

BILANCIO D'ESERCIZIO

AL 31 DICEMBRE 2015 E RELAZIONI



**CONCESSIONI
AUTOSTRADALI
VENETE
CAV S.P.A.**

**BILANCIO
D'ESERCIZIO**

AL 31 DICEMBRE 2015 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**



SOMMARIO

Convocazione dell'Assemblea	9
Cariche sociali	11
Composizione del capitale sociale	12
RELAZIONE SULLA GESTIONE	15
Introduzione	16
Gestione economico finanziaria	28
Gestione autostradale	36
Rapporti con l'Anas	48
Rapporti con la Regione del Veneto	50
Società partecipate	54
BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31.12.2015	59
Stato patrimoniale	60
Conto economico	62
Nota integrativa	64
PROPOSTE ALLA ASSEMBLEA	95
ALLEGATI	99
Tabella MIT: stato degli investimenti	100
Tabella Regione del Veneto	102
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	107
RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE	113
DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA	119
DATI STATISTICI	123



CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA

Venezia, 26 maggio 2016

OGGETTO: Convocazione Assemblea Ordinaria

Ai sensi dell'articolo 2364 del Codice Civile i Soci 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 16 giugno 2016 alle ore 11,30 in prima convocazione ed, ove occorresse, in seconda convocazione il giorno 20 giugno 2016 alle ore 11,30, per discutere e deliberare il seguente

ORDINE DEL GIORNO

- 1) Progetto di bilancio al 31.12.2015 e relazione sulla gestione, relazione del Collegio sindacale e relazione di certificazione: delibere conseguenti;
- 2) Nomina di un componente il Consiglio di Amministrazione;
- 3) Integrazione Collegio Sindacale: ai sensi degli articoli nn. 2401 comma 1 e 2398 del codice civile.

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

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

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

Distinti saluti.

IL PRESIDENTE
(Dott. Luisa SERATO)



CARICHE SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ⁽¹⁾
Presidente SERATO Luisa ⁽²⁾
Amministratore Delegato ADILETTA Michele ⁽³⁾
Consiglieri ⁽⁴⁾ MAGGIONI Alessandro
RIBECHI Federica

COLLEGIO SINDACALE ⁽⁵⁾
Presidente CORSO Francesco ⁽⁶⁾
Sindaci effettivi DE MARTINO Giulia
SOLIMENE Silvia ⁽⁷⁾
Sindaci supplenti ⁽⁸⁾

DIREZIONE
Chief Financial Officer BORDIGNON Giovanni
Chief Operating Officer MATASSI Angelo
Chief Human Resources BRAGATO Paolo
Chief Technical Officer FUSCO Sabato

SOCIETA' DI REVISIONE RIA GRANT THORNTON S.p.A.

(1) Il Consiglio di Amministrazione è stato nominato dall'Assemblea dei Soci in data 21 ottobre 2015 con mandato per il triennio 2015-2017.

(2) Il Consigliere Luisa Serato è stata nominata Presidente dall'Assemblea dei Soci in data 21 ottobre 2015.

(3) Il Consigliere Michele Adiletta è stato nominato Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione in data 27 ottobre 2015.

(4) Il Consigliere Alessio Adami si è dimesso dalla carica in data 18 novembre 2015.

(5) Il Collegio Sindacale è stato nominato dall'Assemblea dei Soci in data 29 gennaio 2015 con mandato per gli esercizi 2014-2016.

(6) Il Presidente del Collegio Sindacale Massimo Barbiero si è dimesso dalla carica in data 15 gennaio 2016 ed è stato sostituito in pari data dal sindaco Francesco Corso.

(7) Il Sindaco supplente Silvia Solimene è stata nominata Sindaco effettivo in data 20 gennaio 2016.

(8) Francesco Mariano Bonifacio si è dimesso in data 28 luglio 2015 dalla carica di sindaco supplente.



COMPOSIZIONE DEL CAPITALE SOCIALE

AZIONISTA	NUMERO AZIONI	VALORE NOMINALE DELLE AZIONI	CAPITALE SOCIALE	PERCENTUALE %
ANAS S.p.A.	1.000.000,00	1,00	1.000.000,00	50
Regione del Veneto	1.000.000,00	1,00	1.000.000,00	50
Totale	2.000.000,00		2.000.000,00	100





RELAZIONE SULLA GESTIONE

INTRODUZIONE

Signori Azionisti,

ripercorrendo l'esercizio 2015 a qualche mese di distanza dal suo termine, esso non sembra presentare elementi di così spiccata peculiarità da superare l'importanza dell'evento determinatosi il 12 aprile 2016 quando la CAV ha emesso obbligazioni per un importo di 830 milioni. L'emissione delle obbligazioni e il conseguente rimborso ad ANAS dei costi del Passante, hanno finito con il monopolizzare l'attenzione di questo periodo imponendosi anche sugli eventi precedenti fino a caratterizzare tutto l'esercizio 2015 come semplice periodo propedeutico necessario al raggiungimento di un obiettivo strategico per la Società.

Per di più: l'operazione di emissione obbligazionaria poteva incidere sulla valutazione delle poste a bilancio 2015 e il Consiglio di amministrazione ha deciso di differire il termine della convocazione della assemblea per l'approvazione del bilancio 2015 a dopo la conclusione della operazione sui project bond in modo da garantire una accurata e corretta rappresentazione dei dati del bilancio 2015 che, peraltro, si presenta con un soddisfacente risultato che sfiora i 12 milioni di euro di utile.

Il project bond e le prospettive

Tornando alla emissione del 12 aprile 2016 pare opportuno soffermarsi sulla dimensione strategica dei project bond e del rimborso ad ANAS perché le operazioni effettuate non costituiscono il semplice scioglimento di un obbligo di convenzione. Certo: la legge istitutiva di CAV stabilisce tra gli obiettivi principali il rimborso ad ANAS dei costi sostenuti per il Passante e l'impegno è richiamato anche nella Convenzione di concessione di gestione autostradale di CAV S.p.A. Nella Convenzione è stabilita la scadenza del pagamento: 31 dicembre 2010 ma poi, prendendo atto della situazione dei mercati finanziari, il termine è stato, ragionevolmente, prorogato. La CAV ha perciò avuto modo di effettuare le necessarie ricerche di mercato cogliendo, alla fine, una soddisfacente opportunità onorando, finalmente, l'impegno verso ANAS rimborsando i costi del Passante.

Ma la vera dimensione strategica dell'operazione riguarda gli effetti che essa avrà nel futuro di CAV. Ovviamente degli effetti se ne può parlare come previsioni e in particolare di previsioni per la predisposizione dei piani finanziari elaborati dalle società autostradali per obbligo convenzionale. Proprio nella revisione di tali piani si avrà modo di constatare che l'importo delle rate di rimborso delle obbligazioni consente una tranquilla e sicura programmazione della evoluzione dell'attività aziendale mentre, il soddisfacente tasso di interesse che CAV ha ottenuto sulle obbligazioni emesse apre alla concreta possibilità, nel giro di qualche anno, di creare risorse da mettere a disposizione per un secondo importante obiettivo statutario: il reperimento di utili da destinare ad interventi di infrastrutturazione viaria che saranno indicati dalla Regione Veneto, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture.

Quindi il raggiungimento dell'obiettivo del finanziamento si riflette sul futuro di CAV in termini di stabilità e di progettualità.

L'operazione project

Il percorso compiuto per raggiungere il finanziamento è stato lungo e complesso. È iniziato nel 2013 quando la Società, nel tentativo di rispondere agli obblighi convenzionali e alla ricerca di adeguate risorse finanziarie, ha perfezionato un contratto di finanziamento con la Cassa Depositi e Prestiti per 350 milioni di euro più 73,5 milioni di euro per IVA necessari a rifondere parte di quanto anticipato da ANAS per la costruzione del Passante.

Successivamente CAV, per la restituzione della somma residua ad ANAS pari a circa 450 milioni di euro, ha dapprima attivato una procedura concorsuale con il sistema bancario che è stata abbandonata in quanto il sistema bancario concedeva una esigua linea di credito a condizioni svantaggiose; poi ha attivato una seconda procedura di approvvigionamento di risorse finanziarie tramite l'emissione di un prestito obbligazionario di 830 milioni di euro nella forma tecnica del project bond con ciò sfruttando le opportunità concesse dall'art.157 del D. Lgs. 163/2006.

Le caratteristiche e i termini del prestito obbligazionario sono frutto di una intensa attività di negoziazione con i bookrunners e i relativi consulenti e possono essere così sintetizzati: l'ammontare complessivo del prestito è di 830 milioni di euro e, per ragioni tecniche è stato suddiviso in due prestiti denominati: Class A1 Senior Secured Amortising Fixed Rate Bonds di quattrocentomilioni di euro; Class A2 Senior Secured Amortising Fixed Rate Bonds di quattrocentotrentamiliardi di euro. I titoli sono stati emessi al portatore e depositati e gestiti dai sistemi centralizzati di Euroclear Bank S.A./N.V. e Clearstream Banking, société anonyme.

La durata dei prestiti è stabilita al 31 dicembre 2030 e il rimborso avverrà con scadenze semestrali: il 30 giugno e il 31 dicembre di ogni anno. I destinatari dei Prestiti Obbligazionari sono tutti investitori qualificati, italiani ed esteri, di grande prestigio a riprova della appetibilità della offerta presentata da CAV. La affidabilità della operazione è stata confermata anche da Moody's Investors che ha riservato ad essa un rating A3: superiore a quello sulle operazioni dell'Italia. Le richieste degli investitori hanno di gran lunga superato l'offerta di investimento proposta da CAV.

Il tasso d'interesse: per entrambi i Prestiti Obbligazionari è fisso ed è stabilito al 2,115 %:

si tratta di un tasso molto favorevole. A questo proposito la CAV ha commissionato ad una società specializzata uno studio per la stima dei vantaggi economico-finanziari del project bond effettuata attraverso la comparazione con operazioni di rifinanziamento in project finance effettuate recentemente nel mercato da società aventi caratteristiche analoghe in termini di operatività e profilo di rischio. Dallo studio comparato risulta che, nel settore autostrade, ha ottenuto il miglior risultato con un costo del debito inferiore a tutte le altre operazioni

I Prestiti Obbligazionari sono ammessi alla negoziazione presso il Sistema Multilaterale di Negoziazione del Lussemburgo, sono disciplinati dalla legge inglese e beneficiano di garanzie a favore degli obbligazionisti e della Banca Europea degli Investimenti. In particolare si tratta di un privilegio generale e speciale sui beni mobili, la cessione in garanzia dei crediti della Società e un pegno sui conti correnti bancari.

L'operazione, che ha solo 9 precedenti in Europa ed è il primo del genere in Italia, ha coinvolto decine di soggetti, tutti al massimo livello nel loro settore, altamente qualificati, con competenze specifiche e diversificate: un pool di cinque banche; cinque primari studi legali italiani ed esteri con competenze di diritto italiano e inglese; agenzie di rating; una società di certificazione per controlli contabili e revisioni intermedie; organizzazioni specializzate per l'espletamento di due diligence su traffico, tecnica, sugli aspetti legali e assicurativi.

L'operazione finanziaria, che rientra nella "Europe 2020 Project bond initiative", ha ottenuto il sostegno anche della Banca Europea degli Investimenti che ha concesso una garanzia definita "Project bond credit enhancement" pari al 20% delle emissioni.

Impiego dei finanziamenti

Il rilevante importo messo a disposizione dai finanziatori istituzionali ha consentito alla CAV di effettuare due importanti azioni. Anzitutto rimborsare la linea base concessa nel 2013 alla CAV da Cassa Depositi e Prestiti ivi inclusi i relativi interessi maturati e i costi di estinzione anticipata. L'operazione è stata suggerita dal più conveniente tasso di interesse ottenuto con l'operazione di emissione dei project bond.

La seconda azione permessa dal finanziamento con project bond è stata il rimborso dell'indebitamento residuo di CAV nei confronti di ANAS relativo ai costi sostenuti dalla medesima ANAS S.p.A. per la realizzazione del Passante di Mestre.

Per contro, le somme raccolte con i project bond non sono state sufficienti per consentire alla Società di far fronte al pagamento delle somme dovute ad ANAS a titolo di IVA sui corrispettivi dovuti ad ANAS per i costi di realizzazione del Passante.

Per consentire a CAV di far fronte anche a quest'ultimo impegno, la stessa ANAS ha messo a disposizione di CAV un finanziamento di 136 milioni di euro che, sulla base del modello economico-finanziario elaborato dalla Società, dovrebbe essere restituito entro il 2020. Il finanziamento IVA è subordinato alle ragioni di credito degli obbligazionisti ma ha priorità rispetto ad eventuali distribuzioni di dividendi in favore dei soci. Il rimborso è previsto alla data del 30 giugno e 31 dicembre di ogni anno nei limiti delle somme liquide disponibili alle medesime date eccedenti l'importo di 5 milioni di euro. Il tasso sul finanziamento IVA è stabilito all'8,75% e la CAV ha chiesto a una primaria organizzazione specializzata di valutarne la congruità. Lo studio svolto ha confermato

che, considerate le peculiari condizioni in cui avviene l'operazione di finanziamento ed in particolare la capacità di indebitamento residua di CAV, "non sussistono elementi da far ritenere il tasso di interesse relativo al Prestito Subordinato pari a 8,75%, non economicamente congruo per CAV S.p.A."

Il debito verso ANAS

L'operazione di finanziamento avvenuta nell'aprile 2016 ha avuto un immediato effetto sul debito verso ANAS ma tale riflesso non è ancora percepibile nel bilancio 2015.

All'inizio del 2015 il debito complessivo netto verso ANAS era di circa 432 milioni di euro e a fine 2015 il debito è rimasto pressoché inalterato: circa 432 milioni.

