 432.828.030 rispetto all'esercizio precedente ed è così composta:

	2012	2013
Società autostradali Interconnesse	6.124.878	7.544.322
Entrate dello Stato		
• Canone di concessione (MEF)	1.465.351	1.587.887
• Canone di concessione (ANAS)	1.061.117	1.149.849
• Canone di sub-concessione (ANAS)	59.843	0
• Canone di sub-concessione (MIT-SVCA)	15.956	3.428
Personale	881.989	983.522
Debito verso ANAS		
• Rimborso costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre e delle relative complementari e di completamento (fatture da ricevere)	937.836.724	490.114.222
• Interessi passivi capitalizzati	20.828.985	20.828.985
• Interessi passivi maturati	57.912.811	71.074.982
• Percorrenze chilometriche aggiuntive	5.952.676	5.952.676
• Altri debiti	0	46.245
Vari	171.389	197.571
Totale	1.032.311.719	599.483.689

I debiti verso le Società autostradali interconnesse sono riferiti alla regolazione dei rapporti finanziari derivanti dalla interconnessione.

Il debito verso le "Entrate dello Stato" di complessivi € 2.741.164 si riferisce al canone di concessione ex art. 1, comma 1020, L. 296/2006 da corrispondere allo Stato (58%) e all'ANAS (42%); al canone di sub-concessione ex art. 13 della convenzione da corrispondere al Ministero delle Infrastrutture – SVCA (Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali).

Il debito verso il personale è comprensivo dei debiti relativi alla quattordicesima ed alle ferie e permessi non usufruiti.

Il debito verso l'ANAS di complessivi € 588.017.110 comprende: a) debito per rimborso dei costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre e delle opere complementari e di completamento già fatturati di € 7.203.280 e non ancora fatturati di € 482.910.942; b) debito per interessi passivi capitalizzati

riferiti ad interessi maturati prima della data di entrata in esercizio del Passante di € 20.828.985; c) debito per interessi passivi maturati dalla data di entrata in esercizio del Passante, 8 febbraio 2009, sulle somme anticipate dall'ANAS di € 71.074.982; d) debito relativo alle percorrenze chilometriche aggiuntive riferite al periodo antecedente l'apertura del Passante Autostradale di Mestre di € 5.952.676; e) altri debiti per € 46.245. Per un quadro generale dei debiti e dei crediti che intercorrono tra ANAS e CAV si rinvia al paragrafo "La situazione amministrativa-contabile tra CAV ed ANAS" nel capitolo "Rapporti con l'ANAS S.p.A."

### **Ratei e risconti passivi**

Registrano un incremento rispetto all'esercizio precedente di € 83.516.

	2012	2013
Risconti passivi	259.856	343.372

### **Conti d'ordine**

I conti d'ordine sono costituiti da:

	2012	2013
Beni di terzi presso la Società	105.375	100.350

I *beni di terzi presso la Società* sono riferiti alle Tessere Viacard in vendita presso il Centro Servizi per conto della società Autostrade per l'Italia S.p.A..

## Informazioni sul conto economico

### Valore della produzione

Ammonta a € 134.247.998 e aumenta di € 8.010.472 pari al 6,35 % rispetto all'esercizio precedente.

La voce è così composta:

#### A) Ricavi delle vendite e delle prestazioni

I ricavi delle vendite e delle prestazioni sono così composti:

	2012	2013
Proventi da pedaggio:		
• proventi da pedaggio	105.269.496	114.072.362
• Integrazione canone di concessione ex L. 102/09 e L. 122/2010	13.476.531	13.193.768
Altri proventi autostradali:		
• aree di servizio	3.483.134	3.516.883
• compartecipazione delle Società interconnesse ai costi di esazione	1.449.401	1.456.124
• recupero spese transiti eccezionali e mancati pagamenti	775.097	737.285
<b>Totale</b>	<b>124.453.659</b>	<b>132.976.422</b>

I proventi da pedaggio riguardano gli introiti derivanti dalle percorrenze sui vari tratti autostradali in concessione alla Società e più precisamente: dal traffico sul Passante di Mestre (in A4) e dal traffico sul tratto Padova – Venezia/Mestre (parte in A4 e parte in A57) in sistema chiuso nonché dal traffico in sistema aperto transitante presso le barriere di Venezia/Mestre, Mira/Oriago (in A57 gestite da CAV), Venezia (in A27 gestita da Autostrade per l'Italia) e Venezia Est (in A4 gestita da Autovie Venete) ove viene applicato un pedaggio per km 6,200 (relativo alla Tangenziale di Mestre) e per km 18,700 (relativo alle percorrenze chilometriche aggiuntive per il finanziamento del Passante).

Nel 2013 i proventi da pedaggio (al netto del canone integrativo ANAS) risultano in valore assoluto aumentati di € 8.802.866 pari al + 8,36%. Tale situazione è stata determinata da tre fattori: due di segno negativo (riferiti al traffico) ed uno di segno positivo (riferito alle tariffe).



Per quanto riguarda il traffico registriamo una diminuzione complessiva dei veicoli – chilometro paganti pari al 2,37% cui ha contribuito, oltre al generale negativo andamento, anche la diminuzione (400 metri) delle percorrenze chilometriche aggiuntive alle barriere (da km 19,100 a km. 18,700).

