



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

**Bilancio d'esercizio
al 31 dicembre 2014
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>
RELAZIONE SULLA GESTIONE	<i>pag. 7</i>
<i>Introduzione</i>	<i>pag. 8</i>
<i>Gestione economico - finanziaria</i>	<i>pag. 19</i>
Gestione economica	<i>pag. 19</i>
Gestione finanziaria	<i>pag. 24</i>
<i>Gestione autostradale</i>	<i>pag. 25</i>
Traffico	<i>pag. 25</i>
Introiti da pedaggio	<i>pag. 29</i>
Disciplina tariffaria	<i>pag. 30</i>
Altre informazioni gestionali	<i>pag. 31</i>
<i>Rapporti con l'ANAS S.p.A.</i>	<i>pag. 36</i>
<i>Rapporti con la Regione del Veneto</i>	<i>pag. 38</i>
<i>Società partecipate</i>	<i>pag. 41</i>
BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31.12.2014	
<i>Stato Patrimoniale</i>	
Attività	<i>pag. 44</i>
Passività	<i>pag. 46</i>
<i>Conto Economico</i>	<i>pag. 47</i>
<i>Nota Integrativa</i>	<i>pag. 49</i>
Struttura e contenuto del bilancio	<i>pag. 50</i>
Principi contabili – Criteri di valutazione	<i>pag. 51</i>
Informazioni sullo Stato Patrimoniale: attività	<i>pag. 54</i>
Informazioni sullo Stato Patrimoniale: passività	<i>pag. 64</i>
Informazioni sul Conto Economico	<i>pag. 71</i>
Rendiconto finanziario	<i>pag. 79</i>
PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA	<i>pag. 80</i>
ALLEGATI	
<i>Tabella MIT: stato degli investimenti</i>	<i>pag. 82</i>
<i>Tabella Regione del Veneto</i>	<i>pag. 85</i>
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	<i>pag. 94</i>
RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE	<i>pag. 97</i>
DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA	<i>pag. 100</i>

Convocazione dell'Assemblea

Ai sensi dell'articolo 2364 del Codice Civile i Signori Azionisti della Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A. sono convocati in Assemblea Ordinaria presso la sede legale, in Venezia-Marghera, Via Bottenigo, 64/a il giorno 28 aprile 2015 alle ore 12,00 in prima convocazione ed, occorrendo, il giorno 8 maggio 2015 alle ore 12,00 in seconda convocazione, per discutere e deliberare il seguente

ORDINE DEL GIORNO

- 1) Progetto di bilancio al 31.12.2014 e relazione sulla gestione, relazione del Collegio sindacale e relazione di certificazione: delibere conseguenti;
- 2) Conferimento incarico per gli esercizi 2015, 2016 e 2017 della Revisione Legale dei Conti;
- 3) Nomina Consiglio di Amministrazione ai sensi dell'articolo 15 dello Statuto sociale per gli esercizi 2015, 2016 e 2017;
- 4) Determinazione emolumento Amministratori triennio 2015/2017;
- 5) Messa in liquidazione della Società Consortile per Azioni Servizi Utenza Stradale: informativa e delibere conseguenti. ⁽¹⁾

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.

Venezia, 11 marzo 2015

IL PRESIDENTE
(Tiziano BEMBO)

⁽¹⁾ Con lettera ai Soci protocollo 5562 del 15 aprile 2015, è stata comunicata l'integrazione dell'ordine del giorno con l'inserimento del quinto punto: "Messa in liquidazione della Società Consortile per Azioni Servizi Utenza Stradale: informativa e delibere conseguenti".

Cariche sociali

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE (1)

Presidente
BEMBO Tiziano

Amministratore Delegato
BUONCRISTIANO Piero

Consiglieri
CADEL Fabio
MUCILLI Eutimio

COLLEGIO SINDACALE (2)

Presidente
BARBIERO Massimo

Sindaci effettivi
CORSO Francesco
DE MARTINO Giulia

Sindaci supplenti
BONIFACIO Francesco Mariano
SOLIMENE Silvia

DIREZIONE

Direttore Amministrativo
BORDIGNON Giovanni

Direttore di Esercizio
MATASSI Angelo

Direttore del Personale
BRAGATO Paolo

Direttore Tecnico
FUSCO Sabato

SOCIETA' DI REVISIONE

RIA GRANT THORNTON S.p.A.

1. Il Consiglio di Amministrazione per il triennio 2011-2012-2013 è stato nominato dalla Assemblea del 15 dicembre 2011. In data 10 aprile 2013 si dimetteva il quinto consigliere, Giampietro Marchese, che non è stato sostituito. Attualmente il Consiglio opera in regime di prorogatio.
2. Il Collegio Sindacale per gli esercizi 2014, 2015 e 2016 è stato nominato dall'Assemblea del 29 gennaio 2015.

Composizione del capitale sociale

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

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Introduzione

Signori Azionisti,

a principio della relazione, riteniamo di dover presentare il risultato dell'esercizio 2014: si tratta di un utile di circa 13,2 milioni di euro ampiamente superiore al dato già buono del 2013 che aveva sfiorato i 10 milioni di euro. Un risultato soddisfacente che, ci sembra, confermi gli apprezzamenti espressi da diversi soggetti impegnati nella attività di valutazione della CAV in funzione della operazione finanziaria di emissione dei project bond.

Scopi sociali

Il buon risultato di esercizio contribuisce al raggiungimento degli scopi sociali della CAV S.p.A. i quali possono essere così sintetizzati: rimborso all'ANAS delle somme anticipate per la costruzione del Passante; finanziamento degli ulteriori investimenti specificamente definiti nella vigente convenzione di concessione e relativi, per la quasi totalità, alle opere complementari e di completamento del Passante di Mestre; gestione delle tratte autostradali in concessione.

A questi scopi se ne aggiunge un altro che riguarda l'impiego delle risorse che si renderanno disponibili una volta che la Società avrà raggiunto gli altri obiettivi: "realizzare e gestire gli ulteriori investimenti di infrastrutturazione viaria indicati dalla Regione del Veneto di concerto con il Ministero delle Infrastrutture".

La presente relazione si svilupperà prendendo in considerazione, nella sequenza ora indicata, il percorso attuativo degli obiettivi statutari soffermandosi, alla fine, sulla concreta possibilità di creare le risorse da dedicare alla infrastrutturazione del territorio.

Il Passante: rimborso e finanziamento

L'impegno della CAV, durante il concluso esercizio, è stato indirizzato al conseguimento di tutti gli scopi di statuto ma, per circostanze concomitanti e per intento degli Amministratori, esso si è maggiormente concentrato nella ricerca di risorse adeguate a soddisfare l'obbligo finanziario verso ANAS previsto nella stessa convenzione di concessione laddove è stabilito che la CAV deve restituire all'ANAS tutte le somme anticipate per la realizzazione del Passante Autostradale di Mestre.

Già nella relazione al bilancio 2013 avevamo riassunto il percorso sviluppato negli anni precedenti per ottenere i finanziamenti necessari al rimborso dell'ANAS e si era evidenziato che la CAV aveva potuto affrontare concretamente il problema solo dal febbraio 2012, dopo la registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto interministeriale che approvava la convenzione di concessione sottoscritta il 23 marzo del 2010 con la allora concedente ANAS S.p.A. La prima attività di ricerca fruttava un finanziamento da parte della Banca Europea per gli Investimenti (BEI) di 350 milioni di euro intermediato dalla Cassa Depositi e Prestiti (CDP) la quale erogava direttamente ulteriori 73,5 milioni di euro a copertura dell'IVA che la CAV S.p.A. ha pagato al momento del versamento dell'importo ad ANAS. La durata del finanziamento di 350 milioni di euro è di 15 anni ed ha comportato

per CAV la produzione di garanzie e la assunzione di impegni rilevanti ma del tutto analoghi a quelli generalmente richiesti per operazioni di tipo "project financing".

Dopo il primo parziale risultato, la CAV ha cercato altre fonti di finanziamento procedendo ad un tentativo di approvvigionamento presso il mercato finanziario invitando i più importanti istituti di credito, italiani ed europei, a confrontarsi su una possibile operazione di finanziamento della CAV. L'unica offerta pervenuta dai soggetti invitati prevedeva l'erogazione di un finanziamento di 250 milioni di euro e di una connessa linea IVA di 55 milioni attestandosi sul minimo richiesto per la partecipazione. Inoltre le condizioni economiche proposte erano onerose, non in linea con le aspettative della Società e ben superiori alle previsioni del piano finanziario.

La CAV intraprendeva, allora, una operazione che nel panorama del mercato finanziario risultava innovativa: l'emissione obbligazionaria di project bond infrastrutture. L'iniziativa si avvantaggiava delle modifiche al Codice Appalti le quali consentivano alle società di finanza di progetto di emettere obbligazioni. Il progetto si muoveva nel solco delle indicazioni della Commissione Europea che incoraggiava la introduzione del nuovo strumento finanziario nel mercato dei capitali stimolando l'interesse degli investitori internazionali.

L'operazione, che fino ad ora non ha precedenti in Italia e solo tre in Europa, è ancora in corso ed ha coinvolto decine di soggetti, tutti al massimo livello nel loro settore, altamente qualificati, con competenze specifiche e diversificate: un pool di cinque banche; tre primari studi legali italiani ed esteri con competenze di diritto italiano e inglese; due agenzie di rating; una società di certificazione per controlli contabili e revisioni intermedie; quattro organizzazioni specializzate per l'espletamento di due diligence e validazioni delle stesse due diligence su traffico, tecnica, sugli aspetti legali e assicurativi; la Banca Europea degli Investimenti con un ruolo di garanzia sul 20% delle emissioni.

I termini dell'operazione possono essere così riassunti: emissione di obbligazioni per l'importo nominale complessivo di 830 milioni di euro, garantite, a tasso fisso. La scadenza delle obbligazioni è stabilita per il 31 dicembre 2030. Il prestito è destinato a investitori qualificati italiani e/o esteri ai sensi dell'articolo 100, comma 1, lettera a) del decreto legislativo 58 del 24 febbraio 1998. Il tasso di interesse si determinerà alla chiusura dell'operazione sulla base delle condizioni di mercato e sarà corrisposto semestralmente, il 30 giugno e il 31 dicembre di ciascun anno. Il prestito, che ha già ottenuto dalle agenzie specializzate un rating provvisorio soddisfacente, sarà disciplinato dalla legge inglese e sarà ammesso alla negoziazione presso il Sistema Multilaterale di Negoziazione del Lussemburgo

L'operazione verrà completata con l'ottenimento di un finanziamento subordinato per la copertura dell'IVA relativa sul rimborso del debito ANAS e sostenuta da una garanzia, parziale, sul prestito: il finanziamento subordinato sarà concesso dalla stessa ANAS mentre uno specifico accordo con la BEI impegnerà quest'ultima ad emettere una lettera di credito in favore degli obbligazionisti per un importo pari al 20% dell'ammontare del prestito.

L'operazione di finanziamento impegnerà la CAV a concedere garanzie in favore degli obbligazionisti e della BEI ed in particolare: un privilegio generale e speciale sui beni mobili, il pegno o la cessione in garanzia dei crediti, un pegno sui conti correnti.

La complessa operazione assume per CAV un alto rilievo strategico perché consente di assolvere in via definitiva all'obbligo, assunto dalla Società al momento stesso della sua costituzione, di rimborsare ad ANAS S.p.A. i costi

sostenuti per la realizzazione del Passante Autostradale di Mestre. In particolare, dando attuazione all'operazione, la Società potrebbe rimborsare integralmente il finanziamento mediato dalla Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. e rimborsare integralmente il residuo indebitamento nei confronti di ANAS relativo ai costi sostenuti per la realizzazione del Passante Autostradale di Mestre.

Il debito verso ANAS

L'operazione di finanziamento avrebbe, quindi, un immediato riflesso sul debito verso ANAS.

Ad inizio 2013 il debito complessivo verso ANAS era di oltre 1.022 milioni di euro. Il debito comprendeva tutto il costo del Passante stabilito nella convenzione in 986 milioni di euro e altri debiti per interessi passivi maturati e per altre partite minori. Per contro, 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.

Un anno dopo, ad inizio 2014, il debito netto nei confronti dell'ANAS, grazie ai parziali rimborsi effettuati dalla CAV utilizzando il finanziamento ottenuto con l'intermediazione della Cassa Depositi e Prestiti e grazie alla maturazione di parte dei contributi previsti per la costruzione del Passante, il debito netto di CAV nei confronti dell'ANAS si era ridotto a circa 414 milioni.

Alla fine del 2014 il debito netto verso ANAS è di 432 milioni di euro. L'aumento è stato determinato soprattutto dagli interessi passivi sul debito pregresso.

L'operazione di emissione dei project bond consentirà, nel corso del 2015, di azzerare il debito per la parte relativa ai costi del Passante. Non consentirà invece di azzerare il debito complessivo verso ANAS in quanto la stessa ANAS concederà a CAV un finanziamento per la copertura dell'IVA sulla operazione di rimborso.

E' da sottolineare che la riduzione del debito verso ANAS, ottenuta utilizzando il finanziamento da project bond, avrà come contropartita l'aumento del debito di CAV nei confronti degli obbligazionisti che avranno prestato le risorse finanziarie.

Il Piano finanziario di CAV

Il rimborso dei costi del Passante è il maggiore tra gli oneri convenzionali che la CAV si è assunta con la stipula della Convenzione di concessione datata 23 marzo 2010 e ora in vigore: si tratta di un importo quantificato in 986 milioni di euro che doveva, per Convenzione, esser rimborsato entro il 31 dicembre 2010. Oltre al rimborso, la Convenzione prevede che la CAV indennizzi, per il subentro nella concessione, la Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. per un importo di 75 milioni di euro.

Infine, la Convenzione prevede altri 279 milioni di investimenti, per la maggior parte destinati ad opere di miglioramento della funzionalità delle infrastrutture del Passante.

Complessivamente la convenzione prevede un impegno finanziario globale di circa 1.340 milioni di euro.

Già si è detto di come la CAV sta affrontando il rimborso dei costi del Passante.

Ricordiamo ora che l'indennizzo della Società delle Autostrade di Venezia e Padova è stato interamente erogato da CAV il 25 marzo 2011 utilizzando il cash flow che si era reso disponibile.

Rimane ora da illustrare l'attività posta in essere dalla CAV per provvedere al finanziamento degli ulteriori investimenti pari a circa 279 milioni. La somma può essere così scomposta: circa 15 milioni per interventi che la

Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A aveva avviato ma non concluso e che la CAV si è assunta per effetto del subentro; 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 alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. sono stati completamente eseguiti e anche pagati. Invece, sono ancora in corso di realizzazione sia le opere complementari e di completamento del Passante sia le opere destinate a soddisfare le esigenze funzionali della struttura autostradale.

Completamenti e complementi

Occorre ricordare che il Passante di Mestre, fin dal momento della sua inaugurazione nel 2009, ha subito ed interamente espresso la principale funzionalità per cui era stato costruito. Infatti, ha rapidamente assorbito il traffico che prima passava sulla Tangenziale di Mestre con destinazioni diverse da quelle locali e si è imposto come elemento definitivo di continuità dell'asse autostradale tra Torino e Trieste. Ma il progetto del Passante aveva una ambizione maggiore, di arricchimento del territorio in termini di rispetto ambientale e strettissimo innesto con la viabilità locale. Non si trattava di finalità secondarie ma di primo rilievo che, tradotte in opere, si presentavano come raccordi viari, stazioni autostradali o zone parco delle quali potevano beneficiare le comunità locali.

La realizzazione di tutte quelle opere ha avuto storia parallela o continua rispetto alla realizzazione del Passante: prima si è concentrata sul grande "Passante verde"; poi, sulle molte connessioni e razionalizzazioni viarie dalle particolari denominazioni che innestano sigle e numeri di strade alla più calda toponomastica veneta 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.

Dal 2013 l'attività di costruzione si è concentrata sulle due ultime grandi opere: il raccordo di Marcon e la stazione autostradale di Martellago-Scorzè.