Nel corso del 2016 l'operazione di emissione dei project bond ha consentito di azzerare il debito per la parte relativa ai costi del Passante ma non ha permesso di azzerare il debito complessivo verso ANAS in quanto come già evidenziato, la stessa ANAS ha concesso a CAV il finanziamento per la copertura dell'IVA sulla operazione di rimborso. È da sottolineare che la riduzione del debito verso ANAS, che si otterrà nel corso del 2016 utilizzando il finanziamento da project bond, avrà come contropartita la apertura, sempre nel 2016, del debito di CAV nei confronti degli obbligazionisti che hanno prestato le risorse finanziarie.

1 Project bond e il Piano finanziario 2010

L'operazione project bond soddisfa il maggiore tra gli impegni convenzionali che la CAV si è assunta con la stipula della Convenzione di concessione datata 23 marzo 2010 e ancora in vigore. Complessivamente la Convenzione prevede un impegno finanziario di circa 1.340 milioni di euro così composto: 986 milioni di euro per rimborso ad ANAS dei costi del Passante di Mestre; 75 milioni di euro per indennizzo alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. per il subentro nella concessione; altri 279 milioni di interventi.

L'operazione del project bond conclusasi il 12 aprile 2016 soddisfa l'impegno nei confronti dell'ANAS; l'indennizzo della Società delle Autostrade di Venezia e Padova è già stato interamente erogato da CAV il 25 marzo 2011; rimane ora da illustrare l'attività posta in essere dalla CAV per provvedere al finanziamento degli ulteriori investimenti pari a circa 279 milioni e la situazione di questi interventi al termine del 2015.

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 240 milioni di euro destinato a opere di completamento e complementari al Passante di Mestre; infine, un importo residuale di 24 milioni di euro per investimenti per esigenze funzionali e interventi minori. 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.

Le opere complementari e di completamento sono formate da: connessioni tra il Passante e la viabilità ordinaria, interventi di mitigazione ambientale anche di ampio respiro come il Passante verde, interventi di razionalizzazione della viabilità ordinaria collegata al Passante, ecc. Queste opere arricchiscono il territorio e potenziano la funzionalità del Passante: esse sono realizzate da ANAS e sostenute finanziariamente da CAV nel limite degli importi stabiliti nel Piano finanziario approvato e più sopra richiamato. La realizzazione di tutte quelle opere ha avuto storia parallela o continua rispetto alla costruzione del Passante ed è in via di esaurimento. Nel corso del 2015 sono state inaugurate le ultime due grandi realizzazioni comprese nelle opere di completamento: il Raccordo di Marcon e la stazione autostradale di Martellago-Scorzè.

Il Raccordo di Marcon, definitivamente aperto al traffico il 26 febbraio 2015, 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.

La stazione autostradale di Martellago-Scorzè è stata inaugurata il 1 aprile 2015 ed 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 uscita 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 240 milioni di euro.

A fine 2015 risultano eseguite opere complementari e di completamento per oltre 210 milioni di euro e si prevede che le restanti opere saranno completate entro il 2016.

L'ultimo gruppo di opere comprese nella convenzione riguarda un importo di circa 24 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. I principali investimenti sviluppati nel corso del 2015 hanno riguardato l'ammmodernamento degli impianti di esazione e l'adeguamento dell'impianto radio al sistema isofrequenziale con copertura anche delle gallerie del Passante.

Al 31 dicembre 2015 risultano esser stati eseguiti interventi per circa 5,5 milioni di euro pari a oltre il 22% del totale previsto.

Un nuovo Piano finanziario

Il Piano Economico Finanziario 2010-2032 (PEF) ed il Piano Finanziario Regolatorio relativo al quinquennio 2010-2014 (PFR) sono allegati alla vigente Convenzione Ricognitiva datata 23 marzo 2010 approvata con Decreto Interministeriale n. 408 del 22 novembre 2011. Il Piano Finanziario Regolatorio è venuto a scadenza con il termine del 2014 e la CAV, a termini di convenzione, ha provveduto ad aggiornare entrambi i Piani finanziari. L'Assemblea dei Soci CAV in data 26 giugno 2015 ha esaminato i Piani finanziari e ha deliberato di autorizzare il Consiglio di amministrazione di CAV ad approvare i Piani e a presentarli all'ente concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nella medesima data del 26 giugno 2015 si è riunito il Consiglio di amministrazione di CAV ed ha approvato i nuovi Piano Economico Finanziario (PEF) e Piano Economico Regolatorio. Infine, nello stesso giorno e cioè entro il termine previsto dalla Convenzione, i Piani aggiornati sono stati trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Data la complessità e la delicatezza dell'operazione, per l'aggiornamento dei Piani è stata richiesta la collaborazione ed il supporto di una Società esterna specializzata nel settore.

È da sottolineare che i nuovi piani sono stati elaborati nel mese di giugno 2015 e quindi ben prima della conclusione della operazione di closing del project bond.

Gli elementi essenziali dei Piani sono di seguito riassunti. Durata: il piano finanziario si sviluppa a partire dal 2015 e fino al 2032, anno di fine concessione; tariffe: sono stati previsti incrementi tariffari mai superiori all'1,5% conformemente alle indicazioni del Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; traffico: le previsioni di traffico si basano su un apposito studio commissionato ad una società esterna di primaria esperienza nello specifico settore; investimenti: è stato mantenuto inalterato l'impegno di circa 279 milioni già previsto nel Piano Finanziario Regolatorio vigente; struttura finanziaria: il Piano prevede una emissione obbligazionaria tramite project bond dell'importo di 830 milioni di euro. È stato altresì previsto un finanziamento subordinato da parte di ANAS per l'importo relativo all'IVA; dividendi: è stata prevista la distribuzione di dividendi a partire dal 2022 fino a fine concessione.

I Piani aggiornati, presentati per obbligo convenzionale prima della scadenza del 30 giugno 2015, sono ora all'esame del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze e la Società ne seguirà con attenzione l'iter approvativo.

La governance

La conclusione dell'operazione di project bond è stata favorita anche dall'assestamento della governance di CAV. Si ricorderà, infatti, che il Consiglio di amministrazione nominato il 15 dicembre 2011 aveva terminato il mandato con la approvazione del bilancio 2013 ma aveva continuato il suo servizio in regime di prorogatio nelle more di una decisione dei Soci. Ugualmente il Collegio sindacale aveva concluso il suo mandato con l'approvazione del bilancio 2013 ed aveva proseguito nel mandato in attesa della decisione dei Soci.

Nel corso del 2015 i Soci hanno provveduto alla nomina sia di un nuovo Collegio

sindacale sia di nuovi Amministratori. Il Collegio sindacale è stato nominato in data 29 gennaio 2015 con mandato per gli esercizi 2014-2016. Il Consiglio di amministrazione è stato nominato il 21 ottobre 2015 con mandato per il triennio 2015-2017.

A completare il rinnovo della governance è giunta anche la nuova nomina dell'Organismo di Vigilanza ex art. 6 del D.Lgs. 231/01 effettuata dal Consiglio di Amministrazione in data 14 gennaio 2015. La nomina ha confermato tutti i precedenti Componenti l'Organismo che ora hanno mandato fino al 31 dicembre 2017.

La gestione e la sua prevedibile evoluzione

Il grande impegno profuso nel perseguimento della emissione dei project bond non ha rallentato l'attività di gestione delle tratte autostradali articolata nelle componenti di: manutenzione delle opere e loro esercizio.

Le autostrade sono strutture molto complesse che, oltre al piano viario, presentano numerosi impianti che sfuggono alla immediata percezione di chi percorre l'autostrada: impianti di illuminazione; segnaletica orizzontale, verticale e a messaggio variabile; guard-rail e in genere impianti di ritenzione, impianti di mitigazione acustica, impianti di trasmissione radio, impianti di regolazione delle acque, impianti a verde, di trattamento delle acque, impianti antincendio, ecc. La complessità della struttura richiede quindi un consistente impegno organizzativo ed in particolare economico. L'attività di manutenzione è monitorata direttamente dal Ministero delle Infrastrutture - Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali che riserva una particolare attenzione sia alla programmazione delle manutenzioni sia alla loro attuazione. Annualmente, quindi, la Società sottopone alla Direzione Generale per la Vigilanza il programma delle manutenzioni e la Direzione procede a puntuali verifiche sul livello di manutenzione e di efficienza delle strutture in concessione.

Nel corso dell'esercizio 2015 la CAV ha continuato lo 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 sta progressivamente costruendo un database che, raccogliendo i dati identificativi e tecnici di ogni manufatto, le informazioni sullo stato di conservazione, delle ispezioni e degli interventi manutentivi, ha come obiettivo la definizione di una più raffinata programmazione degli interventi di manutenzione preventiva riducendo la necessità dei più costosi interventi di manutenzione per guasti e consenta l'ottimizzazione dell'impiego delle risorse dedicate.

In margine alle attività di manutenzione e proprio con finalità di miglioramento della gestione e della sua economicità, dal 2014 si è ripresa una importante attività di ricerca e di sperimentazione finalizzata a individuare e testare nuove tecnologie e nuove metodologie di gestione. In quest'ambito nel 2015 è proseguito lo studio per modificare la strategia di contenimento del rumore passando da interventi essenzialmente passivi ad un controllo attivo cercando di combattere il rumore con le sue stesse armi riducendo i suoni non voluti tramite la sovrapposizione con altri suoni specificamente progettati per cancellare i primi. Lo studio è in fase di sviluppo e ci si augura possa raggiungere obiettivi di successo funzionali ed anche economici.

Complessivamente, nel corso del 2015 la CAV ha eseguito manutenzioni per 9,3 milioni di euro: un importo superiore rispetto all'importo dello scorso anno di 7,5 milioni di euro. Le differenze di importo nei vari esercizi sono normalmente dovute all'andamento di contingenti necessità manutentive che spesso hanno ciclicità e programmazione superiori al periodo annuale.

Nel 2016 è prevista la prosecuzione dell'attività di manutenzione; tra gli interventi: ancora rifacimenti di tratti ammalorati di pavimentazione, la sostituzione delle barriere metalliche di sicurezza nel tratto Mestre-Padova, la ristrutturazione dell'impianto antincendio del tratto urbano della A57 e la sostituzione di centralini telefonici con interfaccia al sistema Voip del Passante.

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

Durante il 2015 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 affluenza.

Per assicurare un soddisfacente esercizio autostradale la CAV si avvale anzitutto delle professionalità interne e delle esperienze pregresse ma impiega anche tecnologie e mezzi speciali. La gestione è centralizzata ma può contare su una articolata rete di videocamere che coprono pressoché tutta la tratta gestita. Si avvale anche di mezzi e personale dedicato e appositamente formato che assiste gli utenti in difficoltà, interviene nelle situazioni di emergenza o di turbativa del traffico e monitora in campo le situazioni.

Sistemi di gestione

La CAV, per condurre la propria attività in modo controllato ed efficiente ha puntato sullo sviluppo dei sistemi di gestione.

Il primo sistema creato da CAV è stato il Modello ex D.Lgs.231/01 ed ha proseguito con il sistema per la protezione dei dati personali, continuato con il sistema per la gestione della qualità, la gestione dei dati relativi alla trasparenza, alla prevenzione della corruzione, alla sicurezza sui luoghi di lavoro. L'impegno è destinato a proseguire avendo già individuato i prossimi obiettivi: la gestione dell'ambiente e la sicurezza stradale.

Il 2015 ha registrato la costruzione di nuovi sistemi e l'aggiornamento di quelli già adottati. In particolare il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs.231/01 che comprende anche il Codice Etico, ha visto due aggiornamenti il primo in data 19 ottobre 2015 e il secondo in data 18 dicembre 2015. Gli aggiornamenti si erano resi necessari per recepire le variazioni legislative e organizzative aziendali. Gli aggiornamenti hanno progressivamente aumentato le parti speciali monografiche che mirano ad approfondire la prevenzione di specifici reati a più elevato rischio di commissione.

In stretta correlazione con il Modello 231 si è dato avvio alla creazione di un Sistema di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza. Il nuovo Sistema è stato avviato per rispondere correttamente alle richieste della L. 190/2012 sulla anticorruzione e delle successive leggi a quella collegate come, ad esempio, il D.Lgs. 33/2013 sulla trasparenza. Nel corso del 2015 la Società ha adempiuto alle richieste di legge e dopo aver

nominato il Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza ha definito il sistema sia dal punto di vista organizzativo che dal punto di vista operativo. Nel corso del 2015 la Società ha avviato e anche portato a termine la costruzione del Modello di organizzazione e gestione della sicurezza ex art. 30 D.Lgs. 81/2008. In data il 1 dicembre 2015 il Modello è stato certificato per la conformità alla norma BS OHSAS 18001:2007. La CAV ha costruito il Sistema per migliorare la sicurezza e la salute nei luoghi di lavoro gestiti ma si ricorda che l'attivazione del modello di gestione della sicurezza è importante anche ai fini della esenzione dalla responsabilità amministrativa di cui al decreto legislativo 231/2001.

Si evidenzia che la adozione di questi sistemi produce chiarezza operativa e certezza di responsabilità. Per converso l'accumularsi di sistemi potrebbe ingenerare sovrapposizioni o sovraccarico di impegni burocratici. Per evitare questi potenziali svantaggi si studierà una attività di integrazione tra sistemi sfruttando anzitutto la loro struttura che tende ormai ad uniformarsi.

Il Bilancio 2015

Il bilancio dell'esercizio 2015 di CAV S.p.A. si presenta con un risultato in utile per 11,9 milioni di euro.

Gran parte del merito del buon risultato lo si può attribuire al risveglio del traffico. La ripresa si era potuta intuire già nell'ultimo scorcio del 2014; si è, poi, leggermente accentuata nel primo semestre 2015 con un incremento complessivo dei veicoli-chilometro di circa 1,6%; si è decisamente rafforzata nel secondo semestre e su base annua ha raggiunto il 3,14%.