Per quanto riguarda le tariffe segnaliamo che sono variate in aumento (13,55% sul Passante e 13,19% su tutti gli altri tratti in concessione): rimandiamo su queste tematiche ad altro specifico capitolo della relazione. L'importo dell'integrazione del canone a favore di ANAS è stato determinato dall'applicazione di quanto previsto dall'art. 15, comma 4, del D. L. 78/2010 convertito con L. 102/2010: nel 2013 (così come nel 2012) su ogni chilometro percorso sono stati applicati 6 millesimi per le classi A e B e 18 millesimi per le classi 3, 4 e 5. In conseguenza del decremento del traffico, l'integrazione del canone ANAS è diminuita di € 282.763 (- 2,10%).

I proventi delle aree di servizio sono riferiti alle royalties riconosciute dalle compagnie petrolifere e dalle società di ristorazione ed hotel sulle vendite ed attività svolte presso le aree medesime. Le aree di servizio sono quattro: due in sistema chiuso, denominate Arino Ovest ed Arino Est (posizionate in prossimità dell'innesto del Passante di Mestre) e due in sistema aperto, denominate Marghera Ovest e Marghera Est (posizionate sulla rotatoria di Marghera); presso l'area di servizio di Marghera Est insiste anche un hotel.

Detti proventi aumentano in termini assoluti di € 33.749 (+ 0,97%), risentendo da un lato negativamente della generale e contingente contrazione del fatturato vendite e dei consumi, dall'altro positivamente in relazione al superamento delle precedenti difficoltà operative e gestionali connesse ai lavori di ammodernamento delle Aree di servizio di Arino Est ed Ovest con l'apertura dei nuovi spazi di distribuzione carburanti e di ristorazione.

Anche i proventi relativi alla compartecipazione delle società interconnesse ai costi di esazione registrano un leggero aumento pari allo 0,46%. Ricordiamo che questa voce di ricavo è determinata da quanto previsto all'articolo 17 della convenzione di interconnessione tra tutte le società autostradali italiane nonché da uno specifico accordo bilaterale con la Società Brescia – Verona – Vicenza – Padova S.p.a. relativo alla stazione di Padova Est.

Per ulteriori informazioni sul traffico e sulle tariffe si rinvia al paragrafo "Gestione Autostradale" della relazione sulla gestione.

B) Altri ricavi e proventi

	2012	2013
Altri ricavi e proventi	1.783.867	1.271.576

Gli *altri ricavi e proventi* comprendono proventi per sub-concessioni di € 315.481, risarcimento danni causati dagli utenti alle attrezzature autostradali di € 261.835, service amministrativo di € 42.820, lavori conto terzi di € 21.086, rimborsi spese per illuminazione A57/A27 di € 113.425, sopravvenienze attive di € 393.477 e altri ricavi di € 123.452.

## Costi della produzione

Ammontano a € 95.457.705 riportando un decremento rispetto all'esercizio precedente di € 4.134.512 pari al 4,15%.

La voce è così composta:

### A) Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

Tale voce registra un incremento rispetto all'esercizio precedente di € 92.520 pari all' 8,17% ed è suddivisa come segue:

	2012	2013
Acquisto beni destinati alla manutenzione	556.391	662.728
Acquisto altri beni	575.664	561.847
<b>Totale</b>	<b>1.132.055</b>	<b>1.224.575</b>

### B) Costi per servizi

La voce è costituita da:

	2012	2013
Manutenzioni e rinnovi:		
• annuali	6.905.265	6.909.462
• a cadenza periodica	3.147.599	3.736.049
Lavori c/terzi	39.472	21.086
Servizi di funzionamento:		
• compartecipazione ai costi di esazione	4.228.755	4.209.029
• elaborazione dati traffico ed introiti	914.379	811.044
• energia elettrica	2.241.641	2.086.542
• altri	904.361	948.917
Servizi amministrativi:		
• servizi professionali amministrativi	471.954	608.751
• servizi professionali tecnici	140.679	256.816
• assicurazioni	394.893	388.343
• telefonici	52.595	56.048
• buoni pasto	214.900	206.203
• commissari di gara	125.028	215.567
• altri	159.988	152.604
Compensi amministratori	173.673	159.789
Compensi sindaci	106.875	64.864
Compensi Organismo di Vigilanza	43.643	58.136

Totale	20.265.700	20.889.250
--------	------------	------------

I costi per servizi aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 623.550 pari al 3,08%.

Le manutenzioni ammontano complessivamente a € 10.645.511 (€ 10.052.864 nell'esercizio precedente) e registrano un incremento di € 592.647 pari al 5,90%.

Per ulteriori informazioni sulle manutenzioni si rinvia a quanto descritto nell'apposito paragrafo "Manutenzioni" della Relazione sulla gestione.

I compensi degli amministratori sono comprensivi degli emolumenti (€ 148.932) e di oneri previdenziali (€ 10.857).

I compensi del collegio sindacale sono comprensivi degli emolumenti (€ 37.962), degli onorari per la partecipazione alle riunioni degli organi sociali (€ 16.128), di oneri previdenziali (€ 4.288) e di rimborsi spese (€ 6.486).