Il Raccordo di Marcon è un tipico intervento di razionalizzazione di flussi della viabilità ordinaria e locale mediante la realizzazione di adeguate infrastrutture di innesto alla viabilità primaria. Si tratta di un grande viadotto e tre rotatorie di servizio che, facilitando l'ingresso nella A57, fluidificano la congestione del traffico generato dal polo commerciale che insiste nel territorio di Marcon. A fine 2014 l'opera è stata conclusa e definitivamente aperta il 26 febbraio 2015.

L'altra opera che nel 2014 ha registrato una accelerazione decisiva è stata la stazione autostradale di Martellago-Scorzè. La nuova stazione autostradale, che sarà inaugurata entro il mese di marzo 2015 è del tipo a "diamante rovesciato" con semibarriere di esazione poste una a est e una a ovest del Passante stesso. L'opera più visibile tra le componenti della stazione, è senz'altro il viadotto di scavalco del Passante che presenta una lunghezza complessiva di 535 metri.

La stazione autostradale è collegata alla SR 245 attraverso una viabilità dedicata che i mezzi in accesso e in recesso dall'autostrada utilizzeranno senza attraversare il centro abitato di Martellago con evidenti benefici sul piano della sicurezza, della fluidità della circolazione e della riduzione dei fattori di inquinamento.

La realizzazione della Stazione di Martellago-Scorzè costituisce un grande passo verso il completo raggiungimento dell'obiettivo del finanziamento delle opere complementari e di completamento del Passante che, come dianzi detto, comporta un impegno di spesa complessivo di 253 milioni di euro.

A fine 2014 risultano eseguite opere complementari e di completamento per oltre 201 milioni di euro e si prevede che le restanti opere saranno completate entro il 2015.

Interventi funzionali

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. I principali investimenti sviluppati nel corso del 2014 hanno riguardato l'adeguamento di casse automatiche di vecchio impianto e la trasformazione di una pista manuale in una pista automatica. Inoltre è stato avviato un importante intervento di adeguamento dell'impianto radio al sistema isofrequenziale con copertura anche delle gallerie del Passante.

Al 31 dicembre 2014 risultano esser stati eseguiti interventi per circa 4,3 milioni di euro pari a oltre il 35% del totale previsto.

La Gestione - Le manutenzioni

Il terzo grande scopo della CAV S.p.A. è la gestione delle tratte autostradali affidatele in concessione. Gestione autostradale articolata nelle componenti di: manutenzione delle opere e loro esercizio.

E' noto l'aforisma che, troppo spesso, alla "manutenzione" si preferisce la "inaugurazione". Infatti, la manutenzione non fa notizia. Tuttavia essa non può mai passare in second'ordine perché rimane un elemento indispensabile ai fini della sicurezza, della efficienza, della confortevolezza, della salvaguardia dell'ambiente e della economicità della impresa. Si aggiunga che nelle strutture complesse, come le autostrade, i costi di manutenzione costituiscono un impegno economico di rilievo. Essi sono così importanti ai fini dell'equilibrio economico finanziario delle concessionarie e ai fini della soddisfazione del cliente, che la Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali riserva una particolare attenzione sia alla programmazione delle manutenzioni sia alla loro attuazione. Annualmente, quindi, la Società sottopone alla Struttura di Vigilanza il programma delle manutenzioni e la Struttura procede a puntuali verifiche sul livello di manutenzione e di efficienza delle strutture in concessione.

Nel corso dell'esercizio, si è intrapreso uno studio sulla specifica programmazione delle manutenzioni sui numerosi manufatti autostradali distribuiti lungo le tratte in concessione: ponti, viadotti e sovrappassi i quali costituiscono altrettanti punti critici della infrastruttura gestita.

Il progetto mira alla costruzione di un database che raccolga i dati identificativi e tecnici di ogni manufatto, le informazioni sullo stato di conservazione, delle ispezioni e degli interventi manutentivi. I dati inseriti nel database saranno di tipo oggettivo e standardizzato in modo da consentire la loro elaborazione al fine di definire una più raffinata programmazione degli interventi di manutenzione preventiva che riduca la necessità dei più costosi interventi di manutenzione per guasti e consenta l'ottimizzazione dell'impiego delle risorse dedicate.

L'impegno per la razionalizzazione degli interventi manutentivi si è accompagnato nel 2014 alla ripresa di una antica vocazione delle strutture stradali gestite le quali, a motivo della varietà e complessità di situazioni che presentano, sono state spesso campo ed oggetto di ricerca e di sperimentazione di nuove tecnologie e nuove metodologie di gestione.

Il progetto avviato riguarda un settore che, nel tempo, ha acquisito una importanza crescente: la protezione dall'inquinamento da rumore. Il problema del rumore si è accresciuto in modo esponenziale con l'aumentare del traffico ed è diventato ancor più critico nella misura in cui lo sviluppo urbano ha conosciuto fenomeni di diffusione estesi e non guidati per cui l'abitato ha finito con l'inglobare le stesse strutture autostradali e le problematiche connesse. Contro il rumore, nelle autostrade si è utilizzata una strategia passiva: barriere di contenimento e adozione di pavimentazioni fonoassorbenti. Gli interventi hanno visto lo studio e la realizzazione delle più varie forme di barriera: in terrapieno, in legno, in materiale misto metallico e fonoassorbente ecc. Le fogge delle barriere sono le più varie perché varie sono le situazioni e i siti da proteggere. Anche le pavimentazioni hanno sperimentato materiali, composizioni e modalità di stesa che hanno ridotto l'inquinamento ma con risultati non sufficienti.

L'efficacia delle protezioni adottate è di volta in volta diversa e talvolta si è accompagnata a fenomeni imprevisti come la accumulazione di rumore in particolari punti della struttura. Anche i risultati estetici e l'impatto ambientale dei provvedimenti adottati non sono stati sempre eccellenti e, in ogni caso, si sono dimostrati costosi nella fase di impianto e costosi nella fase di manutenzione e sostituzione. Lo sta sperimentando la stessa CAV che deve gestire tratte autostradali che, a causa del loro posizionamento, sono state tra le prime ad adottare protezioni costituite da barriere fonoassorbenti e che ora devono essere oggetto di manutenzione e ricambio.

Gli studi sul rumore stanno, però, offrendo la possibilità di modificare la strategia di contenimento del rumore passando da interventi essenzialmente passivi ad un controllo attivo. Si tratta in sostanza di combattere il rumore con le sue stesse armi. Il nuovo metodo intende ridurre un suono non voluto tramite la sovrapposizione con un secondo suono specificamente progettato per cancellare il primo. L'idea sfrutta, quindi, la stessa natura del suono che si presenta come onda con fasi di compressione e di rarefazione. Per annullare questa onda si crea una seconda onda con la stessa ampiezza ma con fasi di compressione e rarefazione opposte: le due onde, incontrandosi, si annullano. Sono già state fatte sperimentazioni del metodo e sono già attive delle applicazioni ma non sono ancora state sviluppate tecnologie in grado di funzionare in vasti ambienti.

Tenendo conto dello stato della sperimentazione e delle tecnologie fino ad ora sviluppate, la CAV ha deciso di indire una gara per una ricerca industriale e sviluppo sperimentale funzionali alla realizzazione di un dispositivo di controllo attivo del rumore ANC (Active Noise Control) che consenta l'abbattimento selettivo delle pressioni sonore prodotte dal rumore da traffico mediante il loro controllo attivo con rumori in opposizione di fase, generati in contemporanea al rumore cui fare fronte. Dato il particolare tipo di servizio richiesto, si è optato per un particolare tipo di gara; gara di appalto pre-commerciale come strumento per promuovere l'innovazione per garantire servizi pubblici sostenibili e di elevata qualità. L'appalto pre-commerciale è, infatti, una modalità di aggiudicazione di appalti e servizi di ricerca e di sviluppo che presuppone una condivisione dei rischi e dei benefici tra stazione appaltante ed impresa.

La procedura di gara è stata avviata e, data l'alta specializzazione richiesta, come ci si aspettava, ha attirato l'attenzione di pochi ma qualificati soggetti tra i quali sarà ora selezionato il vincitore.

Lo studio per il miglioramento della programmazione e per la sperimentazione di mezzi che consentano di ridurre i costi di manutenzione, è andato di pari passo con l'attuazione del programma delle manutenzioni stabilito per il 2014. Il programma è stato elaborato tenendo conto delle previsioni a suo tempo stimate in fase di preparazione del piano finanziario, confrontando 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 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, la differenza tra il costo complessivo delle manutenzioni previsto nel piano al 31 dicembre 2014 e i costi per manutenzione effettivamente sostenuti è pari ad una percentuale inferiore al 6%.

Le manutenzioni di maggior importo eseguite nel 2014 hanno riguardato, come spesso avviene, il rifacimento della pavimentazione stradale su alcuni tratti particolarmente stressati e la sostituzione dei giunti e degli appoggi del viadotto del Raccordo Marco Polo sovrappassante la SP 40.

Complessivamente nel corso del 2014 la CAV ha eseguito manutenzioni per 7,5 milioni di euro: un importo inferiore rispetto all'importo dello scorso anno di 10,6 milioni di euro. Le differenze di importo nei vari esercizi è normalmente dovuta all'andamento delle necessità manutentive che spesso hanno ciclicità e programmazione superiori al periodo annuale.

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.

Nel 2015 è prevista la prosecuzione dell'attività di manutenzione con un importo di spesa di poco superiore all'onere sostenuto nell'esercizio appena trascorso.

La gestione – l'esercizio

L'esercizio è l'altra faccia della gestione autostradale e, di solito, ha il maggior impatto sulla clientela.

Durante il 2014 l'esercizio non ha dato luogo a particolari situazioni di disagio e il flusso del traffico si è mantenuto regolare anche nei periodi di maggior traffico. La regolarità è stata favorita anche dalla soluzione, intervenuta a fine 2013, del "tornello": con questo termine si è definito un uso improprio da parte di molti utenti autostradali della stazione autostradale di Mirano-Dolo. Il "tornello", come già spiegato nelle relazioni degli scorsi esercizi, è conseguente ad una modifica delle soluzioni progettuali iniziali del Passante. Infatti, 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. Da principio il provvedimento di liberalizzazione favoriva i locali che usufruivano della stazione di Mirano-Dolo per recarsi a Mestre e viceversa. Poi, molti altri clienti autostradali che percorrevano la A4 con direzione Trieste hanno preferito uscire al casello di Mirano-Dolo per poi rientrare e percorrere senza pagare il pedaggio il tratto liberalizzato da Mirano-Dolo alla barriera di Mestre. Per tale motivo, il piccolo casello di Mirano-Dolo ha dovuto sopportare un improprio flusso di traffico con notevoli conseguenze sulla circolazione dei mezzi sia all'interno che all'esterno della struttura autostradale.

La soluzione del “tornello” è consistita nello spostamento virtuale della barriera di Venezia-Mestre all’altezza della stazione di Mirano-Dolo. Lo spostamento non ha comportato alcun mutamento fisico nella struttura autostradale ma un diverso calcolo dei pedaggi e dei chilometri convenzionali. Con tali variazioni il pedaggio pagato alla stazione di Mirano-Dolo è divenuto di pari importo del pedaggio pagato alla barriera di Venezia-Mestre.

La variazione dei chilometri convenzionali presi a base di calcolo dei nuovi pedaggi ha reso difficile confrontare i flussi di traffico dell’esercizio 2013 e il traffico nel 2014.

Nel 2013 il numero globale dei veicoli chilometro è risultato di 1.713 milioni. Nel 2014 il numero globale dei veicoli chilometro è stato di 1.672 milioni di veicoli. Il confronto dei dati evidenzia una diminuzione del numero dei chilometri percorsi in autostrada. In realtà la riduzione è dipesa solo dalla diversa base di calcolo utilizzata nel 2013 prima dello spostamento virtuale della barriera di Venezia-Mestre e nel 2014 dopo lo spostamento virtuale della barriera di Venezia Mestre.

Per poter utilmente confrontare i dati statistici, la CAV ha chiesto ad una società specializzata il ricalcolo dei numeri dei veicoli chilometro per depurarli dalla variazione derivata dallo spostamento virtuale della barriera di Venezia-Mestre. Dal ricalcolo risulta che nel 2014 il traffico complessivo sulle tratte autostradali gestite è leggermente aumentato rispetto al 2013: circa l’1,4% in più.

Il dato di crescita complessivo del traffico acquista maggior significato se lo si scompone per classi: i veicoli leggeri presentano un aumento dell’1,4% mentre i veicoli pesanti, il cui movimento è generalmente legato all’attività economica, offrono un più significativo incremento del 3,3%. Il ritorno alla crescita del traffico sembra dare indiretta conferma dei primi dati di ripresa della economia generale del Paese. Ovviamente ci si augura che il trend positivo dell’economia e del traffico sia confermato anche nell’anno in corso.

Aggiornamento delle tariffe

L’aumento del traffico ha un effetto diretto sugli introiti da pedaggio della Società che si avvantaggiano anche dell’aumento delle tariffe. Dal 1 gennaio 2014, alla CAV è stato riconosciuto un adeguamento tariffario del 6,26%: un aumento consistente calcolato secondo i criteri stabiliti dalla convenzione e sancito dal necessario decreto ministeriale. L’aggiornamento ha giocato un ruolo determinante nell’aumento dei ricavi. Nel 2014, infatti, i ricavi da pedaggio, al netto di Iva e dell’integrazione del canone di concessione ANAS, sono risultati di 119,8 milioni di euro con un aumento del 5% rispetto al dato del 2013 che era di 114,1 milioni di euro.

Il risultato avrebbe potuto essere maggiore se non fosse stato moderato dalla riduzione, prevista per convenzione e nel piano finanziario, delle percorrenze chilometriche aggiuntive alle barriere. Il risultato è poi stato dimensionato anche dalla riduzione del numero dei chilometri convenzionali per effetto dello spostamento virtuale della barriera di Venezia-Mestre all’altezza della barriera di Mirano-Dolo.

Nel mese di ottobre 2014, la CAV ha avanzato richiesta di adeguamento per il 2015 delle tariffe nei termini previsti dalla vigente convenzione di concessione autostradale. L’adeguamento richiesto prevedeva un aumento tariffario per tutte le tratte gestite pari al 2,8% a partire del 1 gennaio del 2015. Interveniva, però, il 29 dicembre 2014 una Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nella quale si indicava quale obiettivo primario di interesse pubblico l’adozione di ogni misura idonea a consentire il superamento dell’attuale negativa congiuntura economico-finanziaria. In vista di tale obiettivo, tra le misure da adottare, veniva considerata anche la calmierizzazione degli adeguamenti tariffari per l’anno 2015 stabilendo un tetto di aumento pari all’1,5%.

Il provvedimento del Ministro era diretto a tutte le Società concessionarie e da tutte le Società è stato accolto mediante la sottoscrizione, tra le singole società e il Ministero, di protocolli di intesa in merito agli adempimenti tariffari da applicare per l'anno 2015. Anche la CAV ha sottoscritto un protocollo che, come per le altre società, prevede: per l'anno 2015 un incremento tariffario in via provvisoria pari all'1,5% e il recupero, in sede di aggiornamento del piano economico finanziario, del diverso incremento tariffario.

Il contenzioso

Quando una impresa sviluppa una attività complessa e si confronta con molti soggetti è statisticamente probabile che possa scontare qualche contenzioso. La CAV serve un numero elevatissimo di clienti, gestisce una struttura potenzialmente inquinante che attraversa e interessa un vasto territorio. La CAV, inoltre, è stazione appaltante di lavori, servizi e forniture ed organizza un non trascurabile numero di dipendenti. E' perciò probabile che la CAV possa dover sopportare un qualche contenzioso. In effetti la CAV ha in essere dei contenziosi ma il loro numero e il valore sono assolutamente marginali rispetto al volume dell'attività svolta da CAV. Tra l'altro durante il 2014 i contenziosi si sono ridotti perché sono giunti a conclusione due ricorsi che CAV stessa aveva presentato al TAR del Veneto contro la decisione della allora concedente ANAS/IVCA (ora MIT/SVCA 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. Il contenzioso si è risolto e la CAV potrà continuare a beneficiare delle royalties sui prodotti oil e non-oil venduti dai gestori delle aree di servizio di Marghera Est e Marghera Ovest: un introito che nel 2014 ha fruttato circa 0,5 milioni di euro.