L'aumento veicolare si è riflesso sugli introiti da pedaggio che costituiscono la voce di gran lunga più importante del bilancio aziendale. Gli stessi introiti si sono avvantaggiati anche dell'adeguamento delle tariffe di pedaggio che è entrato in vigore dal 1 gennaio 2015 ed è stato dell'1,5%: una percentuale leggermente inferiore rispetto a quella richiesta da CAV che, calcolata alle condizioni della convenzione vigente, era del 2,8%. La differenza è motivata dall'applicazione della Direttiva 29 dicembre 2014 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 della negativa congiuntura economico-finanziaria. In vista di tale obiettivo, tra le misure da adottare, veniva considerata anche il contenimento degli adeguamenti tariffari per l'anno 2015 stabilendo un tetto di aumento pari all'1,5%. CAV si è adeguata alla Direttiva 29 dicembre 2014 e, come tutte le altre società autostradali, ha sottoscritto un protocollo di intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il quale, per l'anno 2015 ha stabilito 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.

L'effetto congiunto dell'aumento del traffico, delle tariffe e degli arrotondamenti ha avuto come conseguenza un incremento complessivo dei ricavi netti da pedaggio del 5,84%.

Anche i costi della produzione hanno complessivamente subito un incremento: circa il 12,2% rispetto allo scorso esercizio. L'incremento è dipeso: in parte dai costi

della manutenzione le cui variazioni sono normalmente influenzate dalla periodicità di taluni cicli manutentivi; in parte anche dal costo del personale ma, soprattutto, l'aumento dei costi della produzione è stato determinato dalla consistente maggior quota d'ammortamento sugli investimenti effettuati.

Il contenzioso

Nel corso del 2015 si è finalmente concluso un annoso procedimento avanti la Corte d'Appello che CAV S.p.A. si era dovuta accollare per effetto del subentro nella concessione della Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. La sentenza in appello conferma il giudizio di primo grado che aveva condannato la Venezia-Padova al pagamento di una somma di circa trecentoventimila euro. La somma era già stata pagata dalla Venezia-Padova e ora, al termine del procedimento d'appello, sono state addebitate alla CAV una parte delle spese processuali per l'importo di circa 40 mila euro

La chiusura del predetto procedimento riduce il contenzioso di CAV a poche marginali vertenze con due sole eccezioni tra esse di diverso peso.

La prima riguarda 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, ha travolto i mezzi ed il personale impegnato in un cantiere mobile lungo l'autostrada. Due degli operatori travolti, dipendenti della impresa appaltatrice che per conto di CAV S.p.A. 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, 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 art. 589 c.1, 2 e 4 c.p. consumato nel suo interesse o comunque a suo vantaggio. Diversamente, la Società ritiene di aver correttamente condotto il rapporto con l'impresa anche sul piano del coordinamento operativo e della gestione della sicurezza. La CAV ha nominato propri difensori che la assisteranno nel procedimento avviato.

In data 15 ottobre 2015, il Giudice per l'Udienza Preliminare del Tribunale di Venezia ha disposto il rinvio a giudizio di CAV S.p.A. fissando l'apertura del dibattimento il 7 gennaio 2016. Nella udienza del 7 gennaio 2016 il giudice ha rinviato il processo per l'inizio dell'istruttoria dibattimentale all'udienza del 2 febbraio 2017.

L'entità della possibile passività che potrebbe derivare dal procedimento è strettamente correlata all'esito della sentenza, per quanto non vi siano in corso richieste di risarcimento del danno. Infatti, risulta che il soggetto chiamato a rispondere in via principale dei fatti occorsi il 29 luglio 2014 stia provvedendo con successo al risarcimento di tutte le parti offese. In ogni caso, la giurisprudenza più recente secondo un orientamento che pare consolidato, ritiene che nel processo instaurato per l'accertamento della responsabilità da reato dell'ente non sia ammissibile la costituzione di parte civile. Pertanto, sotto il profilo civilistico non sono ipotizzabili richieste risarcitorie nei confronti di CAV S.p.A.

Le passività ipotizzabili sono, invece, legate ad un'eventuale sanzione penale. Nel caso specifico, il D.Lgs. 231/2001, all'art. 25 septies, comma 2, prevede che, in caso di condanna, si applichi una sanzione pecuniaria in misura non inferiore a 250 quote e non superiore a 500 quote: l'importo delle quote varia da un minimo di € 258 ad un massimo di € 1549. Il giudice determina il valore ed il numero delle quote in base alla gravità del fatto, alle condizioni economiche del soggetto che ha commesso il reato, al grado di responsabilità, all'attività svolta per prevenire il ripetersi del reato.

Sempre nel caso di condanna, l'art. 25 septies, comma 2, prevede l'applicabilità delle sanzioni interdittive di cui all'articolo 9, comma 2, D.Lgs. 231/2001, per una durata non inferiore a tre mesi e non superiore ad un anno. Tuttavia l'articolo 13 del D.Lgs. 231/2001 restringe l'applicabilità delle sanzioni interdittive, ai casi più gravi. A quest'ultimo riguardo i Legali che assistono la Società ritengono non sussistente alcuna delle due condizioni previste dall'articolo 13 del D.Lvo 231/2001, ciò perché non vi è stata reiterazione degli illeciti ai sensi del D.Lgs. 231/2001 né la CAV ha ottenuto un rilevante profitto. Ne consegue che si può ritenere remota la potenziale applicabilità delle sanzioni interdittive a carico di CAV S.p.A.

Per completezza di informazione si segnala un secondo contenzioso che si è evidenziato ad inizio 2016 dopo la chiusura del bilancio 2015 e relativo alla sentenza n. 245/2016 del 01 febbraio 2016 relativa ad un processo svolto dal Tribunale di Venezia per la causa n. 6792/2013 R.G. riguardante un sinistro occorso nella tratta autostradale Venezia-Padova il 26 ottobre 2002. La sentenza condanna la CAV al pagamento di circa 488 mila euro e la Assicurazioni Generali al pagamento di altri 192 mila euro per risarcimento agli eredi del deceduto nell'incidente di cui la causa tratta. La CAV, che all'epoca dell'incidente non era ancora costituita e non gestiva la tratta nella quale è accaduto l'incidente, oltre ad attivare per prudenza le proprie coperture assicurative, ha dato mandato ai propri legali di ricorrere contro la sentenza costituendosi in giudizio per respingere l'ipotesi di responsabilità allegata in primo grado da parte attrice nei confronti di CAV S.p.A. ovvero la pretesa violazione del D.M. LL.PP. 18.12.1992 in tema di guard-rail, sviluppando tutte le eccezioni e difese in tema di legittimazione passiva e mancanza comunque di nesso eziologico tra pretesa violazione della norma citata e del decesso avvenuto nell'incidente.

La prospettiva della CAV

Come sopra ricordato 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 31 dicembre 2014 e, la CAV entro il 30 giugno 2015, ha presentato il suo nuovo piano finanziario che, almeno in ipotesi prevede la emissione dei poroject bond, il pagamento del debito verso ANAS per il rimborso dei costi del Passante di Mestre, sia la previsione di dividendi che, ai sensi dello statuto potrebbero utilmente essere impiegati per il raggiungimento di un altro grande obiettivo statutario che prevede il reperimento di risorse da destinare ad interventi di infrastrutturazione viaria che saranno indicati dalla Regione Veneto, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Altre informazioni ex art. 2428 cc

Al fine di ottemperare a quanto richiesto dall'art. 2428 cc si precisa che la Società non ha posto in atto attività di ricerca e sviluppo; non detiene azioni proprie; non detiene strumenti finanziari; non vi sono sedi secondarie.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Dal 1 gennaio 2016 le società autostradali hanno adeguato le tariffe nelle tratte autostradali in concessione. Anche la CAV in data 14 ottobre 2015, nei termini previsti dalla concessione, aveva presentato domanda di adeguamento delle tariffe prevedendo una variazione percentuale positiva di 2,59% su tutte le tariffe unitarie chilometriche. In data 31 dicembre 2015 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha emanato un decreto interministeriale che sospende, in via provvisoria l'aggiornamento tariffario applicabile in attesa della approvazione del nuovo Piano economico finanziario. Pertanto il 1 gennaio 2016 la CAV non ha applicato alcuna variazione tariffaria.

In data 15 gennaio 2016 il dott. Massimo Barbiero si è dimesso dalla carica di Presidente del Collegio Sindacale. In pari data il Sindaco Effettivo dott. Francesco Corso ha assunto la carica di Presidente del Collegio Sindacale e, dal 20 gennaio 2016, il Sindaco Supplente dott.ssa Silvia Solimene ha assunto la carica di Sindaco Effettivo.

In data 21 marzo 2016 il Consiglio di amministrazione, preso atto della prevista data del closing relativo alla operazione di emissione obbligazionaria dei project bond e in considerazione dell'opportunità di tener conto della predetta operazione nella valutazione delle poste del bilancio 2015, ha deliberato di differire il termine della convocazione dell'assemblea dei Soci della CAV S.p.A. per l'approvazione del bilancio 2015 al più lungo termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale, così come previsto dalla statuto sociale e dal Codice Civile.

In data 12 aprile 2016 è stato effettuato il "closing" della emissione e quotazione dei prestiti obbligazionari di CAV S.p.A. del valore complessivo di 830 milioni di euro e la definizione e negoziazione dei documenti finanziari.

GESTIONE ECONOMICO FINANZIARIA

Gestione economica

L'esercizio 2015 si è concluso con un risultato positivo: l'utile al netto delle imposte è infatti di circa € 11,9 milioni (nel 2014: € 13,2 milioni).

Il valore della produzione è pari ad € 147,9 milioni (nel 2014: € 140,2 milioni) con un aumento di € 7,7 milioni (+ 5,5%).

Nell'ambito del valore della produzione i ricavi da pedaggio (al netto di IVA e della integrazione del canone di concessione ANAS) risultano pari ad € 126,8 milioni registrando un aumento rispetto all'anno precedente (nel 2014: € 119,8 milioni; + 5,8%): il dato è la risultante di vari fattori alcuni di segno positivo ovvero gli aumenti tariffari (+ 1,50%), gli incrementi del traffico (+ 3,14%) ed un favorevole effetto degli arrotondamenti dei pedaggi finali ed uno di segno negativo relativo alla diminuzione delle percorrenze chilometriche aggiuntive alle stazioni ove applicate (da km 18,330 nel 2014 a km 17,600 nel 2015).

L'integrazione del canone di concessione ANAS passa da € 12,9 milioni ad € 13,4 milioni (€ 0,4 milioni in più; + 3,4%) in conseguenza delle risultanze del traffico.

Per quanto riguarda gli altri proventi autostradali il loro valore complessivo è pari ad € 6,7 milioni (nel 2014: € 6,3 milioni) ed è così suddiviso: € 4,2 milioni per proventi da royalties su attività svolte presso le aree di servizio; € 1,8 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 € 108,2 milioni con un aumento di € 11,8 milioni (nel 2014: € 96,4 milioni; + 12,2%) come di seguito specificati.

I costi per servizi sono pari ad € 20,2 milioni (nel 2014: € 17,7 milioni; + 13,7%).

L'incremento è dato principalmente dai costi per le manutenzioni annuali ed a cadenza periodica che passano da € 7,5 milioni ad € 9,3 milioni (+ 23,4%).

Altra voce significativa è la compartecipazione di CAV ai costi di esazione sostenuti dalle Società autostradali collegate come previsto dalla convenzione di interconnessione autostradale pari ad € 4,4 milioni (nel 2014: € 4,2 milioni; +4,7%).

Il costo del personale è pari ad € 19,0 milioni (nel 2014: € 17,9; + 5,9%).

Gli ammortamenti effettuati nel 2015 sono pari ad € 48,8 milioni (nel 2014: € 38,7 milioni; + 26,0%). La parte preponderante è relativa all'ammortamento del costo del Passante che da solo è pari ad € 28,7 milioni (come nel 2014): si precisa che tale ammortamento è stato calcolato secondo il criterio delle quote costanti. Va altresì segnalato l'ammortamento riguardante i costi relativi al contratto di finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti pari ad € 6,2 milioni calcolato tenendo conto della chiusura in data 12 aprile 2016 dell'operazione di emissione obbligazionaria tramite Project Bond e la conseguente estinzione in pari data del mutuo con CDP: quanto sopra ha effetti particolarmente incisivi nell'esercizio 2015 che peraltro non andranno a ripetersi negli esercizi futuri.

Per quanto riguarda il fondo per rinnovi il relativo accantonamento effettuato a fronte delle spese per le manutenzioni a cadenza periodica è stato pari ad € 10,3 milioni (nel 2014: € 11,8 milioni; - 12,9%); il relativo utilizzo è stato nel 2015 pari ad € 9,6 milioni (nel 2014: € 7,7 milioni; + 24,2%).

Altra voce importante è quella riguardante gli oneri diversi di gestione pari ad € 17,9 milioni (nel 2014: € 16,4 milioni; + 9,0%).

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 € 3,0 milioni (nel 2014: € 2,9 milioni) corrispondente al 2,4% dei ricavi netti da pedaggio: tale canone è corrisposto per il 42% (pari ad € 1,3 milioni) direttamente all'ANAS e per il 58% (pari ad € 1,7 milioni) allo Stato.

È iscritta altresì l'integrazione del canone di concessione ANAS passata da € 12,9 milioni nel 2014 ad € 13,4 nel 2015 (+ 3,4%): tale importo corrisponde a quello inserito tra i ricavi trattandosi semplicemente di un incasso per conto di terzi ovvero di ANAS. Possiamo sinteticamente evidenziare che l'aumento dei costi della produzione (pari ad € 11,8 milioni) è stato determinato da una serie di fattori dei quali alcuni incidono in termini di aumento altri in termini di diminuzione. Segnaliamo le differenze più significative.

Le principali voci che registrano un aumento si riferiscono ai costi per ammortamenti (circa € 10,1 milioni in più), ai costi per servizi e più precisamente - come più sopra accennato - ai costi delle manutenzioni (circa € 1,8 milioni in più), al costo del personale (circa € 1,1 milioni in più) ed agli oneri diversi di gestione (circa € 1,4 milioni in più).

Le principali voci che registrano una diminuzione riguardano i costi relativi agli accantonamenti ed all'utilizzo del fondo per rinnovo (circa € 3,4 milioni in meno).