#### C) Costi per godimento di beni di terzi

	2012	2013
Costi per godimento di beni di terzi	604.442	642.289

I *costi per godimento di beni di terzi* aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 37.847 e si riferiscono al noleggio auto (€ 624.861) e ad altri noleggi (€17.428).

#### D) Costi per il personale

Tale voce è così suddivisa:

	2012	2013
Salari e stipendi	11.444.652	12.037.171
Oneri sociali	3.645.104	3.824.309
Trattamento di fine rapporto	826.831	859.523
Altri costi	402.885	428.353
Totale	16.319.472	17.149.356

I *costi per il personale* aumentano rispetto all'esercizio precedente complessivamente di € 829.884 pari al 5,09%.

Il numero medio dei dipendenti è stato, nel corso dell'esercizio, di 238,61 unità (236,36 l'esercizio precedente) e pertanto il costo medio per dipendente risulta pari a € 71.872 (€ 69.045 l'esercizio precedente).

Si evidenzia, di seguito, la movimentazione registrata nel corso dell'esercizio relativa al numero di personale dipendente suddiviso per categoria.

	31.12.2012	31.12.2013	Consistenza media 2013
Dirigenti	3	4	3,06
Quadri	8	8	8
Impiegati:	133	133	131,68
• tempo pieno	112	114	
• tempo parziale	19	18	
• a termine	2	1	
Addetti esazione:	87	88	87,84 (*)
• tempo pieno	66	65	
• tempo parziale	21	19	
• a termine	0	4	
Operai	7	8	8,03
<b>Totale</b>	<b>238</b>	<b>241</b>	<b>238,61</b>

(\*) La consistenza media degli addetti all'esazione è determinata considerando anche il personale a tempo determinato (13 unità nel 2013).

#### E) Ammortamenti e svalutazioni

Gli ammortamenti e le svalutazioni diminuiscono rispetto all'esercizio precedente di € 1.896.027 e sono così suddivisi:

	2012	2013
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	40.033.621	37.921.480
Ammortamento immobilizzazioni materiali	241.759	277.220
Svalutazione crediti dell'attivo circolante	0	180.653
<b>Totale</b>	<b>40.275.380</b>	<b>38.379.353</b>

L'*ammortamento delle immobilizzazioni immateriali* si riferisce: a) all'ammortamento software per € 42.738; b) all'ammortamento delle *altre immobilizzazioni immateriali* per € 37.878.742, il cui dettaglio analitico è riportato in nota integrativa nel commento relativo alla movimentazione delle *immobilizzazioni immateriali*. L'*ammortamento delle immobilizzazioni materiali* è analiticamente dettagliato in nota integrativa nel commento relativo alla movimentazione delle *immobilizzazioni materiali*.

La *svalutazione crediti dell'attivo circolante* corrisponde al 100% del credito vantato verso una società dichiarata fallita nel 2013.

F) Variazioni delle rimanenze

	2012	2013
Variazione delle rimanenze	10.005	-92.822

La voce *variazioni delle rimanenze* è data dalla differenza tra le rimanenze iniziali pari a € 963.948 e le rimanenze finali pari ad € 1.056.770.

G) Altri accantonamenti

	2012	2013
Accantonamento al fondo per rinnovi	11.738.851	11.776.505
Utilizzo fondo per rinnovi	-7.186.624	-11.065.047
<b>Totale</b>	<b>4.552.227</b>	<b>711.458</b>

L'*accantonamento al fondo per rinnovi* è effettuato tenendo conto dei programmi futuri di manutenzioni periodiche e rinnovi.

H) Oneri diversi di gestione

Tale voce aumenta rispetto all'esercizio precedente di € 121.310 pari allo 0,74% ed è così composta:

	2012	2013
Imposte e tasse	226.909	226.135
Integrazione canone di concessione ex art. 19, c. 9 bis, L. 102/09	13.476.531	13.193.768
Canone di concessione ex art. 10 L. 537/93 e art. 1, comma 1020, L. 296/2006	2.526.468	2.737.737
Canone di sub-concessione ex art. 13 della Convenzione	75.799	76.647
Altri costi	127.229	319.959
<b>Totale</b>	<b>16.432.936</b>	<b>16.554.246</b>

L'integrazione del canone di concessione, come stabilito da ultimo dall'art. 15, comma 4 della L. 122/2010 è a favore dell'ANAS. Tale integrazione, applicata su ogni chilometro percorso, è di 6 millesimi per chilometro per le classi A e B di 18 millesimi per chilometro per le classi 3, 4 e 5.

Il canone di concessione, così come disposto dall'art. 1, comma 1020, della Legge 296/2006 ed altresì previsto dall'art. 12 della convenzione, è pari al 2,4% dei proventi netti da pedaggi: il 42% è corrisposto ad ANAS e la quota rimanente pari al 58% è corrisposta allo Stato.

Il canone di sub concessione da corrispondere al Ministero delle Infrastrutture – Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali è previsto dall'art. 13 della convenzione ed è pari al 2% dei proventi derivanti dallo svolgimento di attività collaterali.