A fronte della positiva soluzione sopra accennata, che riduce ancora il già modesto volume del contenzioso, si deve, invece, segnalare l'avvio di un procedimento per l'accertamento delle responsabilità dei soggetti a vario titolo coinvolti in un grave incidente avvenuto in A4 il 29 luglio 2014 al km. 377+300 W. L'incidente è stato causato da un veicolo pesante che, per motivi e in circostanze da accertare, travolgeva mezzi e personale impegnato in un cantiere mobile lungo l'autostrada. Due degli operatori travolti, dipendenti della impresa appaltatrice che per conto di CAV gestiva il cantiere mobile, sono deceduti. A conclusione delle prime indagini sull'avvenuto incidente, tra gli altri imputati sono stati compresi anche il direttore tecnico e un funzionario tecnico della Società, l'ex Amministratore delegato e la stessa CAV S.p.A. la quale risulterebbe responsabile amministrativamente ai sensi dell'art. 25 septies, c.2 del D.Lgs. 231/01 per il reato di cui agli artt. 589 c.1, 2 e 4 c.p. consumato nel suo interesse o comunque a suo vantaggio. Il procedimento di accertamento delle responsabilità è alle primissime fasi, quindi, non è ancora possibile dare indicazioni sui possibili sviluppi della vicenda. In ogni caso la Società ritiene che il rapporto con l'impresa appaltatrice sia stato correttamente condotto anche sul piano del coordinamento operativo e della gestione della sicurezza ed ha nominato propri difensori che la assisteranno nel procedimento avviato.

La prospettiva della CAV

La Convenzione ricognitiva vigente sottoscritta il 23 marzo 2010 all'art. 11.2 prevede che periodicamente, al termine di ogni periodo regolatorio della durata di 5 anni, si proceda all'aggiornamento del Piano finanziario e del Piano economico regolatorio. Il termine di validità dell'ultimo piano regolatorio è scaduto lo scorso 31 dicembre 2014.

La scadenza per l'aggiornamento del piano è stabilita a termini della delibera CIPE n.27 del 21.03.2013: "entro il 30 giugno del primo esercizio del nuovo periodo regolatorio" ovvero entro il 30 giugno 2015. La Società dovrà

quindi procedere alla revisione del proprio piano finanziario tenendo conto delle situazioni che si sono verificate in quest'ultimo quinquennio e delle prospettive di attività.

La data del 30 giugno del 2015 coincide anche con il termine previsto per la presentazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti della documentazione relativa ad una opportunità offerta ai concessionari di autostrade da un recente provvedimento di legge. Infatti, l'art. 5 del D.L. 133/2014, denominato "Sblocca Italia", convertito in L. 164/2014 prevede, fatto salvo il rispetto dei principi dell'Unione Europea, la possibilità per i concessionari di proporre modifiche al proprio rapporto concessorio. Le modifiche devono essere giustificate dalla necessità di assicurare gli investimenti necessari per interventi di potenziamento, adeguamento strutturale, tecnologico e ambientale delle strutture autostradali nonché per assicurare un servizio reso sulla base di tariffe e condizioni di accesso più favorevoli per gli utenti.

La CAV valuterà le opportunità offerte dal decreto "Sblocca Italia" con l'intento di rendere sempre più concreto l'obiettivo statutario di realizzare e gestire ulteriori investimenti sul territorio.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Dal 1 gennaio 2015 sono state adeguate le tariffe nelle tratte autostradali in concessione alla CAV. La misura della variazione tariffaria concessa è dell'1,5% leggermente inferiore all'adeguamento richiesto. CAV, infatti, aveva richiesto un incremento calcolato a termini di convenzione, pari al 2,8%. Interveniva, però, il 29 dicembre 2014 una Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nella quale si indicava quale obiettivo primario di interesse pubblico l'adozione di ogni misura idonea a consentire il superamento dell'attuale negativa congiuntura economico-finanziaria. In vista di tale obiettivo, tra le misure da adottare, veniva considerata anche la calmierizzazione degli adeguamenti tariffari per l'anno 2015 stabilendo un tetto di aumento pari all'1,5%. Adeguandosi alla Direttiva la CAV, come tutte le altre società autostradali ha sottoscritto un protocollo di intesa con il Ministro che per l'anno 2015 stabilisce un incremento tariffario in via provvisoria pari all'1,5% e il recupero, in sede di aggiornamento del piano economico finanziario, del diverso incremento tariffario.

In data 14 gennaio 2015 il Consiglio di amministrazione ha provveduto al rinnovo dell'Organismo di Vigilanza ex art. 6 del D.Lgs. 231/01. Il Consiglio ha confermato tutti i precedenti componenti dell'Organismo di Vigilanza che pertanto risulta così composto: avv. Antonio Matera - presidente, dott. Fabio Milocchi - componente, dott. Giorgio Zavadini - componente. Il mandato del nuovo Organismo di Vigilanza avrà durata fino al 31 dicembre 2017.

In data 29 gennaio 2015 la assemblea della CAV S.p.A. ha proceduto alla nomina del Collegio sindacale per gli esercizi 2014, 2015 e 2016. Il nuovo Collegio risulta così composto: dott. Massimo Barbiero, presidente del Collegio, designato dal Ministero della Economia e delle Finanze; dott. Francesco Corso, sindaco effettivo designato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; dott. Giulia De Martino sindaco effettivo; Dott. Francesco Mariano Bonifacio, sindaco supplente; dott. Silvia Solimene sindaco supplente.

Gestione economico finanziaria

Gestione economica

L'esercizio 2014 si è concluso con un risultato positivo e migliore rispetto all'anno precedente: l'utile al netto delle imposte è infatti di circa € 13,2 milioni (nel 2013: € 9,8 milioni).

Il valore della produzione è pari ad € 140,2 milioni (nel 2013: € 134,2 milioni) con un aumento di € 60 milioni (+ 4,4%).

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 € 119,8 milioni registrando un aumento rispetto all'anno precedente (nel 2013: € 114,1 milioni; +5,0%): 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 stazioni ove applicate.

L'integrazione del canone di concessione ANAS passa da € 13,2 milioni ad € 12,9 milioni (€ 0,3 milioni in meno; - 2,3%) in conseguenza della diminuzione del traffico.

Per quanto riguarda gli altri proventi autostradali il loro valore complessivo è pari ad € 6,3 milioni (nel 2013: 5,7 milioni) ed è così suddiviso: € 3,9 milioni per proventi da royalties su attività svolte presso le aree di servizio; € 1,7 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 € 96,4 milioni con un aumento di € 0,9 milioni (nel 2013: € 95,5 milioni; + 0,9%) come di seguito specificati.

I costi per servizi sono pari ad € 17,7 milioni (nel 2013: € 20,9 milioni; - 15,3%).

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 2013); costi per manutenzioni pari ad € 7,5 milioni (nel 2013: € 10,6 milioni; - 29,2%).

Il costo del personale è pari ad € 17,9 milioni (nel 2013: € 17,1; + 4,7%).

Gli ammortamenti effettuati nel 2014 sono pari ad € 38,7 milioni (nel 2013: € 38,2 milioni; + 1,3%). La parte preponderante è relativa all'ammortamento del costo del Passante che da solo è pari ad € 28,7 milioni: 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 è stato pari ad € 11,8 milioni (come nel 2013); il relativo utilizzo è stato nel 2014 pari ad € 7,7 milioni (nel 2013: € 11,1 milioni; - 30,6%).

Altra voce importante è quella riguardante gli oneri diversi di gestione pari ad € 16,4 milioni (nel 2013: € 16,6 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 € 2,9 milioni (nel 2013: € 2,7 milioni) corrispondente al 2,4% dei ricavi netti da pedaggio: tale canone è corrisposto per il 42% (pari ad € 1,2 milioni) direttamente all'ANAS e per il 58% (pari ad € 1,7 milioni) allo Stato.

E' iscritta altresì l'integrazione del canone di concessione ANAS passata da € 13,2 milioni nel 2013 ad € 12,9 nel 2014 (- 2,3%): 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 l'aumento dei costi della produzione (pari ad € 0,9 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 agli ammortamenti (circa € 0,5 milioni in più), al costo del personale (circa € 0,8 milioni in più) ed ai costi relativi agli accantonamenti ed all'utilizzo del fondo per rinnovo (circa € 3,4 milioni in più).

Le principali voci che registrano una diminuzione riguardano i costi per servizi e più precisamente i costi delle manutenzioni (circa € 3,2 milioni in meno).

La differenza tra il valore ed il costo della produzione è pari ad € 43,8 (nel 2013: € 38,8 milioni). Lo scostamento di € 5,0 milioni (pari al + 12,9%) è dato da un lato dall'aumento dei ricavi (per circa € 6,0 milioni) e dall'altro dall'aumento dei costi (per circa € 0,9 milioni).

Gli oneri finanziari ammontano ad € 25,9 milioni risultando superiori a quelli dell'anno precedente (nel 2013: € 24,1 milioni; + 7,5%) e sono riferiti per € 12,8 milioni agli interessi passivi correlati al debito verso l'ANAS relativo al rimborso dei costi di realizzazione del Passante e per € 13,1 milioni agli interessi passivi relativi al finanziamento con CDP.

Gli interessi attivi (circa € 2,8 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 € 20,8 milioni (nel 2013: € 15,8 milioni; + 31,6%) con un aumento di € 5,0 milioni mentre le imposte sul reddito (IRES e IRAP) sono pari ad € 7,3 milioni (€ 5,0 milioni nel 2013) l'utile, come già anticipato, è pari ad € 13,2 milioni.

		2013		2014	
ROE	RISULTATO NETTO	9.782	16,05%	13.208	17,81%
	EQUITY	60.936		74.145	
ROI	RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	38.790	3,91%	43.808	4,47%
	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO MEDIO	992.944		980.083	
ROS	RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	38.790	32,04%	43.808	34,42%
	RICAVI DI VENDITA NETTI	121.054		127.292	
ROA	RISULTATO OPERATIVO + INTERESSI ATTIVI	39.935	3,61%	46.672	4,11%
	TOTALE ATTIVO (TOTAL ASSETS)	1.105.576		1.135.846	
RIGIDITA' IMPIEGHI	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO	947.715	85,72%	1.012.570	89,15%
	CAPITALE INVESTITO	1.105.576		1.135.846	
INDICE DI INDEBITAMENTO	DEBITI	1.031.139	1692,15%	1.044.174	1408,29%
	EQUITY	60.936		74.145	
INDICE DI INDEBITAMENTO TOTALE	PASSIVO - EQUITY	1.044.640	1714,31%	1.061.701	1431,93%
	EQUITY	60.936		74.145	
INDICE DI STRUTTURA SECCO	EQUITY	60.936	6,14%	74.145	7,57%
	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO MEDIO	992.944		980.083	
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'	ATTIVO CORRENTE	308.262	29,52%	316.128	29,79%
	PASSIVITA' CORRENTI	1.044.082		1.061.277	

ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI (MIGLIAIA DI EURO)

	31/12/2013	Incidenza % sui ricavi	31/12/2014	Incidenza % sui ricavi
RICAVI				
Ricavi netti da pedaggio	114.072	94,23%	119.847	94,15%
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.710	4,72%	6.347	4,99%
Altri proventi e ricavi	1.272	1,05%	1.098	0,86%
TOTALE RICAVI	121.054	100,00%	127.292	100,00%
Costi esterni della produzione	-22.663	-18,72%	-19.261	-15,13%
Altri costi e saldo plus/minus.	-3.360	-2,78%	-3.523	-2,77%
VALORE AGGIUNTO	95.030	78,50%	104.507	82,10%
Costo del lavoro netto	-17.149	-14,17%	-17.925	-14,08%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	77.881	64,34%	86.582	68,02%
Ammortamenti	-38.379	-31,70%	-38.686	-30,39%
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	-711	-0,59%	-4.087	-3,21%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	38.790	32,04%	43.808	34,42%
Proventi e oneri finanziari	-22.981	-18,98%	-23.034	-18,10%
Rettifiche di attività/vendita di partecipazioni	5	0,00%	0	0,00%
RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	15.815	13,06%	20.774	16,32%
Proventi e oneri straordinari	0	0,00%	0	0,00%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	15.815	13,06%	20.774	16,32%
Imposte sul reddito d'esercizio	-6.033	-4,98%	-7.565	-5,94%
UTILE DEL PERIODO	9.782	8,08%	13.208	10,38%

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 2015 una lieve ripresa; in secondo luogo l'ulteriore diminuzione (- 730 metri) delle percorrenze chilometriche aggiuntive; in terzo luogo le tariffe: nel 2015 agiranno positivamente gli incrementi tariffari (+ 1,50%) 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 2015 un lieve aumento dei ricavi.

I costi della produzione si ritiene possano consolidarsi sui valori sostanzialmente equivalenti a quelli del 2014.

Per quanto riguarda infine gli interessi passivi, il loro valore potrebbe registrare un aumento nel caso in cui dovesse concludersi in corso d'anno l'operazione di finanziamento tramite emissione obbligazionaria (Project Bond).

Crediamo si possa comunque prevedere una positiva conclusione anche del bilancio 2015.

Gestione finanziaria

Al 31 dicembre 2014 le disponibilità liquide ammontano a circa € 67,0 milioni (nel 2013: € 52,8 milioni) con un aumento di € 14,2 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.

Un cenno agli aspetti finanziari del 2015.

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 di finanziamento tramite emissione di obbligazioni (project bond) la cui acquisizione consentirà di chiudere l'operazione di finanziamento effettuata nel 2013 con Cassa Depositi e Prestiti 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 in concessione soggetta a pagamento del pedaggio.

Nel corso del 2014 non sono intervenute variazioni sull'assetto infrastrutturale.

E' stata però data attuazione alla totale liberalizzazione del pedaggio sul tratto Mirano/Dolo-Venezia/Mestre di cui si dirà più avanti.

Questo fatto ha reso per taluni aspetti non perfettamente omogeneo il confronto tra i dati 2014 e quelli dell'anno precedente: ciò nonostante è comunque possibile un'adeguata e significativa valutazione dell'andamento del traffico.

Ripetiamo – anche per comodità di lettura dei successivi paragrafi – le 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.

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.

Il traffico afferente il tratto liberalizzato e pertanto "non pagante" viene commentato ove occorra in maniera distinta.

Dati complessivi di traffico

Un primo dato complessivo. I veicoli/chilometro (sistema aperto più sistema chiuso) nel 2014 sono stati 1.671.753.585 (nel 2013: 1.713.095.338) registrando un decremento pari al – 2,41% risentendo ovviamente – oltre che dell'andamento economico generale – anche della piena liberalizzazione del tratto Mirano/Dolo – Venezia/Mestre il cui traffico risulta non più assoggettato a pedaggio e quindi non considerato ai fini statistici di cui alla presente nota.

Sistema chiuso

Nell'anno 2014 in tutto il sistema chiuso (parte in A4 e parte in A57) sono stati registrati 37.872.183 veicoli effettivi (nel 2013: 37.994.213 con una diminuzione di 122.030 unità ed un decremento in percentuale pari al - 0,32%); i correlati veicoli/chilometro sono stati 971.068.331 (nel 2013: 1.077.030.216; - 9,84%) cui corrispondono 21.052.516 veicoli teorici (nel 2013: 19.361.993; + 8,73%).

E' opportuno precisare nuovamente che quest'ultimo dato risente in modo particolare della succitata "liberalizzazione" e della cd. "barriera virtuale" all'altezza della stazione Mirano/Dolo il cui percorso a valle non viene più considerato ai fini delle presenti statistiche.

I numeri suddetti riportati a livello giornaliero danno i seguenti risultati: 103.759 veicoli effettivi medi giornalieri (VEMG) contro i 104.094 del 2013 (- 0,32%); 2.660.461 veicoli chilometro medi giornalieri (VKmMG) contro i 2.950.768 del 2013 (- 9,84%); 57.678 veicoli teorici medi giornalieri (VTMG) contro i 53.046 del 2013 (+ 8,73%).