La differenza tra il valore ed il costo della produzione è pari a circa € 39,8 (nel 2014: circa € 43,8 milioni). Lo scostamento in meno di € 4,1 milioni (pari a - 9,3%) è dato da maggior aumento dei costi (per circa € 11,8 milioni) rispetto all'aumento dei ricavi (circa € 7,7 milioni).

Gli oneri finanziari ammontano ad € 24,7 milioni risultando inferiori a quelli dell'anno precedente (nel 2014: € 25,9 milioni; - 4,8%) e sono riferiti per € 13,1 milioni agli interessi passivi correlati al debito verso l'ANAS relativo al rimborso dei costi di realizzazione del Passante e per € 11,6 milioni agli interessi passivi relativi al finanziamento con CDP.

Gli interessi attivi (circa € 2,9 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 € 18,0 milioni (nel 2014: € 20,8 milioni; - 13,3%) con una diminuzione di € 2,8 milioni; le imposte sul reddito (IRES e IRAP) sono pari ad € 5,7 milioni (€ 7,3 milioni nel 2014); l'utile, come già anticipato, è pari ad € 11,9 milioni.

Allo scopo di fornire una più esauriente informazione della situazione economico-finanziaria ed a completamento della nota su riportata si riportano di seguito due prospetti, il primo con la rappresentazione degli indici di bilancio più significativi, il secondo con i dati del conto economico riclassificato a valore della produzione e a valore aggiunto.

Prospetto degli indici di bilancio

		2015		2014	
ROE	RISULTATO NETTO	11.931	13,86%	13.208	17,81%
	EQUITY	86.075		74.145	
ROI	RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	39.752	3,91%	43.808	4,47%
	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO MEDIO	1.017.339		980.083	
ROS	RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	39.752	29,54%	43.808	34,42%
	RICAVI DI VENDITA NETTI	134.567		127.292	
ROA	RISULTATO OPERATIVO + INTERESSI ATTIVI	42.663	4,00%	46.672	4,11%
	TOTALE ATTIVO (TOTAL ASSETS)	1.067.732		1.135.846	
RIGIDITA' IMPIEGHI	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO	1.022.107	95,73%	1.012.570	89,15%
	CAPITALE INVESTITO	1.067.732		1.135.846	
INDICE DI INDEBITAMENTO	DEBITI	962.971	1118,75%	1.044.174	1408,29%
	EQUITY	86.075		74.145	
INDICE DI INDEBITAMENTO TOTALE	PASSIVO - EQUITY	981.657	1140,46%	1.061.701	1431,93%
	EQUITY	86.075		74.145	
INDICE DI STRUTTURA SECCO	EQUITY	86.075	8,46%	74.145	7,57%
	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO MEDIO	1.017.339		980.083	
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'	ATTIVO CORRENTE	291.921	29,75%	316.124	29,79%
	PASSIVITA' CORRENTI	981.254		1.061.277	

Il ROE (return on equity) misura la redditività del capitale proprio. Esso si conferma positivo nel 2015 e si attesta al 13,86%. Il ROI (return on investment) misura la redditività del capitale investito. Esso si conferma positivo nel 2015 e si attesta al 3,91%. Il ROS (return on sales) misura la redditività aziendale in relazione alla capacità remunera-

tiva del flusso dei ricavi. Esso si conferma positivo nel 2015 e si attesta al 29,54%. Il ROA (return on assets) misura la redditività relativa al capitale investito o all'attività svolta (analogo al ROI ma per gestione caratteristica e patrimoniale). Esso si conferma positivo nel 2015 e si attesta al 4,00%. L'indice di rigidità degli impieghi misura il grado di flessibilità della composizione degli impieghi. Esso conferma l'elevato grado di rigidità degli impieghi aziendali (pari al 95,73% nel 2015). L'indice di indebitamento misura il rapporto fra mezzi di terzi e mezzi propri aziendali. Esso si riduce nel corso del 2015 attestandosi al 1.118,75% (nel 2014 era al 1.408,29%). L'indice di indebitamento totale misura il rapporto fra il totale passivo meno i mezzi propri ed mezzi propri aziendali. Esso si riduce nel corso del 2015 attestandosi al 1.140,46% (nel 2014 era al 1.431,93%). L'indice di struttura secco misura il rapporto fra mezzi propri e capitale investito immobilizzato medio. Esso aumenta nel corso del 2015 attestandosi al 8,46% (nel 2014 era al 7,57%). Il quoziente di disponibilità misura il rapporto fra l'attivo corrente ed le passività correnti. Esso rimane sostanzialmente invariato nel corso del 2015 attestandosi al 29,75% (nel 2014 era al 29,79%).

Conto economico riclassificato (migliaia di euro)

	31/12/2015	Incidenza % sui ricavi	31/12/2014	Incidenza % sui ricavi
RICAVI				
Ricavi netti da pedaggio	126.843	94,26%	119.847	94,15%
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.706	4,98%	6.347	4,99%
Altri proventi e ricavi	1.018	0,76%	1.098	0,86%
TOTALE RICAVI	134.567	100,00%	127.292	100,00%
Costi esterni della produzione	-21.792	-16,19%	-19.261	-15,13%
Altri costi e saldo plus/minus	-4.572	-3,40%	-3.523	-2,77%
VALORE AGGIUNTO	108.203	80,41%	104.507	82,10%
Costo del lavoro netto	-18.979	-14,10%	-17.925	-14,08%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	89.224	66,30%	86.582	68,02%
Ammortamenti	-48.763	-36,24%	-38.686	-30,39%
Accantonamenti a fondi rischi e oneri	-708	-0,53%	-4.087	-3,21%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	39.752	29,54%	43.808	34,42%
Proventi e oneri finanziari	-21.748	-16,16%	-23.034	-18,10%
Rettifiche di attività/vendita di partecipazioni	-5	0,00%	0	0,00%
RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	17.999	13,38%	20.774	16,32%
Proventi e oneri straordinari	0	0,00%	0	0,00%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	17.999	13,38%	20.774	16,32%
Imposte sul reddito d'esercizio	-6.068	-4,51%	-7.565	-5,94%
UTILE DEL PERIODO	11.931	8,87%	13.208	10,38%

Il margine operativo lordo / MOL / EBITDA (earnings before interests, taxes, depreciation and amortisation) ammonta nel 2015 a 89.224 euro/migliaia pari al 66,30% del totale ricavi netti (era del 68,02% nel 2014). Il risultato operativo / RO / EBIT (earnings before interests and taxes) ammonta nel 2015 a 39.752 euro/migliaia pari al 29,54% del totale ricavi netti (era del 34,42% nel 2014). Il saldo dei proventi e oneri finanziari ammonta a - 21.748 euro/migliaia pari al 16,16% del totale dei ricavi netti (era del 18,10% nel 2014). L'utile del periodo ammonta nel 2015 a 11.931 euro/migliaia pari al 8,87% del totale ricavi netti (era del 10,38% nel 2014).

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 effettuate recentemente per conto di CAV da una Società specializzata nel settore prevedono per il 2016 un incremento del + 1,3%. Si ritiene peraltro opportuno far presente che i primi dati a consuntivo del 2016 riferiti al trimestre gennaio - marzo sono decisamente confortanti e nettamente superiori alle previsioni registrando infatti un incremento rispetto allo stesso periodo del 2015 pari al + 7,64%.

In secondo luogo si deve tener conto che nel 2016 - come già accennato in altra parte della relazione - le percorrenze chilometriche aggiuntive a differenza degli anni precedenti non sono diminuite restando invariate (km 17,600) rispetto al 2015 mentre - d'altro canto - sono state prorogate a tutto il 2016 le iniziative di scontistica del pedaggio per gli utenti pendolari sia a livello locale (tratto Mirano/Dolo - Padova Est) sia a livello nazionale.

In terzo luogo le tariffe: nel 2016 sono rimaste invariate rispetto al 2015. Con decreto interministeriale MIT/MEF l'aggiornamento tariffario è stato infatti sospeso in attesa dell'approvazione del nuovo piano economico - finanziario.

In uno scenario generale caratterizzato dai primi segnali di ripresa economica e tenendo conto degli elementi sopra indicati si può prudenzialmente ipotizzare per il 2016 un aumento dei ricavi.

I costi della produzione si ritiene possano consolidarsi su valori sostanzialmente equivalenti a quelli del 2015.

Per quanto riguarda infine gli interessi passivi, il loro valore dovrebbe diminuire in conseguenza e per effetto della positiva conclusione dell'operazione di finanziamento tramite emissione obbligazionaria nella forma tecnica del Project Bond pari ad € 830 milioni: sotto questo aspetto da un lato si deve considerare il favorevole tasso di interesse con cui si è chiusa l'operazione determinatosi in una percentuale pari al 2,115%, dall'altro lato si deve tener conto del prestito subordinato ANAS di € 136 milioni - di cui si è detto in altro punto della relazione - ed il cui tasso di interesse è pari all'8,75%.

Sulla base delle considerazioni suesposte si può prevedere in definitiva una positiva conclusione anche del bilancio 2016.

Gestione finanziaria

Al 31 dicembre 2015 le disponibilità liquide ammontano a circa € 50,8 milioni (nel 2014: € 67,0 milioni) con una diminuzione di € 16,3 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 da un lato rimborsare il mutuo assunto con Cassa Depositi e Prestiti relativo alla linea IVA e giunto alla sua naturale scadenza in data 31 dicembre 2015 per un importo, comprensivo degli interessi maturati, di circa € 59,2 milioni e dall'altro 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 2016

Come noto in data 12 aprile 2016 si è conclusa l'operazione Project Bond che sotto l'aspetto finanziario ha determinato alcuni importanti effetti:

- l'emissione obbligazionaria ha comportato l'acquisizione dagli Investitori istituzionali di € 830 milioni oltre ad altri € 136 milioni da ANAS come prestito subordinato correlato all'Imposta sul Valore Aggiunto sulla fattura relativa al saldo del Passante.
- con le somme suddette la Società ha estinto il mutuo relativo alla linea senior esistente con Cassa Depositi e Prestiti con corresponsione anche dei relativi interessi maturati per un importo complessivo pari ad € 334,5 milioni ed altresì ha rimborsato integralmente ANAS per le anticipazioni dalla stessa ANAS erogate a suo tempo per la realizzazione del Passante versando, al netto delle partite a credito, un importo di € 446,2 milioni.
- contestualmente sono stati pagati in gran parte i costi connessi all'operazione di finanziamento Project Bond riferiti alle attività dei soggetti a vario titolo coinvolti nell'operazione stessa quali - tra i principali - la Banca Europea per gli Investimenti, i Bookrunners e l'Agenzia di Rating per un importo di quasi € 20 milioni.
- sono state costituite apposite riserve così come previste dalla documentazione contrattuale correlata ai Project Bond per un importo complessivo di € 72,9 milioni e
 - più precisamente - Debt Service Reserve Account per € 36,3 milioni, Capex Reserve Account per € 32,0 milioni e Maintenance Reserve Account per € 4,6 milioni.

Al termine della suddetta operazione di finanziamento la Società ha ancora una disponibilità liquida di oltre € 20 milioni cui andranno ad aggiungersi le risorse finanziarie generate dal cash - flow conseguente all'ordinaria gestione autostradale e dai ricavi tipici autostradali (pedaggi), risorse che consentiranno di far fronte ai fabbisogni finanziari ovvero, in primo luogo, quelli derivanti dal prestito obbligazionario con il rimborso delle quote in linea capitale e delle quote in linea interessi dei Project Bond per un totale complessivo di € 47,8 milioni (regolate con cadenza semestrale e corrispondenti al 30 giugno 2016 ad € 12,4 milioni per quota capitale e ad € 3,8 milioni per interessi ed al 31 dicembre 2016 ad € 22,9 milioni per quota capitale e ad € 8,7 milioni per interessi) ed in secondo luogo quelli correlati agli investimenti per esigenze funzionali alla gestione dei tratti autostradali in concessione nonché quelli relativi alla conclusione delle opere complementari e di completamento del Passante.

Principali rischi e incertezze

Di seguito vengono fornite le informazioni ex art. 2428 del c.c. volte ad analizzare in maggior dettaglio i principali rischi e incertezze cui è esposta la società.

Rischio traffico e rischio tariffa

La società risente nello sviluppo dei propri ricavi del combinato effetto delle variazioni di traffico e delle variazioni tariffarie. Le variazioni del traffico sono determinate essenzialmente da dinamiche esogene influenzate dall'andamento economico generale. Le variazioni tariffarie sono determinate dall'iter approvativo in capo all'Ente concedente e dalle formule convenzionali. Si rimanda al paragrafo Gestione autostradale per una più esaustiva trattazione dell'argomento.

Rischio di carattere finanziario

Il fabbisogno finanziario necessario all'operatività ordinaria, ai piani manutentivi ed agli impegni convenzionali è soddisfatto dai mutui e dalle linee di credito attualmente esistenti. Nel corso del 2016 vi è stato un cambiamento nelle fonti di finanziamento grazie all'emissione dei project bond (di cui si è già ampiamente trattato precedentemente).

Fra gli impegni convenzionali si evidenzia il rispetto del requisito di solidità patrimoniale di cui all'art. 3, comma 2, lettera t, che rimanda all'allegato K della Convenzione vigente.



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 2015 non sono intervenute variazioni sull'assetto infrastrutturale fatta salva l'apertura al traffico in data 1 aprile della nuova stazione autostradale di Martellago/Scorzè.

Indichiamo - anche per comodità di riferimento dei dati esposti nei 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 2015 sono stati 1.724.303.507 (nel 2014: 1.671.753.585) registrando un aumento pari a + 3,14% segnando un'inversione di tendenza rispetto agli anni precedenti ed una ripresa dopo alcuni esercizi di segno negativo.

Sistema chiuso

Nell'anno 2015 in tutto il sistema chiuso (parte in A4 e parte in A57) sono stati registrati 39.573.070 veicoli effettivi (nel 2014: 37.872.183 con un aumento di 1.700.887 unità ed un incremento in percentuale pari al + 4,49%); i correlati veicoli/chilometro sono stati 1.024.444.293 (nel 2014: 971.068.331; + 5,50%) cui corrispondono 22.209.693 veicoli teorici (nel 2014: 21.052.516; + 5,50%).