### Proventi e oneri finanziari

Tale voce è così composta:

	2012	2013
Proventi finanziari:		
• proventi diversi	581.343	1.144.671
Interessi ed altri oneri finanziari	19.594.565	24.125.860
<b>Totale</b>	<b>- 19.013.222</b>	<b>-22.981.189</b>

I *proventi finanziari* sono riferiti per € 26.182 a interessi attivi sui conti correnti bancari e postali, per € 1.108.724 a interessi su crediti verso ANAS per contributi pubblici e per € 9.765 ad altri interessi attivi.

Gli *interessi passivi ed altri oneri finanziari* comprendono: a) interessi passivi di € 15.315.905 maturati sui debiti verso ANAS; b) interessi passivi di € 8.697.801 maturati sul mutuo bancario (di cui 6.799.674 sulla linea base e 1.898.127 sulla linea IVA); c) altri interessi passivi di € 112.154.

### Rettifiche di valore di attività finanziaria

Tale voce è così composta:

	2012	2013
Rivalutazione		
• di partecipazione	17.343	5.416
Svalutazione		
• di partecipazione	0	0
<b>Totale</b>	<b>17.343</b>	<b>5.416</b>

La voce *rivalutazione di partecipazione* si riferisce all'incremento di valore della partecipata Servizi Utenza Stradale S.C.p.A. valutata con il metodo del patrimonio netto.

### Proventi e oneri straordinari

Tale voce è così composta:

	2012	2013
Proventi straordinari	321.219	0
Oneri straordinari	0	0
<b>Totale</b>	<b>321.219</b>	<b>0</b>

### Imposte sul reddito

Tale voce è così composta:

	2012	2013
Imposte sul reddito:		
• IRES	2.428.770	2.874.445
• IRAP	1.847.736	2.180.343
• imposte differite passive	0	0
• imposte differite attive (imposte anticipate)	- 617.463	978.089
<b>Totale</b>	<b>3.659.043</b>	<b>6.032.877</b>

# Rendiconto finanziario

	31/12/2012	31/12/2013	
<b>A</b>	<b>Disponibilità Liquide Iniziali</b>	<b>4.937.760</b>	<b>8.780.758</b>
<b>B</b>	<b>Flusso generato dalla gestione reddituale</b>		
	<i>Operazioni di gestione reddituale</i>		
	Utile netto d'esercizio	4.311.606	9.781.643
	Ammortamento immobilizzazioni immateriali	40.033.621	37.921.480
	Ammortamento tecnico immobilizzazioni materiali	241.752	277.220
	Accantonamento al fondo TFR	826.831	859.523
	Accantonamento al fondo rischi e oneri	11.738.851	11.776.505
	Utilizzo fondo rischi e oneri	-7.186.624	-11.065.047
	(Incremento) Decremento delle rimanenze	10.005	-92.822
	(Incremento) Decremento dei crediti	-91.067.807	-85.124.197
	(Incremento) Decremento dei ratei e risconti attivi	1.876	-2.174
	(Decremento) Incremento TFR al netto dell'accantonamento	-793.510	-833.759
	(Decremento) Incremento debiti verso fornitori	1.615.970	-1.002.867
	(Decremento) Incremento debiti verso imprese collegate	-18.139	-8.709
	(Decremento) Incremento debiti tributari	-503.646	269.626
	(Decremento) Incremento debiti vs. istituti di previdenza	114.237	71.043
	(Decremento) Incremento altri debiti	76.258.256	-432.828.030
	(Decremento) Incremento ratei/risconti passivi	190.308	83.516
	<b>TOTALE</b>	<b>35.773.587</b>	<b>-469.917.049</b>
<b>C</b>	<b>Flusso generato dalla gestione degli investimenti</b>		
	<i>Attività di investimento</i>		
	Aumento di immobilizzazioni immateriali (al netto di contributi e rettifiche fo	-31.718.114	90.632.340
	Aumento di immobilizzazioni materiali	-195.132	-170.354
	Aumento di immobilizzazioni finanziarie	-17.343	-5.416
	<b>TOTALE</b>	<b>-31.930.589</b>	<b>90.456.570</b>
<b>D</b>	<b>Flusso generato dalla gestione dei finanziamenti</b>		
	<i>Attività di finanziamento</i>		
	Accensione mutui	0	423.500.000
	Versamenti soci in conto capitale	0	0
	<b>TOTALE</b>	<b>0</b>	<b>423.500.000</b>
<b>E</b>	<b>Aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide</b>	<b>3.842.998</b>	<b>44.039.521</b>
<b>F</b>	<b>Disponibilità liquide finali</b>	<b>8.780.758</b>	<b>52.820.279</b>



## Proposte all'Assemblea

Signori Azionisti,

Vi abbiamo illustrato le principali problematiche che il Consiglio di amministrazione ha affrontato nel 2013 ed i fatti salienti intervenuti nel corso dell'esercizio e dopo la sua chiusura nei primi mesi del 2014.

Ringraziamo i Soci per la fiducia ed il sostegno accordato alla Società e nel contempo esprimiamo un vivo apprezzamento alla Direzione ed al Personale tutto che, lavorando con professionalità e con impegno, ha contribuito al raggiungimento degli obiettivi che Vi sono stati esposti.