Indichiamo, per completezza di informazione, anche l'andamento del traffico in ambito nazionale che segna un leggero incremento stimato attorno al + 0,90% (preconsuntivo; fonte AISCAT).

Sistema aperto

Per traffico in sistema aperto si intende, qui come nel 2013, quello rilevato in entrata ed in uscita alle stazioni di Venezia/Mestre (località Marghera) e Mira/Oriago sulla A57 gestite da CAV, Venezia Nord (località Mogliano) sulla A27 gestita da Autostrade per l'Italia e Venezia Est (località Quarto d'Altino) sulla A4 gestita da Autovie Venete.

Dal 2014 oltre alle quattro stazioni suindicate deve aggiungersi anche la stazione di Mirano/Dolo (sulla A57 gestita da CAV) a seguito della "liberalizzazione" e della cd. "barriera virtuale" all'altezza della stazione medesima.

Il transito in una delle suddette stazioni rappresenta il passaggio tra il sistema aperto e quello chiuso e/o viceversa.

Nel 2014 sono stati registrati 28.564.421 transiti (nel 2013: 25.544.784 con un aumento del + 11,82%) che hanno generato complessivamente 700.685.254 veicoli/chilometro (nel 2013: 636.065.122; pari a + 10,16%) così suddivisi V/Km: 523.585.844 relativi alle percorrenze aggiuntive (corrispondenti nel 2014 a Km 18,330) applicate ad ogni transito presso le suddette stazioni (nel 2013: V/Km 477.687.461 con un aumento del + 9,61% causato da un lato dal maggior numero di transiti rilevati alle cinque stazioni (mentre nel 2013 erano quattro) e dall'altro dalla diminuzione di 370 metri delle percorrenze aggiuntive che nell'anno precedente erano pari a Km 18,700); V/Km 177.099.410 (nel 2013: V/Km 158.377.661; +11,82%) relativi al chilometraggio forfettario (Km 6 + 200) della Tangenziale di Mestre rilevato ed applicato dal 2014 anche alla stazione di Mirano/Dolo.

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 è già fatto cenno e di cui si dirà anche nel prossimo paragrafo.

Facciamo presente infine che i dati suindicati non tengono conto del traffico urbano gravitante sulla Tangenziale di Mestre attraverso i vari svincoli cittadini (Miranese, Castellana e Terraglio) e sul raccordo con l'aeroporto ma che poi non accede al sistema autostradale chiuso (A57, A4, A27) attraverso una delle stazioni 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.

Nella relazione del precedente esercizio è stata 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 che – come noto – ha trovato una conclusiva soluzione nel 2014.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali ha infatti accolto ed autorizzato con nota del 30/12/2013 il progetto di CAV per l'arretramento virtuale della barriera di Venezia/Mestre all'altezza della stazione di Mirano/Dolo (cd. "barriera virtuale") e per l'applicazione (in via sperimentale per gli anni 2014 e 2015) di un concomitante sistema di abbonamenti sul percorso Mirano/Dolo – Padova Est.

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

- Piena e totale liberalizzazione del pedaggio sul tratto autostradale Mirano/Dolo-Venezia/Mestre non solo quindi per il traffico interno tra le stazioni di Mirano/Dolo, Mira/Oriago e Venezia/Mestre (già in vigore dall'8/02/2009, data di inaugurazione del Passante) ma anche per tutto il restante traffico proveniente da qualsiasi altra stazione autostradale interconnessa italiana (ad es.: A4/Padova-Milano, A4/Passante, A13/Bologna).
- Minore pedaggio per il traffico in uscita alle stazioni di Mira/Oriago e Venezia/Mestre proveniente da Ovest corrispondente al tratto Mirano/Dolo-Venezia/Mestre e Mirano/Dolo-Mira/Oriago che ancorché effettivamente percorso non è più assoggettato a pedaggio in quanto totalmente liberalizzato con un conseguente risparmio di costi autostradali per l'utenza.
- Maggior pedaggio per il traffico in uscita a Mirano/Dolo proveniente da Ovest 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 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 infatti del tutto indifferente per quanto riguarda il pedaggio (fermo restando – come già detto – che il traffico interno alle tre stazioni ha pedaggio azzerato).
- La situazione viabilistica della stazione di Mirano/Dolo risulta di gran lunga migliorata e del tutto normalizzata 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, fatto che procurava negli anni scorsi e fino al 2013 la congestione della stazione stessa e della viabilità di adduzione in particolare negli orari di punta.

- Per quanto riguarda l'aumento del pedaggio per il tratto Padova Est-Mirano/Dolo si è intervenuti – a ciò sempre autorizzati da SVCA – con un sistema di abbonamenti volto ad agevolare (a determinate condizioni quali pendolarità, residenza, utilizzo di telepass, classe A) l'utenza locale con sconti (40%) sul pedaggio a fronte dell'aumento del pedaggio su tale percorrenza.

Nel 2014 il numero di utenti pendolari residenti nei comuni Mirano, Dolo, Mira, Spinea e Pianiga (tutti in Provincia di Venezia) che hanno presentato richiesta di abbonamenti è pari a 227 con un minor introito da pedaggio per CAV di circa € 41.000 (al lordo di IVA).

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 m 1,30) che rappresenta convenzionalmente i veicoli leggeri; classe B (autoveicoli a due assi con altezza al primo asse superiore a m 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.

La composizione del traffico è sostanzialmente costante; i veicoli considerati convenzionalmente leggeri hanno generato il 75,43% del totale dei veicoli/chilometro (traffico pagante sia in sistema chiuso che aperto) mentre i veicoli pesanti il 24,57%.

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 stazioni di Spinea e Preganziol – e così pure la nuova stazione di Martellago/Scorzè di imminente inaugurazione – sul Passante, ma anche Padova Est, Mira/Oriago, Mirano/Dolo e 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 – come fornitori di servizi per la loro clientela – chiederanno di accedere alla rete autostradale italiana.

Per gli operatori che hanno presentato o presenteranno richiesta di accesso al Sistema Italiano l'istruttoria di verifica dei requisiti ai fini dell'accettazione è effettuata da AISCAT Servizi Srl (Società a ciò incaricata da tutte le Concessionarie Italiane).

AISCAT altresì – unitamente ad alcune concessionarie – partecipa al progetto europeo Reets (Regional European Electronic Tolling Service) relativo all'implementazione dell'interoperabilità del Telepedaggio in ambito regionale europeo tra i sette Paesi (Italia, Francia, Germania, Spagna, Austria, Danimarca, Polonia e Svizzera) che partecipano a detto progetto co – finanziato dall'Unione Europea.

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 24,16% così scomponibili: 10,47% come contanti manuali e 13,69% come contanti per casse automatiche.

L'insieme dei vari sistemi di pagamento automatizzato è pari al 75,84% dei transiti paganti ed è così composto: utenti con tessera ordinaria Viacard a pagamento differito 1,39%; utenti con apparato Telepass abbinato a codice Viacard differito 36,64%; utenti con apparato Telepass Family abbinato a codice bancario 30,06%; 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 3,16%; utenti con carte di credito 3,60%.

Pur a fronte di non considerevoli scostamenti rispetto all'anno precedente, si conferma anche nel 2014 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 senza fermata alla stazione: questi ultimi (Telepass) nel 2014 rappresentano da soli complessivamente il 66,83% contro il 66,46% nel 2013.

Introiti da pedaggio

Nel 2014 gli introiti da pedaggio (al netto di IVA e del canone integrativo ANAS) sono stati complessivamente pari a € 119,8 milioni contro i 114,1 milioni del 2013.

Il risultato finale – che registra un aumento di circa € 5,8 milioni pari al + 5,06% – è stato determinato da vari fattori, alcuni di segno negativo (situazione economica contingente, diminuzione delle percorrenze chilometriche aggiuntive, effetti della piena liberalizzazione dal pedaggio del tratto Mirano/Dolo-Venezia/Mestre) ed uno di segno positivo: hanno infatti agito in senso favorevole gli aumenti tariffari applicati dal 1 gennaio 2014 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 della tariffe unitarie chilometriche mentre il pedaggio finale effettivo all'utenza comprende l'IVA e le aliquote chilometriche relative al canone integrativo ANAS di cui all'art. 19, comma 9/bis, D.L. 78/2009 convertito con L 102/2009 ed all'art. 15, comma 4, D.L. 78/2010 convertito con L. 122/2010 (quest'ultime non assoggettate ad incremento) e risente degli arrotondamenti finali, in più od in meno, stabiliti ai 0,10 centesimi di euro dal D. L. n. 10440/28/133 del 12/11/2001.

L'effetto di tali arrotondamenti, a volte positivo ed a volte negativo, nel 2014 è stato complessivamente favorevole.

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 riferito al sistema aperto (rilevato alle stazioni di Venezia/Mestre, Mira/Oriago e Mirano/Dolo in A57 gestite da CAV; Venezia Nord 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 18,330 (nel 2014) relativo ai chilometri aggiuntivi per il finanziamento del Passante.

Su base statistica si può stimare che i ricavi da pedaggio siano così suddivisi: 49,43% ricavi dal Passante vero e proprio; 19,01% ricavi dal tratto chiuso Padova-Venezia; 23,58% ricavi dal sistema aperto relativa ai transiti alle stazioni per Km 18,330; 7,98% ricavi dai transiti alle stazioni per Km 6,200.

L'integrazione del canone a favore di ANAS è stato complessivamente pari ad € 12.924.327,75 (nel 2013: € 13.193.767,56; - 2,04%). Il decremento è correlato essenzialmente all'andamento del traffico (di segno negativo nel 2014) ed alla distribuzione del traffico 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 già nel 2013 non viene più concessa alcuna agevolazione sui pedaggi.

Facciamo presente che in occasione degli aumenti tariffari 2014 il Governo, in considerazione della particolare situazione economica, ha chiesto alle Concessionarie autostradali di individuare soluzioni a favore di utenti che percorrono l'autostrada per il raggiungimento del posto di lavoro. Le Società hanno quindi convenuto di introdurre in via sperimentale con decorrenza 1.2.2014 e fino al 31.12.2015 un sistema di modulazione tariffaria per le suddette categorie di utenti con sconto del 20% sul pedaggio a determinate condizioni (utilizzo telepass, classe A, pendolarità, tratta predeterminata) non cumulabile con eventuali altri sistemi di agevolazioni già in essere. Ciò ha determinato per CAV, da febbraio a dicembre 2014, complessivamente un minor introito da pedaggio di circa € 138.000 (al lordo di IVA) con mediamente circa 2.500 utenti che mensilmente hanno usufruito delle suddette agevolazioni.

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

Per quanto riguarda le percorrenze chilometriche aggiuntive alle stazioni di Venezia/Mestre, Mirano/Dolo, Mira/Oriago, Venezia Nord e Venezia Est, finalizzate al finanziamento dei costi del Passante, nel 2014 sono state definite in Km 18,330. Tale chilometraggio è diminuito rispetto al 2013 (370 metri in meno) in applicazione di quanto stabilito nella vigente convenzione e nell'allegato piano finanziario regolatorio. Nel 2015 detto chilometraggio virtuale è ulteriormente diminuito come si dirà più avanti.

Nel 2014 CAV ha proposto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un incremento del + 6,26% per tutte le tariffe (sia del Passante, sia del tratto Padova- Venezia sia della Tangenziale di Mestre).

La richiesta è stata predisposta sulla base dei parametri della formula di aggiornamento prevista nella Convenzione Ricognitiva del 23/03/2010.

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.).

Con decreto n. 482 del 31/12/2013 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ha confermato i valori di aggiornamento richiesti dalla Società autorizzandone l'applicazione dal 1 gennaio 2014.

In concomitanza anche le percorrenze aggiuntive di competenza CAV, applicate alle stazioni suindicate sono state – su disposizione di MIT/SVCA – ulteriormente ridotte di 370 metri passando da Km 18,700 a Km 18,330 come peraltro previsto nel Piano Finanziario Regolatorio.

Un cenno anche agli aspetti tariffari per il 2015

In data 15 ottobre 2014 la Società ha presentato al Ministero, in base a quanto previsto dagli artt. 15, 16 e 17 della Convenzione Ricognitiva e dalle disposizioni di legge, una proposta di aggiornamento tariffaria predisposta sulla base dei parametri della formula convenzionale: la variazione percentuale determinatasi è risultata pari a + 2,80%, quale percentuale di adeguamento unica per tutte le tariffe unitarie chilometriche della Società.

In data 30/12/2014 è pervenuto dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti un Protocollo d'Intesa ove, tra l'altro, si conviene di calmierare gli adeguamenti tariffari per l'anno 2015 entro l'1,50% quale misura necessaria al conseguimento dell'obiettivo prioritario di superamento della contingente negativa congiuntura economico-finanziaria: detto documento prevede inoltre la possibilità di recuperare (ad invarianza degli effetti finanziari) il diverso incremento tariffario (tra quello spettante e quello riconosciuto) in occasione dell'aggiornamento del piano economico-finanziario per il quinquennio regolatorio 2015-2019 nel rispetto delle Delibere CIPE n. 39/2007 e n. 27/2013 garantendo con ciò la prosecuzione degli investimenti per l'anno 2015.

La Società ha inteso aderire alla proposta del MIT ed ha sottoscritto il succitato Protocollo d'intesa.

In data 31/12/2014 è stato quindi emanato dai Ministri competenti (Infrastrutture e Trasporti ed Economia e Finanze) il Decreto Interministeriale di autorizzazione all'applicazione delle nuove tariffe a partire dal 1 Gennaio 2015 incrementate dell'1,50%.

In pari data anche le percorrenze chilometriche aggiuntive applicate alle barriere sono state – su disposizione MIT/SVCA – ulteriormente ridotte di 730 metri passando da Km 18,330 a Km 17,600.

Altre informazioni gestionali

Incidenti e Servizio Assistenza

Nel 2014 gli incidenti nei tratti autostradali in sistema chiuso sono stati complessivamente 132 (con una riduzione del - 19,02 % rispetto ai 163 incidenti registrati nel 2013) di cui 77 riferiti ai veicoli leggeri (con una riduzione del - 11,49% rispetto agli 87 incidenti registrati nel 2013) e 55 incidenti riferiti ai veicoli pesanti (con una riduzione del - 27,63% rispetto ai 76 incidenti registrati nel 2013).

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 2013 ed il 2014, il tasso di sinistrosità (per 100 milioni di chilometri percorsi) dei veicoli leggeri passa da 10,99 a 10,90 (- 0,87%), per i veicoli pesanti passa da 26,64 a 20,81 (- 21,89%) ed il tasso complessivo passa da 15,14 a 13,59 (- 10,19%).

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 2013 al 2014 gli incidenti che hanno determinato danni alle persone si riducono da 55 a 40 (- 27,27%); il tasso per 100 milioni di chilometri percorsi passa da 5,11 a 4,12 (- 19,37%); in ambito nazionale – preconsuntivo fonte AISCAT – il tasso è pari a 8,09.

Le persone ferite scendono da 80 a 70 (- 12,50%); il tasso passa da 7,43 a 7,21 (- 2,96%); a livello nazionale – preconsuntivo fonte AISCAT – il tasso è pari a 13,59.

Le persone decedute sono state 3 come lo scorso anno: il tasso passa da 0,28 a 0,31 (+ 10,71%); il tasso nazionale – preconsuntivo fonte AISCAT – è pari a 0,27.

Un solo cenno ai sinistri registrati in sistema aperto: sono stati 54 sulla Tangenziale di Mestre (con 33 persone ferite ed una deceduta) e 15 sul raccordo per l'aeroporto (con 17 feriti).

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".