I numeri suddetti riportati a livello giornaliero danno i seguenti risultati: 108.419 veicoli effettivi medi giornalieri (VEMG) contro i 103.759 del 2014 (+ 4,49%); 2.806.697 veicoli chilometro medi giornalieri (VKmMG) contro i 2.660.461 del 2014 (+ 5,50%); 60.848 veicoli teorici medi giornalieri (VTMG) contro i 57.678 del 2014 (+ 5,50%).

Indichiamo, per completezza di informazione, anche le risultanze di traffico in ambito nazionale che segnano un incremento stimato attorno al + 3,60% (preconsuntivo; fonte AISCAT).

Sistema aperto

Per traffico in sistema aperto si intende qui come nel 2014 quello rilevato in entrata ed in uscita alle stazioni di Venezia/Mestre (località Marghera), Mira/Oriago e Mirano/Dolo 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.

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

Nel 2015 sono stati registrati 29.405.850 transiti (nel 2014: 28.564.421 con un aumento del + 2,95%) che hanno generato complessivamente 699.859.230 veicoli/chilometro (nel 2014: 700.685.254; pari a - 0,12%) così suddivisi: v/km 517.542.960 relativi alle percorrenze aggiuntive (corrispondenti nel 2015 a km 17,600) applicate ad ogni transito presso le suddette stazioni (nel 2014: v/km 523.585.844 con un decremento del - 1,15% determinato da due fattori: da un lato il favorevole andamento del traffico che ha registrato un maggior numero di transiti rilevati alle cinque stazioni e dall'altro la diminuzione di 730 metri delle percorrenze aggiuntive che nell'anno precedente erano pari a km 18,330); v/km 182.316.270 (nel 2014: v/km 177.099.410; + 2,95%) relativi al chilometraggio forfettario (km 6,200) della Tangenziale di Mestre.

Ribadiamo - come già accennato - che il numero dei transiti suindicato non comprende le operazioni di entrata ed uscita alle stazioni di Venezia/Mestre, Mira/Oriago e Mirano/Dolo con origine/destinazione reciproca 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 altresì 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 ha trovato una conclusiva soluzione per l'appunto nel 2014.

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

Si deve peraltro precisare che a fronte di una richiesta della Società, il Ministero delle Infrastrutture - considerati i risultati ottenuti nel biennio 2014/2015 e tenuto conto della situazione economica congiunturale ha autorizzato il prosieguo della sperimentazione anche per l'anno 2016.

I transiti interni tra le suddette stazioni (non assoggettati a pedaggio) nel 2015 sono stati 10.424.662 (nel 2014: 9.825.057; + 6,10%).

Nel 2015 il numero di utenti pendolari residenti nei comuni Mirano, Dolo, Mira, Spinea e Pianiga (tutti in provincia di Venezia) che hanno usufruito del sistema di abbonamenti sul percorso Mirano/Dolo - Padova Est (classe A; utilizzo di Telepass; sconto del 40%) è pari a 253 per un totale annuo di 31.772 transiti con un minor introito da pedaggio per CAV di circa € 38.000 (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 mt. 1,30) che rappresenta convenzionalmente i veicoli leggeri; classe B (autoveicoli a due assi con altezza al primo asse superiore a mt. 1,30); classi 3, 4 e 5 (veicoli a tre, quattro e cinque assi); nelle classi dalla B alla 5 sono ricompresi i veicoli pesanti.

La composizione del traffico è da anni sostanzialmente costante; i veicoli considerati convenzionalmente leggeri hanno generato il 75,46% del totale dei veicoli/chilometro (traffico pagante sia in sistema chiuso che aperto) mentre i veicoli pesanti il 24,54%.

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 aperta al traffico 1 aprile 2015 - 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 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 una 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.

In relazione a quanto sopra 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 23,67% così scomponibili: 10,22% come contanti manuali e 13,45% come contanti per casse automatiche.

L'insieme dei vari sistemi di pagamento automatizzato è pari al 76,33% dei transiti paganti ed è così composto: utenti con tessera ordinaria Viacard a pagamento differito 1,32%; utenti con apparato Telepass abbinato a codice Viacard differito 36,05%; utenti con apparato Telepass Family abbinato a codice bancario 30,73%; utenti con tessera Viacard a scalare d'importo 0,78%; utenti Europass con carta di credito abbinata a Telepass 0,13%; utenti con tessera Bancomat/Servizio Fast Pay 3,26%; utenti con carte di credito 4,06%.

Pur a fronte di non considerevoli scostamenti rispetto all'anno precedente, si conferma anche nel 2015 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 2015 rappresentano da soli complessivamente il 66,91% contro il 66,83% nel 2014.

Introiti da pedaggio

Nel 2015 gli introiti da pedaggio (al netto di IVA e del canone integrativo ANAS) sono stati complessivamente pari a € 126,8 milioni contro i 119,8 milioni del 2014.

Il risultato finale - che registra un aumento di circa € 7,0 milioni pari al + 5,84% - è stato determinato da alcuni fattori di segno positivo (favorevoli risultanze del traffico ed aumenti tariffari applicati dal 1 gennaio 2015) ed un fatto di segno negativo (diminuzione delle percorrenze aggiuntive).

È opportuna una precisazione: gli incrementi in percentuale autorizzati rappresentano pur sempre un aumento nominale delle tariffe unitarie chilometriche mentre il pedaggio finale effettivo all'utenza comprende l'IVA e le aliquote chilometriche relative al canone integrativo ANAS (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 novembre 2001.

È del tutto evidente che l'effetto di tali arrotondamenti, a volte positivo ed a volte negativo, nel 2015 è stato complessivamente favorevole.

Il dato dei ricavi suindicato è composto dagli introiti relativi ai pedaggi corrisposti dal traffico transitante sui vari tratti autostradali in concessione a CAV e più precisamente: dal traffico sul Passante (A4) e dal traffico sul tratto Padova - Mirano/Dolo (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 17,600 (nel 2015) relativo ai chilometri aggiuntivi per il finanziamento del Passante.

Su base statistica si può stimare che i ricavi da pedaggio siano così suddivisi: 50,70% ricavi dal Passante vero e proprio; 19,01% ricavi dal tratto chiuso Padova - Mirano/Dolo; 22,40% ricavi dal sistema aperto relativi ai transiti alle stazioni per km 17,600; 7,89% ricavi dai transiti alle stazioni per km 6,200.

L'integrazione del canone a favore di ANAS è stato complessivamente pari ad € 13.364.970 (nel 2014: € 12.924.328; + 3,41%). L'aumento è correlato essenzialmente all'andamento del traffico (di segno positivo nel 2015) 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 a partire da febbraio 2014, su richiesta del Governo, era stata introdotta in via sperimentale fino al 31 dicembre 2015 un sistema di modulazione tariffaria a favore di utenti che percorrono l'autostrada per il raggiungimento del posto di lavoro 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.

Nel 2015 l'applicazione delle suddette agevolazioni ha determinato complessivamente per CAV un minore introito da pedaggio di circa € 178.000 (al lordo di IVA) con una media mensile di 4.100 utenti che hanno usufruito della suddetta scontistica per un totale complessivo annuo di 692.768 transiti.

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 l'Imposta sul Valore Aggiunto (IVA) prevista 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 2015 sono state definite in km 17,600. Tale chilometraggio è diminuito rispetto al 2014 (730 metri in meno) in applicazione di quanto stabilito nella vigente convenzione e nell'allegato piano finanziario regolatorio. Nel 2016 detto chilometraggio virtuale è rimasto invariato come si dirà più avanti.

Con istanza formulata il 15 ottobre 2014, la Società ha proposto al Ministero delle Infrastrutture un incremento per il 2015 del + 2,80% per tutte le tariffe (sia del Passante, sia del tratto Padova - Mirano/Dolo sia della Tangenziale di Mestre).

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

In data 30 dicembre 2014 è pervenuto dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti un Protocollo d'Intesa con proposta di contenere gli adeguamenti tariffari per l'anno 2015 entro l'1,50% quale misura necessaria al conseguimento dell'obiettivo prioritario di superamento della contingente congiuntura economico - finanziaria: detto documento ha previsto 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 della Delibera CIPE n. 39/2007 e n. 27/2013 garantendo con ciò la prosecuzione degli investimenti per l'anno 2015.

La Società ha aderito alla proposta del MIT ed ha sottoscritto il succitato Protocollo d'Intesa.

In data 31 dicembre 2014 è stato quindi emanato dai Ministri competenti (Infrastrutture e Trasporti ed Economia e Finanze) il Decreto Interministeriale di autorizzazio-

ne all'applicazione delle nuove tariffe a partire dal 1 gennaio 2015 incrementate per l'appunto dell'1,50%.

In concomitanza - come sopra accennato - anche le percorrenze aggiuntive di competenza CAV, applicate alle stazioni suindicate sono state, su disposizione di MIT/SVCA, ulteriormente ridotte di 730 metri passando da km 18,330 a km 17,600 come peraltro previsto nel Piano Finanziario Regolatorio.

Un cenno anche agli aspetti tariffari per il 2016

In data 14 ottobre 2015 la Società ha presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 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 + 2,59%, quale percentuale di adeguamento unica per tutte le tariffe unitarie chilometriche della Società.

In data 31 dicembre 2015 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze ha emanato il Decreto Interministeriale che sospende, in via provvisoria, l'aggiornamento tariffario applicabile dal 01 gennaio 2016 in attesa dell'approvazione del nuovo Piano Economico - Finanziario.

Con nota del 30 dicembre 2015 il MIT/Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali ha confermato per l'anno 2016 in km 17,600 (invarianti quindi rispetto al 2015) le percorrenze chilometriche aggiuntive di spettanza CAV applicate alle barriere di Venezia/Mestre, Mirano/Dolo e Mira/Oriago sulla A57 gestite da CAV, di Venezia Nord sulla A27 gestita da Autostrade per l'Italia e di Venezia Est sulla A4 gestita da Autovie Venete.

Con altra nota del 30 dicembre 2015 il MIT/DGVCA ha comunicato a CAV che la sperimentazione di agevolazione tariffaria (progetto abbonamenti - sconto del 40%) sul percorso tra le stazioni di Mirano/Dolo e Padova Est (in scadenza al 31 dicembre 2015) può essere prolungata sempre in via sperimentale per ulteriori 12 mesi con nuova scadenza al 31 dicembre 2016.

Con ulteriore nota del 31 dicembre 2015 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha altresì proposto all'intero settore autostradale la proroga per ulteriori 12 mesi dell'agevolazione tariffaria (sconto 20%) a carattere nazionale stabilita dal precedente Protocollo di Intesa del 24 febbraio 2014 con riconoscimento dei mancati introiti secondo le previsioni già precedentemente individuate nel medesimo Protocollo d'Intesa: tutte le Società hanno manifestato la loro disponibilità ferma restando l'irrinunciabilità del recupero dei minori ricavi che potrà avvenire in occasione del primo utile aggiornamento del Piano Economico Finanziario.

Altre informazioni gestionali

Incidenti e Servizio Assistenza

Nel 2015 gli incidenti nell'intero sistema autostradale (chiuso più aperto) in concessione a CAV sono stati complessivamente 234 (nel 2014: 203; + 15,27%); di questi 137 sono riferiti a veicoli leggeri (stesso numero del 2014) e 97 riferiti ai veicoli pesanti (nel 2014: 66; + 46,97%).

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 (ovvero veicoli/chilometro) effettuate dalle unità veicolari nel periodo considerato: il tasso di incidentalità viene convenzionalmente espresso per 100 milioni di veicoli chilometro).

Confrontando il 2014 ed il 2015, il tasso di sinistrosità (per 100 milioni di chilometri percorsi) dei veicoli leggeri passa da 10,86 a 10,53 (- 3,04%), per i veicoli pesanti passa da 16,07 a 22,93 (+ 42,69%) ed il tasso complessivo passa da 12,14 a 13,57 (+ 11,78%).

I dati suddetti indicano il numero assoluto di incidenti avvenuti: va precisato tuttavia che vengono rilevati (e definiti come "incidenti") quegli eventi incidentali dai quali siano derivate conseguenze alle persone di qualsiasi gravità (feriti e/o decessi) nonché quelli in asse autostradale (con esclusione dei piazzali di stazione) anche con soli danni materiali.

Forniamo di seguito alcuni ulteriori dati riguardanti la nostra autostrada (sistema chiuso).

Dal 2014 al 2015 gli incidenti che hanno determinato danni alle persone aumentano da 76 a 83 (+ 9,21%); il tasso per 100 milioni di chilometri percorsi passa da 4,55 a 4,81 (+ 5,71%); in ambito nazionale - preconsuntivo fonte AISCAT - il tasso è pari a 8,13.

Le persone ferite salgono da 120 a 130 (+ 8,33%); il tasso passa da 7,18 a 7,54 (+ 5,01%); a livello nazionale - preconsuntivo fonte AISCAT - il tasso è pari a 14,14.

Le persone decedute sono state 3 (nel 2014: 4; - 25,00%); il tasso passa da 0,24 a 0,17 (- 29,17%); il tasso nazionale - preconsuntivo fonte AISCAT - è pari a 0,28.

Ricordiamo che in caso di sinistri e di interventi sulla Tangenziale, nel tratto che attraversa la città di Mestre (sistema aperto), 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".

Facciamo inoltre presente che le Società concessionarie interessate per 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 alterna-

tivo 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 2015 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.

Come si può notare i suddetti tassi di sinistrosità sopra riportati si attestano su valori inferiori rispetto ai tassi di sinistrosità rilevati nel settore autostradale in ambito nazionale.

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, sito web con pagine informative e dedicate e con possibilità di visualizzazione del traffico con telecamere, costanti aggiornamenti d'informazione sulla viabilità tramite radio nazionali e locali per eventi in tempo reale); attività del centro operativo tramite capillare sorveglianza; 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 ed attualmente in fase di revisione ed aggiornamento.