Il Bilancio presentato, che Vi è stato illustrato nelle singole voci, è stato redatto in conformità alle vigenti norme di legge.

Il Consiglio di amministrazione Vi invita pertanto:

- a discutere ed approvare la relazione sulla gestione ed il bilancio al 31 dicembre 2013 composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa;
- a destinare l'utile d'esercizio 2013 pari a € 9.781.643;
  - a riserva non distribuibile ex art. 2426 c.c. per € 5.416;
  - a riserva straordinaria per € 9.776.227.

Venezia, 31 marzo 2014

***Per il Consiglio di Amministrazione  
IL PRESIDENTE  
Tiziano Bembo***

## **ALLEGATI**

**- Tabella MIT: stato degli investimenti**

TABELLA RIEPILOGATIVA INVESTIMENTI BENI REVERSIBILI (Tabella 1)

Importi in migliaia di €

Riferimento Art. 2 Convenzione	Riferimento allegato H	Riferimento allegato D		Dati progettuali e contrattuali		Spesa progressiva al 31/12/2012				Complessivo al 31/12/2013				Note
				Importo complessi vo lordo approvato	Importo complessi vo netto da contratto	Lavori	Somme a Disposizione	Oneri Finanziari	Totale	Lavori	Somme a Disposizione	Oneri Finanziari	Totale	
2.1.a	-	-	Passante Autostradale di Mestre						968.025				968.025	1)
2.1.a	-	-	Contributi pubblici						-183.654				-283.654	1)
2.1.a	-	-	Oneri finanziari capitalizzati					20.829	20.829				20.829	1)
2.1.b	-	-	Indennizzo per subentro						74.689				74.689	2)
2.1.c	H.1	a.	Nuovi impianti di segnaletica			186			186	186			186	3)
2.1.c	H.1	b.	Fornitura e posa griglie per caditoie Passante			223			223	223			223	3)
2.1.c	H.1	c.	Impianti stoccaggio cloruri			169			169	169			169	3)
2.1.c	H.1	d.	Automatizzazione impianti di esazione pedaggio			1.637			1.637	1.717			1.717	3)
2.1.c	H.1	e.	Potenziamento sistemi telematici di gestione del traffico			443			443	443			443	3)
2.1.c	H.1	f.	Remotizzazione accessi staz. Preganziol e Spinea			39			39	39			39	3)
2.1.c	H.1	g.	Varie			841			841	1.069			1.069	3)
2.1.c	H.1	h	Ristrutturazione caserma Polizia Stradale di Mestre										300	4)
2.1.c	H.3	i.	Connessioni viarie varia: Messa in sicurezza SP81 nel tratto SS309- Stazione di Mira-Oriago						5.355				5.382	4)
2.1.c	H.3	j.	Nodo S.Giuliano SR14						7.747				7.747	4)
2.1.c	H.3	k	Rotatoria innesto raccordo Marco Polo su SS14						0				800	4)
2.1.c	H.2	l.	Caselli di Pianiga e di Martellago e viabilità di raccordo			3.657	2.555	0	6.212	3.657	2.555	-	6.212	5)
2.1.c	H.2	m.	Passante verde			10.894	7.836	0	18.730	12.401	7.883	-	20.284	5)
2.1.c	H.2	n.	Aree di servizio								28		28	
2.1.c	H.2	o.	Interventi di mitigazione ambientale			3.291	22	0	3.313	3.291	22	-	3.313	5)
2.1.c	H.2	p.	Connessione viaria di adduzione al Passante autostradale			34.502	36.153	0	73.455	35.791	38.155	-	76.746	5), 6)
2.1.c	H.2	q.	Opere complementari asta principale ed aggiornamento costi			11.690	17.801	0	29.491	11.722	19.654	-	31.376	5)
				0	0	67.571	64.367	20.829	1.027.730	70.708	68.296	0	935.922	

N.B.: La tabella sopra riportata rappresenta un riepilogo degli investimenti in beni reversibili. CAV, nella sua qualità di concessionaria per la sola gestione in realtà non ha realizzato né realizza direttamente alcun investimento ma, in conformità a quanto convenzionalmente previsto, opera o in termini di rimborso di costi sostenuti dall'effettivo realizzatore o in termini di erogazione di contributi a terzi. Ad ogni buon conto la suddetta tabella viene ugualmente presentata.