Ricordiamo inoltre che le Società concessionarie interessate per il territorio (Autostrade per l'Italia, Autovie Venete, Autostrada BS/PD e CAV) in maniera condivisa ed in collaborazione con il Compartimento della Polizia Stradale per il Veneto, in caso di eventi che creano gravi turbative alla circolazione stradale adottano procedure per l'ottimizzazione degli interventi di regolazione del traffico previste da un Piano Operativo sottoscritto da tutte le Prefetture e dai soggetti coinvolti nella gestione delle emergenze di viabilità delle tratte autostradali A4, A57 e A27 nei territori delle Province di Padova, Treviso e Venezia.

Le procedure regolamentate dal Piano, che prevedono la possibilità di utilizzo alternativo di tratte autostradali interconnesse, sono già da tempo operative per le Concessionarie coinvolte e sono già state sperimentate positivamente.

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 2014 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.

Va sottolineato 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 di valori 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 sia peraltro doveroso confermare che la Società persegue costantemente obiettivi di miglioramento degli standard qualitativi tra i quali si indicano di seguito quelli più importanti: informazione agli utenti (mediante utilizzo di pannelli a messaggio variabile, numeri telefonici dedicati, sito web con apposite pagine informative e visualizzazione del traffico con telecamere, costanti aggiornamenti d'informazione 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 dell'utilizzo dinamico delle tre corsie 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 in quello chiuso. Per quanto riguarda il Soccorso Meccanico, il servizio è stato svolto da quattro organizzazioni – tutte di livello nazionale – operanti in ambito autostradale sulla base di procedure d'intervento convenzionalmente prestabilite.

Nel 2014 nei tratti a sistema chiuso si sono registrati complessivamente 3.954 interventi (con una riduzione del -2,35% rispetto ai 4.049 interventi del 2013).

Il tasso d'intervento espresso per 1/milione di chilometri percorsi è pari a 4,07 (nel 2013: 3,76; + 8,29%).

Aree di Servizio e Hotel

Nel 2014 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 4.614.000 litri di benzina (- 7,94%); 21.810.000 litri di gasolio (- 3,69%); 1.242.000 litri di GPL (+ 68,98%); 5.031 kg di lubrificanti (+ 7,52%): le attività collaterali (autoemporio) presso le medesime Aree di Servizio sono state pari ad € 148.000 (+ 1,37%).

I bar ed i ristoranti hanno registrato un fatturato totale, al netto di IVA, di € 6.058.000 (+ 18,60%); le attività commerciali collaterali (market) presso i medesimi bar ed i ristoranti € 2.895.000 (+ 34,90%); le attività commerciali complementari € 4.509.000 (+ 3,51%).

L'hotel di Marghera ha fatturato complessivamente per attività di ristoro, servizi vari, alloggi e pernottamenti € 3.433.000 (- 1,69%).

Sulle predette attività e vendite varie le Compagnie petrolifere, le Società di ristorazione e la Società alberghiera hanno riconosciuto i canoni convenuti con le relative convenzioni che nel 2014 hanno determinato proventi netti per € 3.864.000 (+ 9,87%).

Facciamo presente che nel corso del 2014 si è positivamente concluso l'accordo con la Compagnia Petrolifera che gestisce l'Area di Marghera Est con sottoscrizione della relativa nuova Convenzione.

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 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 la 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 e delle altre forme di scontistica per la clientela, ecc.

Tutte le operazioni sono facilitate dalla presenza e dal rapporto personale e diretto con i nostri operatori qualificati e competenti.

Complessivamente nel corso del 2014 l'attività a favore della clientela si è concretizzata in circa 40.000 operazioni al Centro Servizi di Padova Est e in oltre 73.000 operazioni al Centro Servizi di Venezia - Mestre.

In particolare si segnalano i significativi risultati ottenuti dagli incassi da rapporti di mancato pagamento (+ 4 %) nonché dalla vendita di tessere a scalare d'importo (quasi il 30% in più rispetto all'anno precedente).

Si evidenziano infine i significativi vantaggi ottenuti con la dematerializzazione della documentazione contrattuale che ha consentito la consultazione on-line della stessa e un notevole risparmio di carta e relativo stoccaggio di magazzino.

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 il controllo 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. Fornisce le informazioni sul traffico e viabilità ai centri informativi "CCISS – VIAGGIARE INFORMATI" e "VIAGGIANDO" da mettere a disposizione

dell'utenza tramite canali radio locali e nazionali. Mantiene l'aggiornamento di viabilità sul sito internet aziendale.

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, sia di giorno che di notte, ciascuno munito di un furgone attrezzato; nelle giornate in cui si prevedono notevoli flussi veicolari il servizio degli Ausiliari è potenziato con ulteriore presenza personale e mezzi.

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

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 già gestite dalla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. ed acquisite in concessione dal 1° dicembre 2009; gli introiti da pedaggio relativi alle percorrenze chilometriche aggiuntive applicate alle stazioni 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 € 432.839.127.

I crediti di CAV assommano a complessivi € 176.414.223 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 € 5.070.611 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 € 609.253.350 e sono così suddivisi: € 488.341.862 (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); € 10.218.194 (relativi al rimborso all'ANAS dei costi sostenuti dalla stessa per le opere complementari e di completamento del Passante già fatturati); € 83.865.388 (per interessi maturati dopo l'apertura del Passante e calcolati fino al 31/12/2014 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 2014 ad € 1.208.055 nonché il debito relativo all'integrazione del canone di concessione (ex art. 19, comma 9/bis della Legge 102/2009 ed art. 15, comma 4 della Legge 122/2010) pari nel 2014 ad € 119.231.

Rapporti con la Regione del Veneto

La Regione Veneto partecipa alla Concessioni Autostradali Venete S.p.A e possiede 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 ed anche nel 2014, 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.

La realizzazione delle suddette opere di completamento è stata pressoché ultimata nel corso del 2014.

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 della Regione del Veneto per il miglioramento della viabilità del territorio, in conformità a quanto richiesto allo statuto.

Nel corso del 2014 la Regione Veneto ha versato un importo di 1.244.336,82 euro a saldo di un debito relativo all'intervento di messa in sicurezza della SP 81. Si tratta di un'opera concordata tra la Regione del 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.

Concluso tale impegno finanziario, non risultano attualmente attivi altri rapporti economici o collaborativi con la Regione Veneto.

Applicazione e rispetto delle direttive di cui alle deliberazioni della Giunta Regionale del Veneto n. 3966/2007, 1075/2011, 2790/2012 e 2101/2014

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. 2101/2014 avente ad oggetto "Modifiche ed integrazioni alle direttive indirizzate alle società partecipate con DGR n. 258/2013". 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 approvato il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs.231/2001 ed è stato nominato per la prima volta l'Organismo di Vigilanza, la cui nomina è stata rinnovata il 14 gennaio 2015. 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 è una società costituita o partecipata dalla Regione del Veneto per la produzione di beni o servizi strumentali alla propria attività.

C) Direttive in materia di personale dipendente

La CAV S.p.A., con decisione del Consiglio del 16 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 del 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, la relazione sul raggiungimento degli obiettivi indicati nei programmi aziendali indicati nell'anno precedente, il budget previsto per l'anno in corso, il preconsuntivo dell'anno precedente, l'ultimo consuntivo approvato e quello del 2009, i verbali definitivi delle assemblee, le informazioni previste dal D. Lgs.33/2013 necessarie agli adempimenti di trasparenza a carico della Regione del Veneto, una relazione sull'attività svolta nel secondo semestre dell'anno precedente ed inoltre una relazione riportante le linee generali dell'attività prevista per il primo semestre dell'anno in corso. Entro il 30 settembre CAV S.p.A. ha trasmesso una relazione sull'attività svolta nel primo semestre dell'anno in corso, ed una relazione sulle linee generali dell'attività da svolgere nel secondo semestre.

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

E) Direttive in materia di contenimento della spesa di varia natura

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 composizione e 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.

L) Direttive in materia di requisiti per la nomina negli organi amministrativi delle società a partecipazione regionale diretta ed indiretta

Le persone che ricoprono l'incarico di componente dell'organo amministrativo all'interno delle società partecipate da CAV S.p.A. sono in possesso, oltre che dei requisiti previsti dalla legge e dai rispettivi statuti societari, anche di provate capacità professionali, di esperienza ed indipendenza in relazione all'incarico da svolgere.

M) Direttive in materia di contenimento e razionalizzazione della spesa pubblica regionale

La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2101/2014.

Inoltre 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.

Infine CAV S.p.A. pubblica nel proprio sito internet una tabella riepilogativa sulle auto aziendali in servizio e sui costi sostenuti per rimborsi spesa erogati, distinti tra componenti di organi sociali e dipendenti.

N) Direttive in materia di trasparenza e pubblicità e per l'aggiornamento modelli di cui all'art.6 del D.Lgs.231/2001

La CAV S.p.A. pubblica nel proprio sito internet tutte le informazioni di cui all'art.11, comma 1 della L.R. 39/2013.

Inoltre sta aggiornando il proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo previsto dal D.Lgs.231/2001 secondo le modificazioni normative introdotte dalla L.190/2012.

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 del 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. 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".

La attività della SUS si svolge principalmente su due fronti: la informazione alla clientela autostradale e la gestione degli impianti pubblicitari posizionati lungo le tratte gestite dalle concessionarie consorziate.

Nel 2014 è continuato in modo regolare 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.

Per quanto riguarda la attività pubblicitaria, la SUS ha indetto una gara di appalto per la gestione degli impianti pubblicitari lungo tutte le tratte delle concessionarie. La gara non si è potuta svolgere per mancanza di concorrenti e si stanno ora valutando le opportune misure per gestire in modo conveniente gli impianti pubblicitari.

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 Consorziato. 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 Concessioni 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 marzo 1999 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 consorziate; 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 31.12.2014

STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO

STATO PATRIMONIALE**31/12/2013****31/12/2014****ATTIVITA'**A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA
DOVUTI

0

0

B) IMMOBILIZZAZIONI

*I. Immobilizzazioni immateriali*3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione
delle opere dell'ingegno

37.897

7.830

6) Immobilizzazioni in corso e acconti

47.171.228

110.591.220

7) Altre immobilizzazioni immateriali

716.153.794

679.206.623

763.362.919789.805.673*II. Immobilizzazioni materiali*

1) Terreni e fabbricati

26.128

22.644

2) Impianti e macchinario

219.739

165.005

3) Attrezzature industriali e commerciali

43.010

35.557

4) Altri beni

424.603

336.010

713.480559.216*III. Immobilizzazioni finanziarie**Partecipazioni in:*

b) Imprese collegate

299.767

299.767

d) Altre imprese

1.058

1.058

300.825300.825

Totale immobilizzazioni

764.377.224790.665.714

C) ATTIVO CIRCOLANTE

I. Rimanenze

1) Materie prime, sussidiarie e di consumo

1.056.770

1.077.125

II. Crediti

1) Verso clienti

-esigibili entro 12 mesi

4.883.978

5.000.883

-esigibili oltre 12 mesi

0

834.520

4bis) Crediti tributari

79.169.515

64.643.159

4ter) Imposte anticipate

1.593.793

1.292.565

5) Verso altri:

-esigibili entro 12 mesi

168.734.481

177.011.475

-esigibili oltre 12 mesi

32.936.367

28.221.885

287.318.134277.004.487

	31/12/2013	31/12/2014
<i>III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</i>	0	0
<i>IV. Disponibilità liquide</i>		
1) Depositi bancari e postali	52.752.932	67.024.702
3) Denaro e valori in cassa	<u>67.347</u>	<u>68.363</u>
	52.820.279	67.093.065
Totale attivo circolante	<u><u>341.195.183</u></u>	<u><u>345.174.677</u></u>
D) RATEI E RISCONTI ATTIVI	3.645	5.258
TOTALE ATTIVITA'	<u><u>1.105.576.052</u></u>	<u><u>1.135.845.649</u></u>

PASSIVITA'	31/12/2013	31/12/2014
A) PATRIMONIO NETTO		
I. Capitale sociale	2.000.000	2.000.000
IV. Riserva legale	400.000	400.000
VII. Altre riserve:		
- Riserva straordinaria	47.641.383	47.641.383
- Riserva non distribuibile ex art.2426 cc	20.410	25.826
- Riserva vincolata per infrastrutturazione viaria	0	9.776.227
- Riserva vincolata per sanzioni e penali	175.000	175.000
- Riserva vincolata per differenze su manutenzioni	918.054	918.054
IX. Utile (perdita) di esercizio	9.781.643	13.208.192
	<u>60.936.490</u>	<u>74.144.682</u>
 B) FONDI PER RISCHI ED ONERI		
3) Altri:		
a) per rischi	150.000	150.000
c) per rinnovi	12.450.309	16.537.288
	<u>12.600.309</u>	<u>16.687.288</u>
 C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO		
	557.067	424.090
 D) DEBITI		
4) Debiti verso banche	423.500.000	414.663.164
7) Debiti verso fornitori	6.300.094	5.474.973
12) Debiti tributari	736.891	2.613.669
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.118.140	1.195.196
14) Altri debiti	599.483.689	620.227.378
	<u>1.031.138.814</u>	<u>1.044.174.380</u>
 E) RATEI E RISCONTI PASSIVI		
	343.372	415.209
 TOTALE PASSIVITA'	 <u><u>1.105.576.052</u></u>	 <u><u>1.135.845.649</u></u>

CONTI D'ORDINE

Beni di terzi presso la Società	<u>100.350</u>	<u>68.450</u>
TOTALE CONTI D'ORDINE	<u><u>100.350</u></u>	<u><u>68.450</u></u>

CONTO ECONOMICO**A) VALORE DELLA PRODUZIONE**

	31/12/2013	31/12/2014
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	132.976.422	139.117.637
5) Altri ricavi e proventi	1.271.576	1.098.432

	134.247.998	140.216.069
--	-------------	-------------

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	1.224.575	969.249
7) Per servizi	20.889.250	17.730.785
8) Per godimento di beni di terzi	642.289	581.664
9) Per il personale:		
a) salari e stipendi	12.037.171	12.595.648
b) oneri sociali	3.824.309	4.000.745
c) trattamento di fine rapporto	859.523	911.567
e) altri costi	428.353	417.483

	17.149.356	17.925.443
--	------------	------------

10) Ammortamenti e svalutazioni:

a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	37.921.480	38.432.369
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	277.220	254.053
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	180.653	0

	38.379.353	38.686.422
--	------------	------------

11) Variazioni delle rimanenze di materie prime,
sussidiarie, di consumo e merci

	-92.822	-20.355
--	---------	---------

13) Altri accantonamenti

b) Accantonamento al fondo per rinnovi	11.776.505	11.779.822
c) Utilizzo fondo per rinnovi	-11.065.047	-7.692.843

14) Oneri diversi di gestione

	16.554.246	16.447.716
--	------------	------------

	95.457.705	96.407.903
--	------------	------------

**DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA
PRODUZIONE**

	38.790.293	43.808.166
--	------------	------------

	31/12/2013	31/12/2014
<i>C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI</i>		
16) Altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi	1.144.671	2.863.824
17) Interessi ed altri oneri finanziari	-24.125.860	-25.898.313
	<u>-22.981.189</u>	<u>-23.034.489</u>
 <i>D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE</i>		
18) Rivalutazioni:		
a) di partecipazioni	5.416	0
 <i>E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</i>		
20) Proventi	0	0
21) Oneri	0	0
	<u>0</u>	<u>0</u>
 <i>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</i>	 15.814.520	 20.773.677
 22) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) imposte correnti	5.054.788	7.264.257
b) imposte differite	0	0
c) imposte anticipate	978.089	301.228
	<u>- 6.032.877</u>	<u>- 7.565.485</u>
 23) Utile (perdita) dell'esercizio	 9.781.643	 13.208.192

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 € 26.442.754. I movimenti avvenuti nell'esercizio si possono così riassumere:

	Saldo al 31.12.2013	Incremento	Decremento	Giroconto	Saldo al 31.12.2014
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	37.897	15.660	45.727	0	7.830
Immobilizzazioni in corso e acconti	47.171.228	64.852.489	0	-1.432.497	110.591.220
Altre immobilizzazioni immateriali	716.153.794	7.744	38.387.412	1.432.497	679.206.623
Totale	763.362.919	64.875.893	38.433.139	0	789.805.673

I *diritti di brevetto industriale e i diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno* 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) ai costi (studio di fattibilità) riferiti alle Aree di servizio; d) ai costi (legali, agenzia di rating, ecc.) sostenuti per l'emissione dei *project bond*.