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 cinque organizzazioni - tutte di livello nazionale - operanti in ambito autostradale sulla base di procedure d'intervento convenzionalmente prestabilite.

Nel 2015 si sono registrati complessivamente 4.234 interventi (con un aumento del + 7,08% rispetto ai 3.954 interventi del 2014).

Il tasso d'intervento espresso per 1 milione di chilometri percorsi è pari a 2,37 (nel 2014: 2,46; + 3,52%).

Aree di Servizio e Hotel

Nel 2015 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 4.803.000 litri di benzina (+ 4,09%); 22.325.000 litri di gasolio (+ 12,36%); 2.764.000 litri di GPL (+ 122,54%); 5.812 kg di lubrificanti (+ 15,52%): le attività collaterali (autoemporio) presso le medesime Aree di Servizio sono state pari ad € 182.000 (+ 22,97%).

I bar ed i ristoranti hanno registrato un fatturato totale, al netto di IVA, di € 6.532.000 (+ 7,82%); le attività commerciali collaterali (market) presso i medesimi bar ed i ristoranti € 3.363.000 (+ 16,17%); le attività commerciali complementari € 5.136.000 (+ 13,91%)

L'hotel di Marghera ha fatturato complessivamente per attività di ristoro, servizi vari, alloggi e pernottamenti € 3.270.000 (- 4,75%).

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 2015 hanno determinato proventi netti per € 4.226.888 (+ 9,40%).

Centro Servizi

Presso i Centro Servizi vengono svolte varie attività di assistenza agli utenti e fornita una vasta gamma di servizi e prestazioni tra cui 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.

Complessivamente nel corso del 2015 l'attività a favore della clientela si è concretizzata in circa 48.637 operazioni al Centro Servizi di Padova Est di 81.598 operazioni al Centro Servizi di Venezia/Mestre di cui - tra le più significative - 10.667 rmpp incassati, 20.142 movimentazioni Telepass (consegne, ritiri, sostituzioni), 46.844 movimentazioni targhe e 9.879 tessere a scalare vendute (per un incasso complessivo di circa € 555.000).

Nel corso del 2015 il Centro Servizi di Mestre è stato oggetto di importanti lavori di ristrutturazione che hanno permesso di ampliare lo spazio per gli uffici e per la clientela con dotazione di nuove tecnologie.

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" da mettere a disposizione dell'utenza tramite canali radio nazionali. Particolarmente apprezzato dall'utenza è l'informazione di eventi emergenziali in tempo reale effettuata tramite una radio locale con ampio bacino di ascolto.

Mantiene altresì l'aggiornamento della situazione della viabilità sul sito internet aziendale.

Ausiliari della Viabilità

Il Servizio di assistenza all'utenza 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 fisiche 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 di 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 22bis).

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

La situazione amministrativa - contabile tra CAV ed ANAS

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

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

La convenzione prevede ovviamente anche le fonti di finanziamento occorrenti a CAV per far fronte agli impegni di cui sopra così individuati: gli introiti da pedaggio relativi al Passante; gli introiti da pedaggio relativi alle tratte acquisite in concessione per subentro dal 01 dicembre 2009 alla concessionaria uscente; gli introiti da pedaggio relativi alle percorrenze chilometriche aggiuntive applicate alle stazioni diaframmanti 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 al 31 dicembre 2015 un debito netto di CAV nei confronti di ANAS di € 432.038.453.

I crediti di CAV assommano a complessivi € 179.311.154 così suddivisi: € 70.537.500 (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 € 7.967.542 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 € 611.349.607 e sono così suddivisi: € 476.319.456 (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); € 11.288.718 (relativi al rimborso all'ANAS dei costi sostenuti dalla stessa per le opere complementari e di completamento del Passante); € 96.913.528 (per interessi maturati dopo l'apertura del Passante e calcolati fino al 31 dicembre 2015 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); € 46.245 per altri debiti.

Oltre alla situazione sopra rappresentata si deve far presente che alla data del 31 dicembre 2015 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 ad € 1.278.575 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 2015 ad € 321.050.

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 2015, 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 2015.

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.

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. Nel corso del 2015 il Modello è stato aggiornato per integrarlo con le disposizioni relative alla prevenzione della corruzione e della trasparenza previste dalla L. 190/2012 e dal D. Lgs. 33/2013, per recepire la mutata struttura organizzativa e per l'attivazione del sistema di gestione della salute e della sicurezza certificato secondo lo standard BS OHSAS 18001:2007.

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 05 giugno 2015, ha adottato un regolamento di funzione e gestione dell'elenco aperto di operatori economici per l'affidamento di lavori, servizi e forniture ed un regolamento di funzione e gestione di un elenco aperto di operatori economici per l'affidamento dei servizi di ingegneria e architettura.

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 2015 la CAV ha trasmesso 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, 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.

Entro 15 gg dalla data in cui si sono tenute le assemblee, la CAV ha provveduto a trasmettere all'amministrazione regionale i verbali definitivi.

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 il concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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.

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.

Si evidenzia che la CAV S.p.A. ha provveduto a monitorare l'applicazione dei commi da 471 a 475 dell'Art. 1 della Legge 147/2013, richiedendo apposite

dichiarazioni sostitutive di atto notorio ai propri dipendenti, ai componenti degli organi sociali nonché ai lavoratori autonomi a cui la Società ha pagato delle prestazioni.

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, sempre nel sito istituzionale di CAV S.p.A., è pubblicato il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/2001.

SOCIETÀ PARTECIPATE

La CAV S.p.A. partecipa ad una società consortile e ad un consorzio. La consortile, che si occupa di razionalizzare e sviluppare servizi nei confronti degli utenti autostradali è in stato di liquidazione dal 14 maggio 2015. Il consorzio si occupa del coordinamento dei consorziati nello sviluppo delle attività di miglioramento dell'efficienza nel settore elettrico e termico. Pertanto, le due Società si occupano 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. Nel corso del 2015 le Società consorziate hanno deciso di chiudere l'esperienza di partecipazione nella SUS gestendo in modo diverso i servizi e le attività svolte dalla consortile. Pertanto il 07 maggio 2015 l'Assemblea di SUS S.C.p.A. ha deliberato di sciogliere anzitempo la Società ponendola in liquidazione garantendo comunque la continuità delle attività consortili fino al termine della liquidazione della Società. Nella stessa seduta l'Assemblea ha provveduto a nominare il Liquidatore nella persona di Giovanni Bordignon con ampi poteri per compiere tutti gli atti utili alla liquidazione. Lo stato di liquidazione della SUS è divenuto effettivo il 14 maggio 2015 dopo il deposito e l'iscrizione nel registro imprese.

La SUS ha sostanzialmente svolto due attività: la informazione alla clientela autostra-

dale e la gestione degli impianti pubblicitari posizionati lungo le tratte gestite dalle concessionarie consorziate

Sul fronte della gestione della pubblicità, l'attività di liquidazione ha anzitutto definito i rapporti con l'impresa affidataria del contratto per la gestione della pubblicità sui grandi impianti pubblicitari e successivamente ha riconsegnato alle Società autostradali sia i grandi che i piccoli impianti pubblicitari riportando in capo alle Concessionarie l'intera titolarità gestionale delle autorizzazioni sugli impianti.

Sul fronte della informazione alla clientela autostradale, le attività di liquidazione svolte hanno consentito di giungere ad un accordo per la cessione ad Autovie Venete dell'intero ramo d'azienda per la gestione della comunicazione, comprensivo di tutti gli elementi che concorrono a formare il patrimonio dello stesso ramo ed in particolare, il personale, le immobilizzazioni materiali e i contratti in corso per l'esercizio dell'azienda. Le operazioni di liquidazione, sviluppate attraverso il confronto e l'accordo delle Consorziate, hanno permesso di salvaguardare per intero i livelli occupazionali: in data 20 novembre 2015, con la mediazione della Provincia di Treviso si è giunti ad un accordo tra la Servizi Utenza Stradale, Autovie Venete e CAV S.p.A. e le Organizzazioni sindacali interessate che ha visto: la rassegnazione delle dimissioni di 4 dipendenti da SUS; la assunzione dei detti quattro dipendenti da parte della CAV S.p.A.; la acquisizione da parte di Autovie Venete, a decorrere dal 1 gennaio 2016, del ramo d'azienda relativo al call center unitamente al mantenimento del rapporto di lavoro con gli 11 dipendenti rimasti in carico alla SUS.

Il bilancio al 31 dicembre 2015 chiude con un utile di circa 24 mila euro e, dal punto di vista patrimoniale presenta immobilizzazioni assai ridotte costituite solo da alcune azioni nella Infracom Italia S.p.A. per un valore a bilancio di € 2.433. Si sono ridotti anche i crediti che, tralasciando i rapporti con le Socie, ammontano ora a circa 30 mila euro.

La attività di liquidazione proseguirà definendo anzitutto la posizione della SUS rispetto a dei contenziosi sorti per ricorrere contro 44 verbali di contestazione irrogati dalla Polizia Stradale per presunte violazioni del codice della strada di altrettanti impianti pubblicitari e per la difesa contro un ricorso per una negata autorizzazione alla installazione di 45 impianti pubblicitari. L'importo complessivo delle sanzioni ammontava inizialmente a circa 200 mila euro.

Si evidenzia che in tutti i procedimenti richiamati la SUS è stata coinvolta quale gestore del contratto di pubblicità e, peraltro, a tenore della convenzione sottoscritta tra SUS e le quattro società autostradali consorziate, i poteri pubblicistici di autorizzazione della cartellonistica sono rimasti sostanzialmente in capo alle quattro società autostradali. Conseguentemente l'eventuale esborso a carico della SUS dovrebbe essere sopportato economicamente dalla singola società interessata dalle violazioni del codice della strada o dalla singola società che ha negato l'autorizzazione.

La definizione del contenzioso determinerà la possibilità di giungere rapidamente al termine del processo di liquidazione della SUS le cui maggiori tappe possono essere rappresentate dalla cessione della partecipazione in Infracom e dal recupero dei crediti presso i clienti: entrambe le operazioni saranno facilitate dall'importo relativamente modesto delle poste in gioco.

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. Successivamente il Consorzio si è allargato ad altre Società autostradali ed il 22 dicembre 2010 anche la CAV è entrata a far parte del Consorzio Autostrade Italiane Energia. Il fondo consortile è di euro 113.949,30 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, Autogrill, Benetton Group, Aeroporti di Roma e Pavimental.

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 7,00 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 11.750 MWh corrispondente ad una spesa media annua di circa 1.900.000,00 euro.

Il Consorzio scade il 31.12.2020.



**BILANCIO
D'ESERCIZIO
AL
31.12.2015**

STATO PATRIMONIALE

ATTIVITÀ	31/12/2015	31/12/2014
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI		
I. Immobilizzazioni immateriali		
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	47.447	7.830
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	1.115.199	110.591.220
7) Altre immobilizzazioni immateriali	749.652.539	679.206.623
	750.815.185	789.805.673
II. Immobilizzazioni materiali		
1) Terreni e fabbricati	19.161	22.644
2) Impianti e macchinario	115.203	165.005
3) Attrezzature industriali e commerciali	29.333	35.557
4) Altri beni	259.885	336.010
	423.582	559.216
III. Immobilizzazioni finanziarie		
Partecipazioni in:		
b) Imprese collegate	294.700	299.767
d) Altre imprese	1.058	1.058
	295.758	300.825
Totale immobilizzazioni	751.534.525	790.665.714
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I. Rimanenze		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.113.530	1.077.125
II. Crediti		
1) Verso clienti:		
- esigibili entro 12 mesi	2.502.255	5.000.883
- esigibili oltre 12 mesi	744.189	834.520
4bis) Crediti tributari		
- esigibili entro 12 mesi	21.845.739	19.996.853
- esigibili oltre 12 mesi	24.680.619	44.646.306
4ter) Imposte anticipate	918.835	1.292.565
5) Verso altri:		
- esigibili entro 12 mesi	190.066.180	177.011.475
- esigibili oltre 12 mesi	23.532.842	28.221.885
	264.290.659	277.004.487
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	0
IV. Disponibilità liquide		
1) Depositi bancari e postali	50.702.416	67.024.702
3) Denaro e valori in cassa	69.758	68.363
	50.772.174	67.093.065
Totale attivo circolante	316.176.363	345.174.677
D) RATEI E RISCONTI ATTIVI	21.539	5.258
TOTALE ATTIVITÀ	1.067.732.427	1.135.845.649

PASSIVITÀ	31/12/2015	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	59.196.021	47.641.383
- Riserva non distribuibile ex art.2426 cc	25.826	25.826
- Riserva vincolata per infrastrutturazione viaria	9.776.227	9.776.227
- Riserva vincolata per sanzioni e penali	175.000	175.000
- Riserva vincolata per differenze su manutenzioni	2.571.608	918.054
IX. Utile (perdita) di esercizio	11.930.739	13.208.192
	86.075.421	74.144.682
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI		
3) Altri:		
a) per rischi	150.000	150.000
b) per oneri	482.006	0
c) per rinnovi	17.245.633	16.537.288
	17.877.639	16.687.288
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO		
SUBORDINATO	403.195	424.090
D) DEBITI		
4) Debiti verso banche		
- esigibili entro 12 mesi	332.150.000	82.513.164
- esigibili oltre 12 mesi	0	332.150.000
7) Debiti verso fornitori	5.369.578	5.474.973
12) Debiti tributari	508.772	2.613.669
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.020.960	1.195.196
14) Altri debiti	623.921.680	620.227.378
	962.970.990	1.044.174.380
E) RATEI E RISCOINTI PASSIVI	405.182	415.209
TOTALE PASSIVITÀ	1.067.732.427	1.135.845.649
CONTI D'ORDINE	31/12/2015	31/12/2014
Beni di terzi presso la Società	97.725	68.450
TOTALE CONTI D'ORDINE	97.725	68.450

CONTO ECONOMICO

	31/12/2015	31/12/2014
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	146.914.265	139.117.637
5) Altri ricavi e proventi:	1.017.817	1.098.432
	147.932.082	140.216.069
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	1.056.156	969.249
7) Per servizi	20.162.862	17.730.785
8) Per godimento di beni di terzi	609.675	581.664
9) Per il personale:		
a) salari e stipendi	13.312.429	12.595.648
b) oneri sociali	4.218.887	4.000.745
c) trattamento di fine rapporto	958.866	911.567
e) altri costi	488.926	417.483
	18.979.108	17.925.443
10) Ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	48.561.399	38.432.369
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	191.475	254.053
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	10.212	0
	48.763.086	38.686.422
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-36.405	-20.355
13) Altri accantonamenti		
b) Accantonamento al fondo per rinnovi	10.261.136	11.779.822
c) Utilizzo fondo per rinnovi	-9.552.790	-7.692.843
14) Oneri diversi di gestione	17.936.863	16.447.716
	108.179.691	96.407.903
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE	39.752.391	43.808.166

	31/12/2015	31/12/2014
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
16) Altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi	2.910.942	2.863.824
17) Interessi ed altri oneri finanziari	24.659.405	25.898.313
	-21.748.463	-23.034.489
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
18) Rivalutazioni:		
a) di partecipazioni	0	0
19) Svalutazioni:		
a) di partecipazioni	5.067	0
	-5.067	0
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		
20) Proventi	0	0
21) Oneri	0	0
	0	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	17.998.861	20.773.677
22) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) imposte correnti	5.694.392	7.264.257
b) imposte differite	0	0
c) imposte anticipate	373.730	301.228
	-6.068.122	-7.565.485
23) Utile (perdita) dell'esercizio	11.930.739	13.208.192

NOTA INTEGRATIVA

Struttura e contenuto del bilancio

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015 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 al periodo di confronto.