- Note:
- 1) = La somma algebrica di tali importi costituisce il costo del Passante di Mestre che CAV è tenuta a rimborsare ad ANAS. Poiché tali costi si configurano come **rimborso** per investimenti realizzati da ANAS non si indica la distinzione in Lavori, Somme a disposizione e Oneri finanziari, con l'eccezione dell'importo relativo ad Oneri finanziari capitalizzati.
  - 2) = Si tratta dell'indennizzo riconosciuto alla precedente Concessionaria per la tratta indicata. Per tale motivo non si indica la distinzione in Lavori, Somme a disposizione e Oneri finanziari.
  - 3) = Tali investimenti sono ricompresi complessivamente in Nota Integrativa nella voce "Altre opere realizzate sulla tratta gestita", parte nelle Immobilizzazioni immateriali in corso, parte nelle Altre immobilizzazioni immateriali.
  - 4) = Si tratta di impegni convenzionali configurabili come contributi a terzi. Per tale motivo non si indica la distinzione in Lavori, Somme a disposizione e Oneri finanziari.
  - 5) = Tali investimenti sono ricompresi complessivamente in Nota Integrativa nella voce "Opere complementari e di completamento del Passante", parte nelle Immobilizzazioni immateriali in corso, parte nelle Altre immobilizzazioni immateriali.
  - 6) = La voce "Totale" differisce dalla somma algebrica di "Lavori" + "Somme a disposizione" per l'inserimento del contributo per la realizzazione della Circonvallazione nord di Mogliano Veneto di importo pari a €k 2.800 il quale non si configura né come Lavoro, né come Somma a disposizione.

**- Tabella Regione del Veneto**

SOCIETA':		Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A.			
A - I	La Società nel 2013 ha acquisito dall'esterno lavori, forniture e servizi?	La Società ha applicato nel 2013 la disciplina prevista dal D.Lgs 163/2006, come previsto dalla direttiva?		Note	
	SI	SI		La CAV S.p.A. è concessionaria di gestione autostradale. La CAV per statuto e obbligo convenzionale, in materia di acquisizione di lavori, forniture e servizi, applica le disposizioni di cui al D. Lgs. 163/2006 e successive modificazioni.	
A - II	La Società ha effettuato acquisizioni di lavori servizi e forniture in economia nell'anno 2013?	La Società ha adottato il regolamento per lavori servizi e forniture in economia, come previsto dalla direttiva?		Data di approvazione del regolamento	Note
	SI	SI		13/09/2012	
B - I	(Per le società strumentali) La Società ha rispettato la direttiva B - I nell'anno 2013 ?	Note			
		La CAV S.p.A. è una società che è costituita in adempimento dell'art.2 c. 290 della L. 244/2007 che prevede:"Le attività di gestione comprese quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4 - tronco Venezia-Trieste, delle opere a questo complementari, nonché della tratta autostradale Venezia-Padova, sono trasferite, una volta completati i lavori di costruzione, ovvero scaduta la concessione assentita alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. ad una società per azioni costituita pariteticamente tra l'ANAS S.p.A. e la Regione Veneto o soggetto da essa interamente partecipato". La CAV S.p.A. opera per la produzione di un servizio collocato sul mercato senza essere assistita da alcun contributo pubblico.			
C - I	La società nell'anno 2013 ha rispettato i limiti previsti dalla direttiva per il personale a tempo indeterminato?	La società ha ottenuto l'autorizzazione dalla Giunta a derogare ai limiti previsti per le assunzioni a tempo indeterminato?		Indicare gli eventuali provvedimenti della Giunta regionale che hanno autorizzato la deroga ed il numero delle persone assunte tramite la deroga.	
	La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010 e DGR 258/2013.	-----		-----	
C - I	N° dipendenti a tempo indeterminato al 1° gennaio 2012	N° dipendenti a tempo indeterminato al 1° gennaio 2013	N° dipendenti a tempo indeterminato al 31 dicembre 2013	Note	
	232	236	236	La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010 e DGR 25/2013.	
C - I	Costo del personale a tempo indeterminato nel 2012	Costo relativo al personale a tempo indeterminato cessato nel 2012	Costo del personale a tempo indeterminato nel 2013	Costo del personale a tempo indeterminato assunto nel 2013	Note

	16.254.721,84	99.924,28	17.032.087,43	8.995,59	La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010 e DGR 25/2013.
C - I	La società nell'anno 2013 ha rispettato i limiti previsti dalla direttiva per il personale a tempo determinato, con convenzioni, co.co.co. e contratti di lavoro a progetto?	La società ha ottenuto l'autorizzazione dalla Giunta a derogare ai limiti previsti per le assunzioni a tempo determinato, con convenzioni, co.co.co. e contratti di lavoro a progetto?		Indicare gli eventuali provvedimenti della Giunta regionale che hanno autorizzato la deroga ed il numero delle persone assunte tramite la deroga.	
	La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010 e DGR 258/2013.	-----		-----	
C - I	Costo del personale a tempo determinato, con convenzioni, co.co.co. o contratti di lavoro a progetto nel 2009	Costo del personale a tempo determinato, con convenzioni, co.co.co. o contratti di lavoro a progetto nel 2013	Note		
	329.078,00	117.269,12	La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010 e DGR 25/2013.		
C - II	La Società ha adottato un regolamento per il reclutamento del personale che recepisca i principi stabiliti dal comma 3 dell'art. 35 del D.Lgs 165/2001?	Data di approvazione del regolamento	La Società ha adottato un regolamento per il conferimento degli incarichi con le caratteristiche previste dalla direttiva ?	Data di approvazione del regolamento	Note
	SI	16/07/2010	NO		La CAV si è dotata sin dal 16/07/2010 di proprie linee guida che individuano i criteri e le modalità di reclutamento del personale. Per quanto riguarda il conferimento degli incarichi allo stato non vi è stata la necessità di adottare uno specifico provvedimento che, si assicura, sarà adottato qualora necessario.
D	Nell'anno 2013 la Società ha rispettato i termini per la trasmissione dei dati relativi al trattamento economico spettanti alle cariche indicate dalle direttiva riportata alla lett. D-I?	Data e protocollo della nota di trasmissione	Note		
	SI	15/01/2013 Prot. N. 643			