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

	Saldo al 31.12.2013	Incremento	Decremento	Giroconto	Saldo al 31.12.2014
Opere complementari e di completamento del Passante autostradale di Mestre	45.975.430	63.629.208	0	-39.634	109.565.004
Altre opere realizzate sulla tratta gestita	67.798	533.292	0	-292.863	308.227
Ristrutturazione caserma per la Polizia Stradale	300.000	0	0	-300.000	0
	800.000	0	0	-800.000	0

Rotatoria innesto Raccordo Marco
Polo – SS14

Aree di servizio	28.000	0	0	0	28.000
Costi relativi all'emissione di <i>project bond</i>	0	689.989	0	0	689.989
Totale	47.171.228	64.852.489	0	-1.432.497	110.591.220

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, della ristrutturazione della caserma per la Polizia Stradale, della rotatoria innesto raccordo Marco Polo – SS14 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 31.12.2013	Incrementi per acquisizioni	Decrementi	Saldo al 31.12.2014	Saldo al 31.12.2013	Ammortamenti dell'esercizio	Decrementi	Saldo al 31.12.2014	Saldo al 31.12.2014
Passante Autostradale di Mestre	705.199.639	0	0	705.199.639	159.409.014	28.725.823	0	188.134.837	517.064.802
Opere complementari e di completamento	91.954.268	39.634	0	91.993.902	6.740.835	4.485.130	0	11.225.965	80.767.937
Indennizzo riconosciuto alla Soc. Ve/Pd	74.689.185	0	0	74.689.185	13.216.424	3.235.407	0	16.451.831	58.237.354
Altre opere realizzate sulla tratta gestita	3.778.039	292.863	770	4.070.132	490.031	183.525	0	673.556	3.396.576
Messa in sicurezza della SP 81	5.382.381	7.744	0	5.390.125	635.131	250.263	0	885.394	4.504.731

Nodo viario di San Giuliano a Mestre	7.746.853	0	0	7.746.853	1.058.055	352.042	0	1.410.097	6.336.756
Ristrutturazione caserma per la Polizia Stradale	0	300.000	0	300.000	0	7.002	0	7.002	292.998
Rotatoria innesto raccordo Marco Polo – SS14	0	800.000	0	800.000	0	25.920	0	25.920	774.080
Costi relativi al contratto di finanziamento con CDP	9.705.726	0	0	9.705.726	752.807	1.121.530	0	1.874.337	7.831.389
Totale	898.456.091	1.440.241	770	899.895.562	182.302.297	38.386.642	0	220.688.939	679.206.623

I costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre, di € 705.199.639, 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 € 70.537.501 in detrazione diretta del costo del Passante di Mestre, contributi pubblici (di cui all'art. 1, comma 1045, della Legge 296/2006) di € 100.000.000 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 € 185.755; fornitura e posa griglie per caditoie Passante per € 223.170; impianti stoccaggio cloruri per € 169.154; automatizzazioni impianti di esazione pedaggio per € 1.856.444; potenziamento sistemi telematici di gestione del traffico per € 443.073; remotizzazione accessi Preganziol e Spinea per € 39.490; varie per € 1.153.046.

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, quello sostenuto per la riorganizzazione del "nodo" viario di San Giuliano a Mestre e quello sostenuto per la rotatoria innesto raccordo Marco Polo-SS14 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 è in capo a terzi. Anche il costo sostenuto per la ristrutturazione della caserma di Polizia Stradale si configura come intervento finanziario per la realizzazione di opere la cui proprietà e manutenzione è 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 esposte in bilancio al netto del relativo fondo ammortamento.

	Saldo al 31.12.2013	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2014
Terreni e fabbricati	26.128	0	3.484	22.644
Impianti e macchinario	219.739	53.103	107.837	165.005
Attrezzature industriali e commerciali	43.010	0	7.453	35.557
Altri beni	424.603	46.686	135.279	336.010
Totale immobilizzazioni materiali	713.480	99.789	254.053	559.216

I terreni e fabbricati si riferiscono a costruzioni leggere.

Gli impianti e macchinario si riferiscono per € 632.866 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 € 99.789 si riferisce per € 53.103 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 31.12.2013	Incrementi per acquisizioni	Decrementi per vendite	Saldo al 31.12.2014	Saldo al 31.12.2013	Ammortamenti dell'esercizio	Decrementi per vendite	Saldo al 31.12.2014	Saldo al 31.12.2014
Terreni e fabbricati	34.838	0,00	0	34.838	8.710	3.484	0	12.194	22.644
Impianti e macchinario	630.627	53.103	0	683.730	410.888	107.837	0	518.725	165.005
Attrezzature industriali e commerciali	62.110	0	0	62.110	19.100	7.453	0	26.553	35.557
Altri beni	939.851	46.686	0	986.537	515.248	135.279	0	650.527	336.010
Totale	1.667.426	99.789	0	1.767.215	953.946	254.053	0	1.207.999	559.216

Immobilizzazioni finanziarie

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

	Saldo al 31.12.2013	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2014
Società collegate:				
• Servizi Utenza Stradale S.C.p.A.	299.767	0	0	299.767
Altre Società:				
• Consorzio Autostrade Italiane Energia	1.058	0	0	1.058
Totale	300.825	0	0	300.825

Le partecipazioni sono valutate con il metodo del patrimonio netto sulla base dell'ultimo bilancio disponibile ovvero del progetto di bilancio 2014 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 € 50.747 derivanti dal service amministrativo (€ 38.000) e dalla gestione dell'attività pubblicitaria (€ 12.747); b) costi di € 202.160 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 bilancio al 31 dicembre 2013.

(**) I dati si riferiscono al progetto di bilancio al 31 dicembre 2014.

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

Rimanenze

La voce aumenta di € 20.355 ed è così composta:

	2013	2014
Beni di consumo	110.544	113.364
Beni destinati alla manutenzione	946.226	963.761
Totale	1.056.770	1.077.125

Crediti

Ammontano a € 277.004.487 e registrano un decremento di € 10.313.647 rispetto all'esercizio precedente. Risultano crediti di scadenza superiore a 5 anni per un importo di € 9.405.000 riferiti a crediti verso l'ANAS per contributi pubblici.

La voce è così composta:

	2013	2014
Crediti verso clienti:		
• esigibili entro 12 mesi	4.883.978	5.000.883
• esigibili oltre 12 mesi	0	834.520
Crediti tributari	79.169.515	64.643.159
Imposte anticipate	1.593.793	1.292.565
Crediti verso altri:		
• esigibili entro 12 mesi	168.734.481	177.011.475
• esigibili oltre 12 mesi	32.936.367	28.221.885
Totale	287.318.134	277.004.487

I crediti verso clienti aumentano di € 951.425 e si compongono come segue:

	2013	2014
Clienti	128.354	201.144
Clienti per fatture da emettere	4.755.624	5.634.259
Totale	4.883.978	5.835.403

I crediti per fatture da emettere comprendono € 4.549.133 per *royalties* relative alle aree di servizio, di cui una quota pari a € 2.218.174, riferita ad un'area di servizio per anni precedenti il 2014, è stata incassata a Febbraio 2015.

I crediti verso clienti oltre 12 mesi si riferiscono a canoni di attraversamento di cui si ipotizza l'incasso a partire dal 2016, la cui recuperabilità è ritenuta certa in base alle trattative in corso.

I crediti tributari diminuiscono di € 14.526.356 rispetto all'esercizio precedente:

	2013	2014
Erario c/credito IRES	2.562.463	0
Erario c/credito IVA	76.284.083	64.321.141
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	1.750	0
Erario c/credito D.L.66/2014	0	799
Totale	79.169.515	64.643.159

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 € 301.228 rispetto all'esercizio precedente e si riferisce a:

	2013		2014	
	Ammontare differenze temporanee	Effetto fiscale	Ammontare differenze temporanee	Effetto fiscale
Compensi Amministratori	4.680	1.287	7.785	2.141
Manutenzioni su immobilizzazioni materiali	90.200	24.805	67.651	18.604
Fondo per rinnovi	5.667.738	1.558.628	3.951.360	1.086.624
Personale	0	0	665.109	182.905
Imposte	32.993	9.073	8.247	2.268
Interessi di mora	0	0	84	23
Totale	5.795.611	1.593.793	4.700.236	1.292.565

I *crediti verso altri* aumentano di € 3.562.512 e si compongono come segue:

	2013	2014
Società autostradali Interconnesse	26.247.156	27.930.722
Crediti verso ANAS		
• Credito per contributo pubblico ex art. 1, c. 1045, L. 296/2006	100.000.000	100.000.000
• Credito per contributo pubblico ex art. 1, c. 78, L. 266/2005:		
• esigibile entro 12 mesi	37.620.002	42.322.500
• esigibile oltre 12 mesi	32.917.500	28.215.000
• Credito per interessi attivi	2.273.913	5.070.611
• Credito per oneri di esazione	806.112	806.112
Vari		
• esigibile entro 12 mesi	1.787.298	881.530
• esigibile oltre 12 mesi	18.867	6.885
Totale	201.670.848	205.233.360

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 € 176.414.223 è costituito da: a) contributo pubblico di € 100.000.000 (disposto dall'art. 1, comma 1045 della Legge 296/2006); 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 nove rate di € 4.702.500 ciascuna relative alle annualità 2007-2015; nei crediti esigibili oltre 12 mesi sono iscritte le quote annuali che saranno incassate negli anni 2016-2021); c) interessi attivi di € 5.070.611 maturati sui summenzionati contributi; d) oneri di esazione di € 806.112 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 diminuiscono di € 905.768 (essenzialmente per effetto dell'incasso di un credito vantato nei confronti della Regione del Veneto di € 1.244.337) e comprendono: a) le somme in giacenza presso la società incaricata della contazione denaro di € 792.130; b) altri crediti di € 90.200. I crediti vari esigibili oltre 12 mesi di € 6.885 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 € 14.272.786 ed è così composta:

	2013	2014
Depositi bancari e postali	52.752.932	67.024.702
Denaro e valori in cassa	67.347	68.363
Totale	52.820.279	67.093.065

I *depositi bancari e postali* sono costituiti da: a) depositi postali di € 260.604; b) depositi bancari di € 65.094.467; c) versamenti pedaggi non ancora accreditati in c/c di € 1.669.631.

Ratei e risconti attivi

Registrano un incremento di € 1.613 rispetto all'esercizio precedente.

	2013	2014
Risconti attivi	3.645	5.258

Informazioni sullo stato patrimoniale: passività

Patrimonio netto

Il patrimonio netto aumenta rispetto all'esercizio precedente di € 13.208.192 ed è così composto:

	Saldo al 31.12.2013	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2014
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	47.641.383	0	0	47.641.383
- Riserva vincolata infrastrutturazione viaria	0	9.776.227	0	9.776.227
- Riserva non distribuibile ex art. 2426 cc	20.410	5.416	0	25.826
- Riserva vincolata per sanzioni e penali	175.000	0	0	175.000
- Riserva vincolata per differenza su manutenzioni	918.054	0	0	918.054
IX. Utile (perdita) d'esercizio	9.781.643	13.208.192	9.781.643	13.208.192
Totale	60.936.490	22.989.835	9.781.643	74.144.682

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

L'Assemblea dei Soci del 23 Maggio 2014 ha deliberato di destinare l'utile d'esercizio 2013 di € 9.781.643 a riserva vincolata infrastrutturazione viaria per € 9.776.227 e a riserva non distribuibile ex art. 2426 cc per € 5.416.

La *riserva vincolata per sanzioni e penali* trae origine da due provvedimenti sanzionatori comminati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 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	25.826	A, B	25.826		
Riserva vincolata	9.776.227	B	0		
Riserva vincolata	175.000	B	0		
Riserva vincolata	918.054	B	0		
Totale	60.936.490		47.667.209		
Quota non distribuibile			25.826		
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 infrastrutturazione viaria	Riserva vincolata penali	Riserva vincolata manutenzioni	Riserva non distribuibile ex art. 2426	Risultato dell'esercizio	Totale
All'inizio dell'esercizio 2013	2.000.000	400.000	44.265.173	0	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 2013	2.000.000	400.000	47.641.383	0	175.000	918.054	20.410	9.781.643	60.936.490
A riserva vincolata				9.776.227					9.776.227
A riserva non distribuibile ex art. 2426							5.416		5.416
Utilizzo del risultato d'esercizio 2013								-9.781.643	-9.781.643
Risultato dell'esercizio 2014								13.208.192	13.208.192
Al 31.12.2014	2.000.000	400.000	47.641.383	9.776.227	175.000	918.054	25.826	13.208.192	74.144.682

Fondo per rischi ed oneri

Registra un incremento netto di € 4.086.979. I movimenti avvenuti nel corso dell'esercizio sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2013	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2014
Fondo per rischi	150.000	0	0	150.000
Fondo per rinnovi	12.450.309	11.779.822	7.692.843	16.537.288
Totale	12.600.309	11.779.822	7.692.843	16.687.288

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

Le variazioni del *fondo per rinnovi* si riferiscono all'accantonamento e all'utilizzo 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 decremento netto di € 132.977. I movimenti intervenuti nell'esercizio sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2013	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2014
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	557.067	911.567	1.044.544	424.090

L'incremento si riferisce all'accantonamento relativo all'esercizio; il decremento comprende, tra l'altro, € 293.251 per anticipi e liquidazioni di fine rapporto ed € 741.833 per trasferimenti all'INPS, al Fondo di garanzia TFR, al Fondo Astri e ad altre forme di previdenza integrativa.

Debiti

Ammontano a € 1.044.174.380 e registrano un incremento di € 13.035.566. I debiti di scadenza superiore a 5 anni ammontano a € 259.945.000 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 diminuisce di € 8.836.836 rispetto all'esercizio precedente. In dettaglio la voce è così costituita:

	2013	2014
Mutuo BEI/CDP linea Senior	350.000.000	350.000.000
Mutuo CDP linea IVA	73.500.000	64.663.164
Totale	423.500.000	414.663.164

I debiti verso banche per complessivi € 414.663.164 si riferiscono al contratto di finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti. 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. Nel corso del 2014 sono stati rimborsati € 8.836.836 relativi alla linea IVA.

B) Debiti verso fornitori

La voce diminuisce di € 825.121 rispetto all'esercizio precedente. In dettaglio la voce è così costituita:

	2013	2014
Fornitori	1.628.398	984.001
Fornitori per fatture da ricevere	4.623.689	4.426.455
Ritenute cauzionali contrattuali	48.007	64.517
Totale	6.300.094	5.474.973

C) Debiti tributari

La voce aumenta di € 1.876.778 ed è così costituita:

	2013	2014
Erario c/Irpef su lavoro dipendente e autonomo	450.477	488.037
Erario c/Ires	0	1.761.926
Erario c/Irap	286.414	363.706
Totale	736.891	2.613.669

D) Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce subisce un incremento di € 77.056 rispetto all'esercizio precedente.

	2013	2014
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.118.140	1.195.196

E) Altri debiti

La voce aumenta di € 20.743.689 rispetto all'esercizio precedente ed è così composta:

	2013	2014
Società autostradali Interconnesse	7.544.322	6.693.821
Entrate dello Stato		
• Canone di concessione (MEF)	1.587.887	1.668.267
• Canone di concessione (ANAS)	1.149.849	1.208.055
• Integrazione canone ex L. 102/2009 (ANAS)	0	119.231
• Canone di sub-concessione (MIT-SVCA)	3.428	13.037
Personale	983.522	1.087.357
Debito verso ANAS		
• Rimborso costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre e delle relative complementari e di completamento (fatture da ricevere)	490.114.222	498.560.056
• Interessi passivi capitalizzati	20.828.985	20.828.985
• Interessi passivi maturati	71.074.982	83.865.388
• Percorrenze chilometriche aggiuntive	5.952.676	5.952.676
• Altri debiti	46.245	46.245
Vari	197.571	184.260
Totale	599.483.689	620.227.378

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 € 3.008.590 si riferiscono: al canone di concessione ex art. 1, comma 1020, L. 296/2006 da corrispondere allo Stato (58%) e all'ANAS (42%); all'integrazione canone ex L.102/2009 destinata al finanziamento di ANAS; al canone di sub-concessione ex art. 13 della convenzione da corrispondere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 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 € 609.253.350 comprende: a) debito per rimborso dei costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre e delle opere complementari e di completamento già fatturati di € 10.218.194 e non ancora fatturati di € 488.341.862; 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 € 83.865.388; 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 € 71.837.