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.

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:

Concessioni, licenze, marchi e diritti simili

Le concessioni, licenze, marchi e diritti simili sono valutati al costo e ridotti dell'ammortamento diretto e sistematico 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 e sistematico 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), 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 - fino alla data di estinzione dello stesso avvenuta il 12 aprile 2016.

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 annuali 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 del periodo.

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 periodi, l'entità dei quali varia in ragione del tempo.

Patrimonio netto

Rappresenta la differenza fra tutte le voci dell'attivo e del passivo determinate secondo i principi sopra enunciati ed esprime la consistenza del patrimonio di proprietà dell'impresa. Esso rappresenta, infatti, le cosiddette fonti di finanziamento interne.

Trattamento di fine rapporto

Il 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 periodo 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 periodo.

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 passivi-

tà 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 del periodo 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% (per il 2016) e del 24,00% (per gli esercizi successivi al 2016) 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 € 38.990.488. I movimenti avvenuti nell'esercizio si possono così riassumere:

	Saldo al 31.12.2014	Incremento	Decremento	Giroconto	Saldo al 31.12.2015
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	7.830	94.250	54.633	0	47.447
Immobilizzazioni in corso e acconti	110.591.220	9.482.782	0	-118.958.803	1.115.199
Altre immobilizzazioni immateriali	679.206.623	0	48.512.887	118.958.803	749.652.539
Totale	789.805.673	9.577.032	48.567.520	0	750.815.185

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

La voce immobilizzazioni in corso e acconti si riferisce: a) ai costi sostenuti per la realizzazione delle opere complementari e di completamento del Passante Autostradale di Mestre; quelle entrate in esercizio sono state spostate nelle altre immobilizzazioni immateriali; b) ai costi sostenuti per le altre opere realizzate sulla tratta gestita non ancora completate alla data di chiusura del bilancio; c) ai costi (studio di fattibilità) riferiti alle Aree di servizio; d) ai costi relativi al project bond.

Con riferimento alle opere complementari e di completamento si evidenzia lo spostamento da immobilizzazioni in corso ed acconti ad altre immobilizzazioni immateriali di € 118.112.353 a seguito dell'entrata in esercizio del casello di Martellago-Scorzè (in data 1 aprile 2015), del raccordo autostradale di Marcon (in data 26 febbraio 2015), della circonvallazione Nord di Mogliano Veneto (in data 18 dicembre 2015), nonché di altri interventi di viabilità di adduzione.

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

	Saldo al 31.12.2014	Incremento	Decremento	Giroconto	Saldo al 31.12.2015
Opere complementari e di completamento del Passante autostradale di Mestre	109.565.004	8.547.349	0	-118.112.353	0
Altre opere realizzate sulla tratta gestita	308.227	793.422	0	-846.450	255.199
Aree di servizio	28.000	0	0	0	28.000
Costi relativi al project bond	689.989	142.011	0	0	832.000
Totale	110.591.220	9.482.782	0	-118.958.803	1.115.199

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 rotonda sulla SS 319 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 rotonda innesto raccordo Marco Polo - SS14 e dei costi relativi al contratto di finanziamento con CDP (originariamente stipulato per € 423.500.000).

L'ammortamento è effettuato a quote costanti sull'intero periodo concessorio. L'ammortamento riguardante i costi relativi al contratto di finanziamento con CDP (originariamente stipulato per € 423.500.000), pari a € 6.243.724, è stato rimodulato tenendo conto della chiusura in data 12 aprile 2016 dell'operazione di emissione dei project bond, data in cui è stato effettuato il rimborso anticipato integrale di tale finanziamento.

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

	Costo storico				Ammortamenti accumulati				Immobiliz. immat. nette
	Saldo al 31.12.2014	Incrementi per acquisizioni / giroconti	Decrementi	Saldo al 31.12.2015	Saldo al 31.12.2014	Ammortamenti del periodo	Decrementi	Saldo al 31.12.2015	Saldo al 31.12.2015
Altre immobilizzazioni immateriali									
Passante Autostradale di Mestre	705.199.639	0	0	705.199.639	188.134.837	28.725.823	0	216.860.660	488.338.979
Opere complementari e di completamento	91.993.902	118.112.353	0	210.106.255	11.225.965	9.430.755	0	20.656.720	189.449.535
Indennizzo riconosciuto alla Soc. Ve/Pd	74.689.185	0	0	74.689.185	16.451.831	3.235.408	0	19.687.239	55.001.946
Altre opere realizzate sulla tratta gestita	4.070.132	846.450	0	4.916.582	673.556	209.809	0	883.365	4.033.217
Messa in sicurezza della SP 81	5.390.125	0	6.121	5.384.004	885.394	249.922	0	1.135.316	4.248.688
Nodo viario di San Giuliano a Mestre	7.746.853	0	0	7.746.853	1.410.097	352.042	0	1.762.139	5.984.714
Ristrutturazione caserma per la Polizia Stradale	300.000	0	0	300.000	7.002	16.278	0	23.280	276.720
Rotatoria innesto raccordo Marco Polo - SS14	800.000	0	0	800.000	25.920	43.005	0	68.925	731.075
Costi relativi al contratto di finanziamento con CDP	9.705.726	0	0	9.705.726	1.874.337	6.243.724	0	8.118.061	1.587.665
Totale	899.895.562	118.958.803	6.121	1.018.848.244	220.688.939	48.506.766	0	269.195.705	749.652.539

Con riferimento ai costi storici si commentano i principali valori riportati nella precedente tabella.

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 € 70.537.502 contabilizzati nel 2011 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 contabilizzati nel 2013 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, raccordo autostradale di Marcon), opere complementari asta principale (Variante di Robegano, rimozione barriera autostradale di Roncade in Comune di Mogliano Veneto), il casello di Martellago/Scorzè e la circonvallazione Nord di Mogliano Veneto.

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

Le altre opere realizzate sulla tratta autostradale gestita si riferiscono a nuovi impianti di segnaletica per € 185.756; fornitura e posa griglie per caditoie Passante per € 223.170; impianti stoccaggio cloruri per € 169.153; automatizzazioni impianti di esazione pedaggio per € 1.856.443; potenziamento sistemi telematici di gestione del traffico per € 443.073; remotizzazione accessi Preganziol e Spinea per € 39.491; varie per € 1.999.495.

Il costo sostenuto per la messa in sicurezza della SP 81 (entrata in esercizio nel 2011) nel tratto compreso tra la stazione autostradale di Mira/Oriago e la rotatoria sulla SS 319 in località Malcontenta, quello sostenuto per la riorganizzazione del "nodo" viario di San Giuliano a Mestre (entrato in esercizio nel 2011) e quello sostenuto per la rotatoria innesto raccordo Marco Polo - SS14 (entrata in esercizio nel 2014) rientrano tra gli impegni convenzionali della Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.

assunti dalla CAV al momento del subentro. Tali interventi finanziari riguardano la realizzazione di opere la cui proprietà e manutenzione resterà in capo a terzi.

I costi relativi alla ristrutturazione per la caserma della Polizia Stradale sono entrati in esercizio nel 2014.

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 23,310; 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 sette e più precisamente: Venezia/Mestre, Mira/Oriago, Mirano/Dolo e Padova Est (sul vecchio tracciato); Spinea, Martellago/Scorzè e Preganziol (sul Passante).

Immobilizzazioni materiali

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

	Saldo al 31.12.2014	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2015
Terreni e fabbricati	22.644	0	3.483	19.161
Impianti e macchinario	165.005	17.101	66.903	115.203
Attrezzature industriali e commerciali	35.557	1.308	7.532	29.333
Altri beni	336.010	37.432	113.557	259.885
Totale immobilizzazioni materiali	559.216	55.841	191.475	423.582

I movimenti intervenuti nell'esercizio si possono così riassumere:

	Costo storico				Ammortamenti accumulati				Immobiliz. immat. nette
	Saldo al 31.12.2014	Incrementi per acquisizioni	Decrementi per vendite	Saldo al 31.12.2015	Saldo al 31.12.2014	Ammortamenti del periodo	Decrementi per vendite	Saldo al 31.12.2015	Saldo al 31.12.2015
Immobilizzazioni materiali									
Terreni e fabbricati	34.838	0	0	34.838	12.194	3.483	0	15.677	19.161
Impianti e macchinario	683.730	17.101	0	700.831	518.725	66.903	0	585.628	115.203
Attrezzature industriali e commerciali	62.110	1.308	0	63.418	26.553	7.532	0	34.085	29.333
Altri beni	986.537	37.432	69.038	954.931	650.527	113.557	69.038	695.046	259.885
Totale	1.767.215	55.841	69.038	1.754.018	1.207.999	191.475	69.038	1.330.436	423.582

I terreni e fabbricati si riferiscono a costruzioni leggere.

Gli impianti e macchinario si riferiscono per € 649.967 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 € 55.841 si riferisce per € 17.101 a lame sgombraneve, per € 32.532 a computer e dotazioni informatiche, per € 4.900 a mobilio e per € 1.308 ad attrezzature industriali.

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.

Immobilizzazioni finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie sono costituite da partecipazioni.

	Saldo al 31.12.2014	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2015
Società collegate:				
• Servizi Utenza Stradale S.C.p.A. In liquidazione	299.767	0	5.067	294.700
Altre Società:				
• Consorzio Autostrade Italiane Energia	1.058	0	0	1.058
Totale	300.825	0	5.067	295.758

Le partecipazioni sono valutate con il metodo del patrimonio netto sulla base del bilancio al 31.12.2015. 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 in liquidazione: a) ricavi di € 48.292 derivanti dal service amministrativo (€ 44.000) e dalla gestione dell'attività pubblicitaria (€ 4.292); b) costi di € 200.925 derivanti dalla partecipazione alle spese del call center "Viaggiando ti informiamo". In data 7 maggio 2015 l'Assemblea dei soci di Servizi Utenza Stradale S.c.p.A ha deliberato lo scioglimento della società e la messa in stato di liquidazione (con effettività a far data dal 14 maggio 2015, dopo deposito ed iscrizione presso il Registro delle Imprese del 13 maggio 2015).

Sono riportati alcuni dati relativi alle società partecipate:

	Sede	Capitale Sociale	Patrimonio netto	Risultato dell'esercizio	Quota Posseduta (%)
Società collegate:					
• Servizi Utenza Stradale S.C.p.A. In liquidazione(*)	Cessalto (TV)	516.460	1.178.802	24.277	25,00
Altre Società:					
• Consorzio Autostrade Italiane Energia (**)	Roma	113.949	113.950	0	0,93

(*) I dati si riferiscono al bilancio al 31 dicembre 2015, approvato dall'Assemblea del 29 Aprile 2016.

(**) I dati si riferiscono al bilancio al 31 dicembre 2015, approvato dall'Assemblea del 19 Febbraio 2016.

Rimanenze

La voce aumenta di € 36.405 ed è così composta:

	31.12.2015	31.12.2014
Beni di consumo	122.898	113.364
Beni destinati alla manutenzione	990.632	963.761
Totale	1.113.530	1.077.125

Crediti

Ammontano a € 264.290.659 e registrano un decremento di € 12.713.828 rispetto all'esercizio precedente.

Risultano crediti di scadenza superiore a 5 anni per un importo di € 4.702.500 riferiti a crediti verso l'ANAS per contributi pubblici.

La voce è così composta:

	31.12.2015	31.12.2014
Crediti verso clienti:		
- esigibili entro 12 mesi	2.502.255	5.000.883
- esigibili oltre 12 mesi	744.189	834.520
Crediti tributari		
- esigibili entro 12 mesi	21.845.739	19.996.853
- esigibili oltre 12 mesi	24.680.619	44.646.306
Imposte anticipate	918.835	1.292.565
Crediti verso altri:		
- esigibili entro 12 mesi	190.066.180	177.011.475
- esigibili oltre 12 mesi	23.532.842	28.221.885
Totale	264.290.659	277.004.487

I crediti verso clienti diminuiscono di € 2.588.959 e si compongono come segue:

	31.12.2015	31.12.2014
Clienti	75.830	201.144
Clienti per fatture da emettere	3.170.614	5.634.259
Totale	3.246.444	5.835.403

I crediti per fatture da emettere comprendono € 799.065 per canoni di attraversamento (di cui per un importo pari a € 744.189 si prevede l'incasso oltre i 12 mesi), € 2.295.707 per royalties relative alle aree di servizio e € 75.842 per altri ricavi.