D	Nell'anno 2013 la Società ha rispettato i termini per la trasmissione dei dati relativi agli organi delle società partecipate ai sensi della direttiva riportata alla lett. D-II?	Data e protocollo della nota di trasmissione	Note
	SI	28/01/2013 Prot. N. 1256	
D	Nell'anno 2013 la Società ha rispettato i termini per la trasmissione dei dati relativi agli obiettivi ai sensi della direttiva riportata alla lett. D-III?	Data e protocollo della nota di trasmissione	Note
	SI	28/03/2013 Prot. N. 4210	
D	Nell'anno 2013 la Società ha rispettato i termini per la trasmissione dei dati per il monitoraggio delle attività ai sensi della direttiva riportata alla lett. D-IV?	Data e protocollo della nota di trasmissione	Note
			Non sono state prodotte relazioni non essendovi convenzioni o contratti di servizio sottoscritti con la Regione Veneto
D	Nell'anno 2013 la Società ha rispettato i termini per la trasmissione del budget ai sensi della direttiva riportata alla lett. D-V?	Data e protocollo della nota di trasmissione	Note
	SI	28/03/2013 Prot. N. 4210	

D	Nell'anno 2013 la Società ha rispettato i termini per la trasmissione dei verbali delle assemblee ai sensi della direttiva riportata alla lett. D-VI?		Data e protocollo delle note di trasmissione		Note
	SI		23/04/2013 Prot. N. 5359		
D	Nell'anno 2013 la Società ha rispettato i termini per la trasmissione dei dati per la mappatura del sistema delle società partecipate ai sensi della direttiva riportata alla lett. D-VII?		Data e protocollo della nota di trasmissione		Note
	SI		20/12/2013 Prot. N. 175		
E - I	La Società ha rispettato nell'anno 2013 i limiti previsti dalla direttiva per i costi relativi a studi ed incarichi di consulenza?		La Società ha rispettato nell'anno 2013 i limiti previsti dalla direttiva per i costi per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza?		Note
	SI		SI		
E - I	Costo per studi ed incarichi di consulenza nell'anno 2009	Costo per studi ed incarichi di consulenza nell'anno 2013	Costi per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza nell'anno 2009	Costi per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza nell'anno 2013	Note
	166.677,00	0,00	118.013,00	0,00	
E - I	Sono stati sostenuti costi per sponsorizzazioni nell'anno 2013?		Eventuale importo dei costi sostenuti per sponsorizzazioni nell'anno 2013		Note
	NO		0,00		

E - III	La Società ha distribuito dividendi ai Soci secondo quanto previsto dalla direttiva?		Note		
	NO		Per quanto indicato nello statuto della CAV S.p.A.: "Gli utili netti, emergenti dal bilancio approvato, saranno impiegati, ferma restando la riserva di legge, nel rispetto di quanto previsto dalla delibera C.I.P.E. del 26,1,2007".		
F - I	I limiti di cui alla direttiva F - I sono rispettati per l'organo amministrativo della società?		Note		
	SI				
F - II	Sono state effettuate le riduzioni di cui alla direttiva F - II per l'organo amministrativo?	Data dell'assemblea che ha approvato la riduzione	Compensi stabiliti per l'organo amministrativo prima della riduzione	Compensi stabiliti per l'organo amministrativo dopo la riduzione	Note
	SI	15/12/2011	180.000,00	162.000,00	
F - II	Sono state effettuate le riduzioni di cui alla direttiva F - II per l'organo di controllo?	Data dell'assemblea che ha approvato la riduzione	Compensi stabiliti per l'organo di controllo prima della riduzione	Compensi stabiliti per l'organo di controllo dopo la riduzione	Note
	SI	15/12/2011	84.782,00	76.603,00	
G - I	Le direttive sono state fornite alle proprie controllate?	La società ha attivato un sistema di controlli sul rispetto delle direttive da parte delle proprie controllate?	Eventuali segnalazioni di mancato rispetto delle direttive da parte delle società controllate	Note	
				La CAV non controlla alcuna società	

L	Indicare le società in cui nell'anno 2013 sono stati esercitati poteri di nomina	La direttiva L - III relativa ai doppi incarichi è stata rispettata per le nomine effettuate nell'anno 2013?	La direttiva L - IV relativa ai requisiti è stata rispettata per le nomine effettuate nell'anno 2013?	Note
	Servizi Utenza Stradale S.C.p.A.	SI	SI	
M - I	Il limite di cui alla direttiva M - I relativo al trattamento economico dei dipendenti è stato rispettato nel 2013 ?	Eventuale incarico e relativo importo superiore al limite	Note	
	SI		La CAV non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010 e DGR 258/2013.	
M - IV	La Società ha rispettato i limiti per le spese per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi?	Segnalare eventuali deroghe in virtù di contratti pluriennali in essere	Note	
	SI		Tutti gli automezzi in dotazione alla CAV S.p.A. sono utilizzati ai fini del servizio autostradale come convenzionalmente richiesto per effettuare attività di controllo, monitoraggio, sorveglianza, assistenza, ecc. necessario a garantire la sicurezza all'utenza ed ad espletare le normali attività di ufficio.	
M - IV	Spesa ammontante per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi nell'anno 2013	Spesa ammontante per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi nell'anno 2011	Note	
	280.548,34	357.998,27		
	Nominativo del rappresentante legale della società o suo delegato	Firma	Luogo e data	
	Dott. Piero BUONCRISTIANO			