	2013	2014
Risconti passivi	343.372	415.209

Conti d'ordine

I conti d'ordine sono costituiti da:

	2013	2014
Beni di terzi presso la Società	100.350	68.450

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 € 140.216.069 e aumenta di € 5.968.071 pari al 4,45 % 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:

	2013	2014
Proventi da pedaggio:		
• proventi da pedaggio	114.072.362	119.846.772
• Integrazione canone di concessione ex L. 102/09 e L. 122/2010	13.193.768	12.924.328
Altri proventi autostradali:		
• aree di servizio	3.516.883	3.863.806
• compartecipazione delle Società interconnesse ai costi di esazione	1.456.124	1.738.679
• recupero spese transiti eccezionali e mancati pagamenti	737.285	744.052
Totale	132.976.422	139.117.637

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-Mirano/Dolo (in A4) in sistema chiuso nonché dal traffico in sistema liberalizzato e/o aperto transitante presso le stazioni di Venezia/Mestre, Mira/Oriago e Mirano/Dolo (in A57 gestite da CAV), Venezia Nord (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 18,330 (relativo alle percorrenze chilometriche aggiuntive per il finanziamento del Passante).

Nel 2014 i proventi da pedaggio (al netto del canone integrativo ANAS) risultano in valore assoluto aumentati di € 5.774.410 pari al + 5,06%. Tale situazione è stata determinata da vari fattori: alcuni di segno negativo (situazione economica contingente e traffico) ed uno di segno positivo (riferito alle tariffe).

Per quanto riguarda il traffico registriamo una diminuzione complessiva dei veicoli/chilometro paganti pari a - 2,41% cui ha contribuito, oltre al generale andamento dell'economia nazionale, anche la diminuzione (370 metri) delle percorrenze chilometriche aggiuntive alle stazioni suindicate (da km 18,700 a km 18,330).

Per quanto riguarda le tariffe segnaliamo che sono variate in aumento (+ 6,26% dall'1/01/2014 su tutti i 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 2014 (così come negli anni precedenti) 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 € 269.440 (- 2,04%).

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 € 346.923 (+ 9,86%), 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 aumento pari al + 19,40%. 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

	2013	2014
Altri ricavi e proventi	1.271.576	1.098.432

Gli *altri ricavi e proventi* comprendono proventi per sub-concessioni di € 115.202, risarcimento danni causati dagli utenti alle attrezzature autostradali di € 210.156, service amministrativo di € 38.000, lavori conto terzi di € 183.903, rimborsi spese per illuminazione A57/A27 di € 105.325, sopravvenienze attive di € 270.282 e altri ricavi di € 175.564.

Costi della produzione

Ammontano a € 96.407.903 riportando un incremento rispetto all'esercizio precedente di € 950.198 pari al 1,00%.

La voce è così composta:

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

Tale voce registra un decremento rispetto all'esercizio precedente di € 255.326 pari al 20,85% ed è suddivisa come segue:

	2013	2014
Acquisto beni destinati alla manutenzione	662.728	443.974
Acquisto altri beni	561.847	525.275
Totale	1.224.575	969.249

B) Costi per servizi

La voce è costituita da:

	2013	2014
Manutenzioni e rinnovi:		
• annuali	6.909.462	5.975.943
• a cadenza periodica	3.736.049	1.568.290
Lavori c/terzi	21.086	183.903
Servizi di funzionamento:		
• compartecipazione ai costi di esazione	4.209.029	4.188.272
• elaborazione dati traffico ed introiti	811.044	785.291
• energia elettrica	2.086.542	1.930.000
• altri	948.917	1.068.893
Servizi amministrativi:		
• servizi professionali amministrativi	608.751	533.844
• servizi professionali tecnici	256.816	169.511
• assicurazioni	388.343	463.554

• telefonici	56.048	64.974
• buoni pasto	206.203	222.074
• commissari di gara	215.567	75.360
• altri	152.604	194.994
Compensi amministratori	159.789	161.197
Compensi sindaci	64.864	87.641
Compensi Organismo di Vigilanza	58.136	57.044
<hr/>		
Totale	20.889.250	17.730.785
<hr/>		

I costi per servizi diminuiscono rispetto all'esercizio precedente di € 3.158.465 pari al 15,12%.

Le manutenzioni ammontano complessivamente a € 7.544.233 (€ 10.645.511 nell'esercizio precedente) e registrano un decremento di € 3.101.278 pari al 29,13%.

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 (€ 144.000) e di oneri previdenziali (€ 17.197).

I compensi del collegio sindacale sono comprensivi degli emolumenti (€ 57.398), degli onorari per la partecipazione alle riunioni degli organi sociali (€ 18.906), di oneri previdenziali (€ 6.344) e di rimborsi spese (€ 4.993).

C) Costi per godimento di beni di terzi

	2013	2014
Costi per godimento di beni di terzi	642.289	581.664

I costi per godimento di beni di terzi diminuiscono rispetto all'esercizio precedente di € 60.625 e si riferiscono al noleggio auto (€ 566.155) e ad altri noleggi (€15.509).

D) Costi per il personale

Tale voce è così suddivisa:

	2013	2014
Salari e stipendi	12.037.171	12.595.648
Oneri sociali	3.824.309	4.000.745
Trattamento di fine rapporto	859.523	911.567
Altri costi	428.353	417.483
Totale	17.149.356	17.925.443

I *costi per il personale* aumentano rispetto all'esercizio precedente complessivamente di € 776.087 pari al 4,53%.

Il numero medio dei dipendenti è stato, nel corso dell'esercizio, di 240,79 unità (238,61 l'esercizio precedente) e pertanto il costo medio per dipendente risulta pari a € 74.444 (€ 71.872 l'esercizio precedente). Si evidenzia, di seguito, la movimentazione registrata nel corso dell'esercizio relativa al numero di personale dipendente suddiviso per categoria.

	31.12.2013	31.12.2014	Consistenza media 2014
Dirigenti	4	4	4
Quadri	8	7	7,25
Impiegati:	133	136	135,38
• tempo pieno	114	116	
• tempo parziale	18	19	
• a termine	1	1	
Addetti esazione:	88	83	86,12 (*)
• tempo pieno	65	61	
• tempo parziale	19	18	
• a termine	4	4	
Operai	8	9	8,04
Totale	241	239	240,79

(*) La consistenza media degli addetti all'esazione è determinata considerando anche il personale a tempo determinato (24 unità nel 2014).

E) Ammortamenti e svalutazioni

Gli ammortamenti e le svalutazioni aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 307.069 e sono così suddivisi:

	2013	2014
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	37.921.480	38.432.369
Ammortamento immobilizzazioni materiali	277.220	254.053

Svalutazione crediti dell'attivo circolante	180.653	0
Totale	38.379.353	38.686.422

L'*ammortamento delle immobilizzazioni immateriali* si riferisce: a) all'ammortamento software per € 45.727; b) all'ammortamento delle *altre immobilizzazioni immateriali* per € 38.386.642, 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*.

F) Variazioni delle rimanenze

	2013	2014
Variazione delle rimanenze	-92.822	-20.355

La voce *variazioni delle rimanenze* è data dalla differenza tra le rimanenze iniziali pari a € 1.056.770 e le rimanenze finali pari ad € 1.077.125.

G) Altri accantonamenti

	2013	2014
Accantonamento al fondo per rinnovi	11.776.505	11.779.822
Utilizzo fondo per rinnovi	-11.065.047	-7.692.843
Totale	711.458	4.086.979

L'*accantonamento al fondo per rinnovi* è effettuato tenendo conto dei programmi futuri di manutenzioni periodiche e rinnovi. L'utilizzo si riferisce a: a) acquisti per manutenzioni per € 443.974; b) variazione delle rimanenze di materiali per manutenzione per € -17.535; c) manutenzioni per € 7.266.404 effettuate su beni devolvibili.

H) Oneri diversi di gestione

Tale voce diminuisce rispetto all'esercizio precedente di € 106.530 pari allo 0,64% ed è così composta:

	2013	2014
Imposte e tasse	226.135	246.537
Integrazione canone di concessione ex art. 19, c. 9 bis, L. 102/09	13.193.768	12.924.328
Canone di concessione ex art. 10 L. 537/93 e art. 1, comma 1020, L. 296/2006	2.737.737	2.876.323
Canone di sub-concessione ex art. 13 della Convenzione	76.647	79.580
Altri costi	319.959	320.948
Totale	16.554.246	16.447.716

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 dei Trasporti 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:

	2013	2014
Proventi finanziari:		
• proventi diversi	1.144.671	2.863.824
Interessi ed altri oneri finanziari	24.125.860	25.898.313
Totale	-22.981.189	-23.034.489

I *proventi finanziari* sono riferiti per € 63.999 a interessi attivi sui conti correnti bancari e postali, per € 2.796.704 a interessi su crediti verso ANAS per contributi pubblici e per € 3.121 ad altri interessi attivi.

Gli *interessi passivi ed altri oneri finanziari* comprendono: a) interessi passivi di € 12.790.412 maturati sui debiti verso ANAS; b) interessi passivi di € 13.107.118 maturati sul mutuo bancario (di cui 10.319.867 sulla linea base e 2.787.251 sulla linea IVA); c) altri interessi passivi di € 783.

Rettifiche di valore di attività finanziaria

Tale voce è così composta:

	2013	2014
Rivalutazione		
• di partecipazione	5.416	0
Svalutazione		
• di partecipazione	0	0
Totale	5.416	0

Imposte sul reddito

Tale voce è così composta:

	2013	2014
Imposte sul reddito:		
• IRES	2.874.445	4.687.503
• IRAP	2.180.343	2.576.754
• imposte differite passive	0	0
• imposte differite attive (imposte anticipate)	978.089	301.228
Totale	6.032.877	7.565.485

Rendiconto finanziario

	31/12/2013	31/12/2014
A Disponibilità Liquide Iniziali	8.780.758	52.820.279
B Flusso generato dalla gestione reddituale		
<i>Operazioni di gestione reddituale</i>		
Utile netto d'esercizio	9.781.643	13.208.192
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	37.921.480	38.432.369
Ammortamento tecnico immobilizzazioni materiali	277.220	254.053
Accantonamento al fondo TFR	859.523	911.567
Accantonamento al fondo rischi e oneri	11.776.505	11.779.822
Utilizzo fondo rischi e oneri	-11.065.047	-7.692.843
(Incremento) Decremento delle rimanenze	-92.822	-20.355
(Incremento) Decremento dei crediti	-85.124.197	10.313.647
(Incremento) Decremento dei ratei e risconti attivi	-2.174	-1.613
(Decremento) Incremento TFR al netto dell'accantonamento	-833.759	-1.044.544
(Decremento) Incremento debiti verso fornitori	-1.002.867	-825.121
(Decremento) Incremento debiti verso collegate	-8.709	0
(Decremento) Incremento debiti tributari	269.626	1.876.778
(Decremento) Incremento debiti vs. istituti di previdenza	71.043	77.056
(Decremento) Incremento altri debiti	-432.828.030	20.743.689
(Decremento) Incremento ratei/risconti passivi	83.516	71.837
TOTALE	-469.917.049	88.084.534
C Flusso generato dalla gestione degli investimenti		
<i>Attività di investimento</i>		
Aumento di immobilizzazioni immateriali	90.632.340	-64.875.123
Aumento di immobilizzazioni materiali	-170.354	-99.789
Aumento di immobilizzazioni finanziarie	-5.416	0
TOTALE	90.456.570	-64.974.912
D Flusso generato dalla gestione dei finanziamenti		
<i>Attività di finanziamento</i>		
Accensione mutui	423.500.000	0
Estinzione mutui	0	-8.836.836
TOTALE	423.500.000	-8.836.836
E Aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide	44.039.521	14.272.786
F Disponibilità liquide finali	52.820.279	67.093.065

Proposte all'Assemblea

Signori Azionisti,

Vi abbiamo illustrato le principali problematiche che il Consiglio di amministrazione ha affrontato nel 2014 ed i fatti salienti intervenuti nel corso dell'esercizio e dopo la sua chiusura nei primi mesi del 2015.

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 2014 composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa;
- a destinare l'utile d'esercizio 2014 pari a € 13.208.192:
 - a riserva vincolata per differenze su manutenzioni per € 1.653.554;
 - a riserva straordinaria per € 11.554.638.

Venezia, 27 febbraio 2015

***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		Dati progettuali contratti		Spesa progressiva al 31/12/2013				Spesa dell'anno 2014				Complessivo al 31/12/2014				Note													
				Importo complessivo lordo approvato	Importo complessivo netto da contratto	Importo progressivo lordo approvato	Importo progressivo netto da contratto	Lavori	Somme a Disposizione	Oneri Finanziari	Totale	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															-283.654	-283.654	1)													
2.1.a	-	-	Oneri finanziari capitalizzati															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	3)													
2.1.c	H.1	b.	Fornitura e posa griglie per caditoie Passante					223										223	223	3)													
2.1.c	H.1	c.	Impianti stoccaggio eloruri					169										169	169	3)													
2.1.c	H.1	d.	Automatizzazione impianti di esazione pedaggio					1.717				140						140	1.857	3)													
2.1.c	H.1	e.	Potenziamento sistemi telematici di gestione del traffico					443										443	443	3)													
2.1.c	H.1	f.	Remotizzazione accessi staz. Preganziol e Spinea					39										39	39	3)													
2.1.c	H.1	g.	Varie					1.069				393						393	1.462	3)													
2.1.c	H.3	h.	Ristrutturazione caserma Polizia Stradale di Mestre															300	300	4)													
2.1.c	H.3	i.	Connessioni varie: Messa in sicurezza SP81 nel tratto SS309- Stazione di Mira-Oriago															5.382	5.390	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															800	800	4)													
2.1.c	H.2	l.	Caselli di Pianiga e di Martellago e viabilità di raccordo					3.657	2.555			6.212	35.928	12.819				48.747	39.585	15.374	54.959	5)											
2.1.c	H.2	m.	Passante verde					12.401	7.883			20.284		40				40	12.401	7.923	20.324	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			3.313	2.476	1				2.477	5.767	23	5.790	5)											
2.1.c	H.2	p.	Connessione viaria di adduzione al Passante autostradale																			83	35.791	38.155		76.746	6.837	1.517	10.554	42.628	39.672	87.300	5), 6)
2.1.c	H.2	q.	Opere complementari asta principale ed aggiornamento costi																				11.722	19.654		31.376		1.810	1.810	11.722	21.464	33.186	5)
				0	0			70.708	68.269	0		935.922	45.774	16.187	0			64.170	116.482	84.456	0	1.000.092											

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 5.000 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 2014 ha acquisito dall'esterno lavori, forniture e servizi ?	La Società ha applicato nel 2014 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 2014?	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 2014 ?	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 racordo 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 2014 ha effettuato assunzioni di personale a tempo indeterminato ?	La società ha ottenuto l'autorizzazione dalla Giunta a derogare ai limiti previsti per le assunzioni a tempo indeterminato previste dalla DGR 258/2013 o il necessario nulla osta della Giunta previsto dalla DGR 2101/2014 ?	Indicare gli eventuali provvedimenti autorizzatori della Giunta regionale, le date delle eventuali assunzioni ed il loro numero.	
			La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010, DGR 258/2013 ed ora dalla DGR 2101/2013.	
C - I	N° dipendenti a tempo indeterminato al 1° gennaio 2013	N° dipendenti a tempo indeterminato al 1° gennaio 2014	N° dipendenti a tempo indeterminato al 31 dicembre 2014	Note
	235	236	234	La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010, DGR 258/2013 ed ora dalla DGR 2101/2013.