## **RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE**

**BILANCIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2013**  
**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE**  
**AI SENSI DELL'ART. 2429 c.c.**

Signori Azionisti,

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2013 abbiamo svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge, adottando tra l'altro i Principi di comportamento raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti ed Esperti contabili.

In particolare, riferiamo quanto segue:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge, della normativa di settore, dello Statuto Sociale nonché del rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- abbiamo partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e presenziato alle riunioni dell'Assemblea dei soci tenutesi nell'anno 2013, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per le quali possiamo ragionevolmente assicurare che quanto deliberato risulta conforme alle disposizioni sopra citate e che non sono state adottate azioni manifestamente imprudenti e/o in conflitto di interessi tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- abbiamo ottenuto dall'Amministratore Delegato e dal Consiglio di Amministrazione informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo effettuate dalla Società;
- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della società tramite raccolta di informazioni dai responsabili e incontri con la società di revisione ai fini del reciproco scambio di dati e informazioni rilevanti e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo verificato che non sono state presentate denunce di cui all'ex art. 2408 del Codice Civile, così come non sono stati presentati esposti di alcun genere.

Inoltre facciamo presente che:

- la contabilità è stata sottoposta ai controlli previsti dalla normativa da parte della società di revisione Ria Grant Thornton S.p.A.: nel corso degli incontri periodici avvenuti con detta Società, non abbiamo evidenziato rilievi a riguardo;
- per quanto riguarda la situazione debitoria nei confronti di ANAS, relativa ai costi di realizzazione del Passante di Mestre, si rinvia a quanto riferito nella relazione sulla gestione redatta dal Consiglio di Amministrazione;
- il Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio non ha rilasciato pareri;
- nel corso dell'esercizio non sono state poste in essere operazioni atipiche o inusuali;
- il Collegio ha incontrato l'Organismo di Vigilanza per il consueto scambio di informativa e presentazione della bozza di relazione annuale redatta dallo stesso.

Infine, abbiamo esaminato il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2013 in merito al quale evidenziamo che:

- ❑ non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
- ❑ abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
- ❑ abbiamo riscontrato il rispetto dei principi di redazione di cui all'articolo 2423-bis del Codice Civile e dei criteri di valutazione di cui all'articolo 2426 del Codice Civile,
- ❑ la nota integrativa contiene le informazioni richieste dall'art. 2427 c.c. in materia di operazioni con parti correlate.
- ❑ per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma quattro, c.c..
- ❑ abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo.
- ❑ nel corso dell'attività di vigilanza svolta e sulla base delle informazioni ottenute dalla Società di Revisione, non sono state rilevate omissioni, fatti censurabili o irregolarità o comunque fatti significativi tali da richiederne la segnalazione agli organi di controllo o menzione nella presente.
- ❑ l'attività di vigilanza sopra descritta è stata svolta in n. 7 riunioni del Collegio ed assistendo alle n. 6 riunioni del Consiglio di Amministrazione.

Premesso quanto sopra, considerando anche le risultanze dell'attività svolta dall'organo di controllo contabile, risultanze contenute nell'apposita relazione emessa in data 11/04/2014, proponiamo all'Assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso al dicembre 2013 così come redatto dal Consiglio di Amministrazione nonché la relativa proposta di destinazione dell'utile dell'esercizio.

Venezia, 11 aprile 2014

Il Collegio Sindacale

Dott.ssa Antonia Salsone – Presidente -----F.to Antonia Salsone

Dott.ssa Gaetana Celico - Sindaco effettivo -----F.to Gaetana Celico

Dott. Paolo Venuti – Sindaco effettivo -----F.to Paolo Venuti

## **RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE**



**RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE  
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27.1.2010, n. 39**

Ria Grant Thornton S.p.A.  
Galleria Europa 4  
35137 Padova  
Italy

T 0039 (0) 49 8756227  
F 0039 (0) 49 663927  
E info.padova@ria.it.gt.com  
W www.ria-grantthornton.it

**Agli Azionisti  
Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A.**

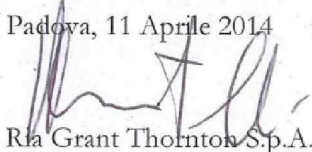
1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2013. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A.. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 05 aprile 2013.

3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A. al 31 dicembre 2013 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.

4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge, compete agli amministratori della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dall'art. 14 comma 2, lettera e, del D. Lgs. 27.1.2010, n. 39. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A. al 31 Dicembre 2013.

Padova, 11 Aprile 2014



Ria Grant Thornton S.p.A.

Maurizio Finicelli  
(Socio)