C - I	Costo del personale a tempo indeterminato nel 2013	Costo relativo al personale a tempo indeterminato cessato nel 2013	Costo del personale a tempo indeterminato nel 2014	Costo del personale a tempo indeterminato assunto nel 2014	Note
	17.032.087,43	117.095,27	17.668.514,21	78.744,67	La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010, DGR 258/2013 ed ora dalla DGR 2101/2013.
C - I	La società nell'anno 2014 ha rispettato i limiti previsti dalla DGR 258/2013 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 o il necessario nulla osta della Giunta previsto dalla DGR 2101/2014 ?		Indicare gli eventuali provvedimenti autorizzatori della Giunta regionale, le date delle eventuali assunzioni ed il loro numero.
					La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010, DGR 258/2013 ed ora dalla DGR 2101/2013.
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 2014		Note
	329.078,00		398.607,37		La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010, DGR 258/2013 ed ora dalla DGR 2101/2013.
C - II	La Società ha adottato un regolamento per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi dirigenziali 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 di diversa natura che abbia 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.

C-III	La Società ritiene di avere eccedenze di personale ?		Numero e categoria del personale in eccedenza	Note
	NO			
D	Nell'anno 2014 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	27/03/2014 Prot. N. 4412		
D	Nell'anno 2014 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	13/03/2014 Prot. N. 3754		
D	Nell'anno 2014 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	28/03/2014 Prot. n.4631		

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 2014 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	28/03/2014 Prot. n.4631	
D	Nell'anno 2014 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	05/06/2014 Prot n. 7919, 09/12/2014 Prot. n. 17201, 23/12/2014 Prot. n. 18039	
D	Nell'anno 2014 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	13/03/2014 Prot. n. 3754	

D	Nell'anno 2014 la Società ha trasmesso le relazioni semestrali previste dall'art. 1 comma 4 della LR 39/2013 e riportate alla lett. D-VIII?	Data e protocollo delle note di trasmissione	Note		
E - I	La Società aveva rispettato nell'anno 2013 i limiti previsti dalla direttiva di cui alla DGR 258/2014 per i costi relativi a studi ed incarichi di consulenza ?	La Società aveva rispettato nell'anno 2013 i limiti previsti dalla direttiva di cui alla DGR 258/2014 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 2014	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 2014	Note
	166.677,00	0,00	118.013,00	53.471,00	La CAV non è soggetta all'applicazione delle norme contenute nel D.L. 78/2010, art.6, commi 7,8,9,11 e 20.
E - I	Costo per studi ed incarichi di consulenza nell'anno 2013	Costi per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza nell'anno 2013	Costo previsto per studi ed incarichi di consulenza nell'anno 2015	Costi previsti per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza nell'anno 2015	Note
	0	53.185,00	0	56.030,00	
E - I	Sono stati sostenuti costi per sponsorizzazioni nell'anno 2014 ?	Eventuale importo dei costi sostenuti per sponsorizzazioni nell'anno 2014	Note		
	NO	0,00	La CAV non è soggetta all'applicazione delle norme contenute nel D.L. 78/2010, art.6, commi 7,8,9,11 e 20.		

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	Sono stati adeguati gli statuti alle previsioni di cui all'art. 6 della LR 39/2013?			In caso negativo specificare il motivo del mancato adeguamento	
	SI				
F - II	Sono state effettuate le riduzioni di cui alla direttiva stabilita dalla DGR 258/2013 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 stabilita dalla DGR 258/2013 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	
F - II	Sono rispettati i limiti ai compensi degli organi previsti dall'art. 7 della LR 39/2013 ?				Note
	SI				
F-III	La Società è titolare di affidamento diretto da parte della Regione per una quota superiore all'80 per cento del valore della produzione ?	La Società ha chiuso in negativo i tre esercizi precedenti?		Nel caso la Società rientrasse nelle due precedenti condizioni, va indicato se la medesima ha già provveduto alla riduzione del 30 per cento del compenso dei componenti dell'organo amministrativo	
	NO	NO			

F - IV	I rimborsi spese dovuti per l'espletamento dell'incarico ai componenti degli organi sono conformi a quanto previsto dalla direttiva ?			Note	
	SI				
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 2014 sono stati esercitati poteri di nomina	La direttiva L - III relativa ai doppi incarichi è stata rispettata per le nomine effettuate nell'anno 2014 ?	La direttiva L - IV relativa ai requisiti è stata rispettata per le nomine effettuate nell'anno 2014 ?	Note	
	Servizi Utenza Stradale SCpA				
M - I	Vi sono dipendenti il cui trattamento economico supera quello spettante al primo presidente della Corte di Cassazione ?	Eventuale incarico e relativo importo superiore al limite	Vi sono dipendenti il cui trattamento economico nel 2014 ha superato quello spettante nel 2013 ?	Eventuale incarico e relativo importo superiore al limite	Note
	NO				La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "M" previste dalla DGR 2951/2010, DGR 258/2013 ed ora dalla DGR 2101/2013.
M - III	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				

M - III	Spesa ammontante per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi nell'anno 2014	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
	634.669,00	357.998,27	L'importo si riferisce a tutti gli automezzi in dotazione alla CAV S.p.A., compresi i mezzi utilizzati ai fini del servizio autostradale come convenzionalmente richiesto per effettuare attività di controllo, monitoraggio, sorveglianza, assistenza, ecc. necessari a garantire la sicurezza all'utenza ed ad espletare le normali attività di ufficio.
M-IV	Sono state trasmesse alla Giunta regionale entro il 31 marzo 2015 le informazioni inerenti le auto di servizio utilizzate nel 2014 ?	Sono state pubblicate sul sito internet aziendale le informazioni relative all'utilizzo delle auto di servizio e alle missioni effettuate con auto propria ?	Note
	SI	SI	
M-V	La Società ha monitorato l'applicazione dei commi da 471 a 475 dell'art. 1 della legge 147/2013 ?	Sono stati riscontrati dei casi in cui sono stati superati i limiti indicati dai commi 471 e ss. dell'art. 1 della legge 147/2013 ?	Note
	Non applicabile a CAV S.p.A.		
N	Sono presenti sul sito internet le informazioni di cui all'art. 11 comma 1 della LR 39/2013 ?	I modelli di organizzazione ex art. 6 del D.LGS 231/2001 sono stati aggiornati in seguito alle novità introdotte in materia dalla L. 190/2012 ?	Note
	SI		Il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001 è in corso di aggiornamento

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2014
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
AI SENSI DELL'ART. 2429 C.C.

Signori Azionisti,

questo Collegio Sindacale, insediatosi in data 27 febbraio 2015, si trova nell'inusuale condizione di formulare la relazione ex art. 2429 C.C. al Bilancio d'esercizio chiuso il 31.12.2014 senza aver svolto, nel corso dell'esercizio 2014, l'attività di vigilanza sull'osservanza della legge e dello statuto nonché sul rispetto dei principi di corretta amministrazione in quanto tali attività sono state svolte dal Collegio Sindacale precedentemente in carica il quale si è trovato nella condizione di operare per circa 9 mesi in regime di *prorogatio*.

In sede di insediamento abbiamo, pertanto, preso visione del libro delle adunanze e delle deliberazioni del Collegio Sindacale ed abbiamo incontrato il Direttore Amministrativo della Società il quale ha relazionato sui dati e sui fatti più significativi relativi all'esercizio chiuso.

Abbiamo, inoltre, assistito all'illustrazione del Bilancio d'esercizio al 31.12.2014 effettuata dall'Organo Amministrativo in data 27 febbraio 2015 ed abbiamo, infine, incontrato in data 6 marzo 2015 la Società incaricata della revisione legale dei conti nonché l'Organismo di Vigilanza il quale ha fornito informazioni sulle attività di carattere organizzativo e procedurale poste in essere ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001. L'Organismo di Vigilanza ha, in particolare, relazionato sulle attività svolte nel corso dell'esercizio 2014 facendo rilevare, come peraltro indicato nella Relazione sulla gestione, l'avvio di un procedimento per l'accertamento delle responsabilità di soggetti a vario titolo coinvolti in un grave incidente avvenuto in A4 in data 29 luglio 2014 tra i quali la stessa CAV S.p.A la quale potrebbe risultare responsabile amministrativamente ai sensi dell'art. 25-septies del D.Lgs. n. 231/2001 per il reato di cui all'art. 589 C.P.

Relativamente all'attività di vigilanza esercitata dal Collegio Sindacale in carica nel 2014 sulla base del riscontro documentale effettuato nonché sulla base dei dati e delle notizie in nostro possesso facciamo presente che:

- dal riscontro dei relativi verbali del Collegio Sindacale non sono emersi rilievi in ordine all'osservanza della normativa di settore e dello Statuto Sociale e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- nel corso dell'anno 2014 il Collegio Sindacale si è riunito n. 7 volte, ha partecipato a n. 8 riunioni del Consiglio di Amministrazione e ha presenziato a n. 4 riunioni dell'Assemblea dei soci;
- la gestione contabile è stata sottoposta ai controlli previsti dalla normativa da parte della Società di revisione Ria Grant Thornton S.p.A.: non risultano rilievi a riguardo;
- il Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio 2014 non ha rilasciato pareri; non ci risulta che nel corso dell'esercizio siano state poste in essere operazioni atipiche o inusuali;
- il Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio 2014 si è occupato dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della Società tramite raccolta di informazioni dai Responsabili e incontri con la Società di revisione e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- non abbiamo notizie in ordine alla presentazione di denunce ex art. 2408 C.C.;

Inoltre, non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio e la revisione legale del bilancio, abbiamo verificato l'impostazione generale data allo stesso, la sua generale

conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

Abbiamo, pertanto, esaminato lo schema di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 in merito al quale evidenziamo che:

- gli schemi di stato patrimoniale e conto economico sono conformi alle disposizioni degli artt. 2424, 2424-bis, 2425 e 2425-bis C.C.;
- 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 C.C.;
- i criteri di valutazione sono illustrati nella nota integrativa e sono rimasti invariati rispetto all'esercizio precedente;
- per quanto a nostra conoscenza gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno fatto ricorso alla deroga prevista dal quarto comma dell'art. 2423 C.C.;
- la nota integrativa risulta strutturata secondo il contenuto obbligatorio previsto dall'art. 2428 C.C.;
- abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti al contenuto obbligatorio della Relazione sulla gestione previsto dall'art. 2427 C.C. e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza e non abbiamo osservazioni al riguardo.
- sulla base del riscontro documentale effettuato in ordine all'attività di vigilanza svolta dal Collegio Sindacale precedentemente in carica e sulla base dei dati e delle notizie in nostro possesso nonché 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.

Premesso quanto sopra e tenuto conto, altresì, delle risultanze dell'attività svolta dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti contenute nell'apposita relazione emessa in data 6 marzo 2015, il Collegio, ferma restando la necessità di verifica degli eventuali riflessi che scaturiranno in capo alla Società dai provvedimenti dell'Autorità Giudiziaria in relazione al procedimento sopra citato, propone all'Assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso il 31/12/2014 così come redatto dal Consiglio di Amministrazione nonché la relativa proposta di destinazione dell'utile dell'esercizio.

Venezia, 6 marzo 2015

Il Collegio Sindacale

Dott. Massimo Barbiero - Presidente
Dott. Francesco Corso - Sindaco effettivo
Dott.ssa Giulia De Martino - Sindaco effettivo

RELAZIONE DI REVISIONE

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

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

Ria Grant Thornton S.p.A.
Galleria Europa, 4
35137 Padova
T 049 87 56 227
F 049 86 39 227
E info.podova@ria.it
W www.ria-grantthornton.it

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2014. 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 risulti, 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 contenute 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 11 aprile 2014.

3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A. al 31 dicembre 2014 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.

Società di revisione ed organizzazione contabile
Sede Legale: Corso Venezia n.40 - 20145 Milano - Iscrizione al registro delle imprese di Milano Codice Fiscale e P. IVA n. 02942440309 - R.Z.A. 1985420
Regolare dei servizi legali n. 167602 - già iscritta all'Albo Esperti della società di revisione tenuto dalla CONSOB al n. 40
Capitale Sociale: € 1.852.810,00 interamente versato
Uffici: Ancona - Bari - Bergamo - Bologna - Padova - Milano - Napoli - Novara - Padova - Palermo - Perugia - Pescara - Rimini - Roma - Torino - Trento - Verona - Vicenza

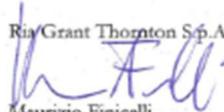
Grant Thornton refers to the brand under which the Grant Thornton member firm provide assurance, tax and advisory services to their clients and/or refers to one or more member firms, as the context requires.
Ria Grant Thornton spa is a member firm of Grant Thornton International Ltd (GTL), and the member firms are not a worldwide partnership. GTL, and each member firm is a separate legal entity.
Services are delivered by the member firms. GTL does not provide services to clients. GTL, and its member firms are not agents of, and do not obligate, one another and are not liable for one another's acts or omissions.



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 c, 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 2014.

Padova, 6 marzo 2015

Ria Grant Thornton Sp.A.



Maurizio Finicelli
Socio

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA

Il giorno 8 maggio 2015 gli Azionisti della Concessioni Autostradali Venete – CAV S.p.A. si sono riuniti, in seconda convocazione, in assemblea ordinaria presso la sede sociale in Venezia- Marghera.

L'assemblea è stata presieduta dal Presidente del Consiglio di amministrazione Tiziano Bembo.

Sono intervenuti, a mezzo delegati, i due Azionisti che detengono l'intero capitale sociale della CAV S.p.A.: ANAS S.p.A con la delegata Cristina Basili, la Regione del Veneto con il delegato Massimo Picciolato.

Oltre al Presidente, era presente l'amministratore delegato Eutimio Mucilli e il consigliere Fabio Cadel.

Ha partecipato l'intero Collegio sindacale: il presidente Barbiero Massimo e i sindaci effettivi Corso Francesco e De Martino Giulia.

*

Il Presidente ha illustrato il bilancio dell'esercizio 2014 ed ha sottolineato che, nonostante la congiuntura non favorevole, esso si è chiuso con un utile netto di 13,2 milioni di euro, ampiamente superiore al dato già buono del 2013 che aveva sfiorato i 10 milioni di euro. Un risultato soddisfacente che conferma gli apprezzamenti espressi da diversi soggetti impegnati nella attività di valutazione della CAV in funzione della operazione finanziaria di emissione dei project bond finalizzata al rimborso del debito verso ANAS. Il Presidente ha concluso presentando le proposte del Consiglio di amministrazione di approvare il bilancio al 31 dicembre 2014 e di accantonare l'utile a riserva vincolata per differenze su manutenzioni e a riserva straordinaria.

Aperta la discussione, i Delegati si sono congratulati per i risultati ottenuti e, passati alla votazione, all'unanimità hanno approvato la relazione sulla gestione e il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2014 così come proposti dal Consiglio di amministrazione. Inoltre, accogliendo le indicazioni del Consiglio, hanno deliberato di destinare l'utile di esercizio 2014 pari a € 13.208.192 come segue:

- € 1.653.554 a riserva vincolata per differenze su manutenzioni;

- € 11.554.638 a riserva straordinaria.

*

Proseguendo i lavori, l'Assemblea ha deliberato di conferire alla RIA GRANT THORTON S.p.A., l'incarico di revisione contabile per gli esercizi 2015, 2016, 2017 ed ha poi concordato di rinviare la discussione dei punti 3 e 4 all'ordine del giorno che prevedevano la nomina del Consiglio di amministrazione per gli esercizi 2015, 2016 e 2017 e la determinazione dei relativi compensi.

*

Da ultimo, gli Azionisti, preso atto che il Consiglio di amministrazione della partecipata Servizi Utenza Stradale - SUS S.C.p.A. ha convocato una assemblea chiedendo ai Soci di liquidare la società, autorizzano il Consiglio di amministrazione di CAV a porre in liquidazione la società partecipata Servizi Utenza Stradale – SUS S.C.p.A.