I crediti verso clienti oltre 12 mesi si riferiscono a canoni di attraversamento la cui recuperabilità è ritenuta certa in base alle trattative in corso.

I crediti tributari diminuiscono di € 18.116.801 rispetto all'esercizio precedente:

	31.12.2015	31.12.2014
Erario c/credito IVA		
- esigibile entro 12 mesi	19.965.688	19.674.835
- esigibile oltre 12 mesi	24.680.619	44.646.306
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 e D.L.66/14	0	799
Erario c/credito IRES	849.871	0
Erario c/credito IRAP	708.961	0
Totale	46.526.358	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. Esso diminuisce per effetto della compensazione ex art. 19, D.P.R. 633/1972, con il debito IVA maturato nel periodo. La quota entro 12 mesi è stata stimata tenendo conto dell'ammontare di credito IVA che si ipotizza sarà utilizzato a compensazione nel corso del 2016 a fronte dell'IVA a debito determinata della differenza fra operazioni attive e passive previste. La quota oltre 12 mesi rappresenta il credito IVA che si prevede di utilizzare in compensazione negli esercizi successivi al 2016.

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 € 373.730 rispetto all'esercizio precedente e si riferisce a:

	31.12.2015		31.12.2014	
	Ammontare differenze temporanee	Effetto fiscale	Ammontare differenze temporanee	Effetto fiscale
Compensi Amministratori	0	0	7.785	2.141
Manutenzioni su immobilizzazioni materiali	45.100	11.613	67.651	18.604
Accantonamento al fondo per rinnovi	2.234.982	596.469	3.951.360	1.086.624
Svalutazione crediti	10.212	2.808	0	0
Personale	1.012.855	278.535	665.109	182.905
Imposte	106.946	29.410	8.247	2.268
Interessi di mora	0	0	84	23
Totale	3.410.095	918.835	4.700.236	1.292.565

I crediti verso altri aumentano di € 8.365.662 e si compongono come segue:

	31.12.2015	31.12.2014
Società autostradali Interconnesse	33.310.108	27.930.722
• 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	47.025.000	42.322.500
- esigibile oltre 12 mesi	23.512.500	28.215.000
• Credito per interessi attivi	7.967.542	5.070.611
• Credito per oneri di esazione	806.112	806.112
Vari		
• esigibile entro 12 mesi	957.418	881.530
• esigibile oltre 12 mesi	20.342	6.885
Totale	213.599.022	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 € 179.311.154 è costituito da: a) contributo pubblico di € 100.000.000 (disposto dall'art. 1, comma 1045 della Legge 296/2006), di cui si sono verificate le condizioni per l'iscrizione in bilancio; b) contributo pubblico di € 70.537.500 (disposto dall'articolo 1, comma 78, lettere c) e i) della Legge n. 266/2005), che verrà incassato dall'ANAS medesima con le modalità e la tempistica previste nel Decreto Interministeriale n. 2428 del 5 marzo 2008, registrato dalla Corte dei Conti in data 7 maggio 2008 e verrà trasferito alla CAV ai sensi dell'articolo 7 della Convenzione di concessione (nei crediti esigibili entro 12 mesi sono iscritte le prime dieci rate di € 4.702.500 ciascuna relative alle annualità 2007 - 2016; nei crediti esigibili oltre 12 mesi sono iscritte le quote annuali che saranno incassate negli anni 2017 - 2021); c) interessi attivi per € 7.967.542 maturati sui summenzionati contributi; d) oneri di esazione per € 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 verso altri sono iscritti al netto del fondo rischi su crediti pari a € 190.865. Tale fondo è stato istituito per € 180.653 nel 2013, valore che corrisponde al 100% del credito vantato verso una società dichiarata fallita in quell'anno. Tale fondo è stato aumentato nel corso dell'esercizio di € 10.212 a fronte di un credito di sorto nel 2015.

Disponibilità liquide

La voce diminuisce di € 16.320.891 ed è così composta:

	31.12.2015	31.12.2014
Depositi bancari e postali	50.702.416	67.024.702
Denaro e valori in cassa	69.758	68.363
Totale	50.772.174	67.093.065

I depositi bancari e postali sono costituiti da: a) depositi postali di € 933.448; b) depositi bancari di € 48.621.407; c) versamenti pedaggi non ancora accreditati in c/c di € 1.147.561. In seguito alla sottoscrizione con Cassa Depositi e Prestiti del mutuo per complessivi

€ 423.500.000, l'Assemblea, in data 25 settembre 2012, ha deliberato il pegno in favore degli Enti Finanziatori sul saldo attivo dei conti correnti intestati alla Società.

Ratei e risconti attivi

Registrano un incremento di 16.281 rispetto all'esercizio precedente.

	31.12.2015	31.12.2014
Risconti attivi	21.539	5.258

Informazioni sullo stato patrimoniale: passività

Patrimonio netto

Il patrimonio netto aumenta rispetto all'esercizio precedente di € 11.930.739 ed è così composto:

	Saldo al 31.12.2014	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2015
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	11.554.638	0	59.196.021
- Riserva vincolata infrastrutturazione viaria	9.776.227	0	0	9.776.227
- Riserva non distribuibile ex art. 2426 cc	25.826	0	0	25.826
- Riserva vincolata per sanzioni e penali	175.000	0	0	175.000
- Riserva vincolata per differenza su manutenzioni	918.054	1.653.554	0	2.571.608
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	13.208.192	11.930.739	13.208.192	11.930.739
Totale	74.144.682	25.138.931	13.208.192	86.075.421

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

L'Assemblea dei Soci del 08 Maggio 2015 ha deliberato di destinare l'utile d'esercizio 2014 di € 13.208.192 a riserva straordinaria per € 11.554.638 e a riserva vincolata per differenze su manutenzioni per € 1.653.554.

La riserva vincolata infrastrutturazione viaria è stata istituita nel 2014 ai sensi dell'art. 2.1 dello statuto sociale, per la realizzazione degli ulteriori investimenti di infrastrutturazione viaria conformemente alla delibera CIPE del 26 Gennaio 2007.

La riserva vincolata per sanzioni e penali è stata istituita nel 2010 e trae origine da due provvedimenti sanzionatori comminati dal Ministero delle Infrastrutture - Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali ora Direzione Generale per la 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 è stata istituita nel 2013 e 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 2010-2014 e quanto previsto nel piano finanziario.

I seguenti prospetti indicano le voci di patrimonio netto, riferite agli ultimi due 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	59.196.021	A, B, C	59.196.021		
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	2.571.608	B	0		
Totale	74.144.682		59.221.847		
Quota non distribuibile			25.826		
Residua quota distribuibile			59.196.021		

Legenda:

A: per aumento di capitale

B: per copertura perdite di esercizio

C: per distribuzione ai soci

	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straord.	Riserva vincolata infrastrut. viaria	Riserva vincolata penali	Riserva vincolata manut.	Riserva non distrib. ex art. 2426	Risultato dell'esercizio	Totale
All'inizio dell'esercizio 2014	2.000.000	400.000	47.641.383	0	175.000	918.054	20.410	9.781.643	60.936.490
A riserva straordinaria									
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 2013								13.208.192	13.208.192
Alla chiusura dell'esercizio 2014	2.000.000	400.000	47.641.383	9.776.227	175.000	918.054	25.826	13.208.192	74.144.682
A riserva vincolata						1.653.554			1.653.554
A riserva straordinaria			11.554.638						11.554.638
Utilizzo del risultato d'esercizio 2014								-13.208.192	-13.208.192
Risultato al 31.12.2015								11.930.739	11.930.739
Al 31.12.2015	2.000.000	400.000	59.196.021	9.776.227	175.000	2.571.608	25.826	11.930.739	86.075.421

Fondo per rischi ed oneri

Registra un incremento netto di € 1.190.351. I movimenti avvenuti nel corso dell'esercizio sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2014	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2015
Fondo per rischi	150.000	0	0	150.000
Fondo per oneri	0	482.006	0	482.006
Fondo per rinnovi	16.537.288	10.261.135	9.552.790	17.245.633
Totale	16.687.288	10.743.141	9.552.790	17.877.639

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

Il fondo per oneri si riferisce alla stima del costo ipotizzato per l'anno 2015 quale

saldo del premio di risultato, e relativi oneri riflessi, il cui accordo con le organizzazioni sindacali non è ancora intervenuto alla data di redazione del bilancio. Nel conto economico i costi riferiti a tale stima sono iscritti per natura all'interno della voce relativa ai costi per il personale.

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

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Registra un decremento netto di € 20.895. I movimenti intervenuti nell'esercizio sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2014	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2015
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	424.090	958.866	979.761	403.195

L'incremento si riferisce all'accantonamento relativo all'esercizio; il decremento comprende € 204.208 per anticipi e liquidazioni di fine rapporto, € 772.289 per trasferimenti all'INPS, al Fondo di garanzia TFR, al Fondo Astri e ad altre forme di previdenza integrativa, nonché altri per € 3.264.

Debiti

Ammontano a € 962.970.990 e registrano un decremento di € 81.203.390. Tutti i debiti sono esigibili entro 12 mesi.

La voce è così costituita:

A) Debiti verso banche

In dettaglio la voce è così costituita:

	31.12.2015	31.12.2014
Mutuo BEI/CDP linea Senior:		
• esigibili entro 12 mesi	332.150.000	17.850.000
• esigibili oltre 12 mesi	0	332.150.000
Mutuo CDP linea IVA	0	64.663.164
Totale	332.150.000	414.663.164

I debiti verso banche si riferiscono al contratto di finanziamento che la Società ha sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti per complessivi € 423.500.000. L'erogazione è avvenuta il 30 aprile 2013 e nello stesso giorno la somma è stata versata 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 era originariamente di 15 anni ed aveva scadenza il 31 dicembre 2027, tuttavia, in data 12 aprile 2016 esso è stato rimborsato anticipata-

mente ed integralmente in concomitanza con il closing dell'operazione di emissione dei project bond - si rimanda al paragrafo della relazione sulla gestione che tratta esaustivamente l'argomento. Per tale motivo l'intero importo residuo al 31 dicembre 2015 è classificato fra i debiti entro i 12 mesi. Per quanto riguarda la linea IVA la scadenza era originariamente prevista per il 31 dicembre 2015. Nel corso dell'esercizio 2015 sono stati rimborsati € 17.850.000 riferiti alla linea Senior e € 64.663.164 riferiti alla linea IVA.

La Società, come deliberato dall'Assemblea in data 25 settembre 2012, ha concesso in favore degli Enti Finanziatori le seguenti garanzie: il pegno sul saldo attivo dei conti correnti e la cessione in garanzia dei crediti derivanti dalla Convenzione (inclusi l'indennizzo ed i rimborsi dovuti alla Società in caso di scadenza naturale o anticipata della Convenzione).

B) Debiti verso fornitori

La voce diminuisce di € 105.395 rispetto all'esercizio precedente. In dettaglio la voce è così costituita:

	31.12.2015	31.12.2014
Fornitori	1.278.622	984.001
Fornitori per fatture da ricevere	4.007.726	4.426.455
Ritenute cauzionali contrattuali	83.230	64.517
Totale	5.369.578	5.474.973

C) Debiti tributari

La voce diminuisce di 2.104.897 ed è così costituita:

	31.12.2015	31.12.2014
Erario c/Irpef su lavoro dipendente e autonomo	508.772	488.037
Erario c/Ires	0	1.761.926
Erario c/Irap	0	363.706
Totale	508.772	2.613.669

D) Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce subisce un decremento di € 174.236 rispetto all'esercizio precedente.

	31.12.2015	31.12.2014
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.020.960	1.195.196

E) Altri debiti

La voce aumenta di € 3.694.302 rispetto all'esercizio precedente ed è così composta:

	31.12.2015	31.12.2014
Società autostradali Interconnesse	7.805.714	6.693.821
Entrate dello Stato		
• Canone di concessione (MEF)	1.765.652	1.668.267
• Canone di concessione (ANAS)	1.278.575	1.208.055
• Integrazione canone ex L. 102/2009 (ANAS)	321.050	119.231
• Canone di sub-concessione (MIT-DGVCA)	14.582	13.037
Personale	566.831	1.087.357
Debito verso ANAS		
• Rimborso costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre e delle relative complementari e di completamento	487.608.174	498.560.056
• Interessi passivi capitalizzati	20.828.985	20.828.985
• Interessi passivi maturati	96.913.528	83.865.388
• Percorrenze chilometriche aggiuntive	5.952.676	5.952.676
• Altri debiti	46.245	46.245
Debito per contenzioso legale	532.583	0
Vari	287.085	184.260
Totale	623.921.680	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 € 3.379.859 si riferisce al canone di concessione ex art. 1, comma 1020, L. 296/2006 da corrispondere allo Stato (58%) e all'ANAS (42%); al canone di sub-concessione ex art. 13 della convenzione da corrispondere al Ministero delle Infrastrutture - DGVCA (Direzione Generale per la 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 € 611.349.608 comprende: a) debito per rimborso dei costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre e delle opere complementari e di completamento già fatturati di € 11.288.718 e non ancora fatturati di € 476.319.456; 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 € 96.913.528; 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.

Il debito per contenzioso legale di complessivi € 532.583 riferisce a due sentenze emesse nel 2015. In una, giunta al secondo grado di giudizio, la società, ancorché tecnicamente vincitrice, è stata condannata a pagare le spese legali di uno dei convenuti a giudizio di importo pari a € 44.275. Nella seconda, giunta al primo grado di giudizio, la società è stata condannata al pagamento di un risarcimento di importo pari a € 488.308. La società sta provvedendo a ricorrere in appello. Si rimanda alla relazione sulla gestione per una più esaustiva trattazione dell'argomento.

Ratei e risconti passivi

Registrano un decremento rispetto all'esercizio precedente di € 10.027.

	31.12.2015	31.12.2014
Risconti passivi	405.182	415.209

I risconti passivi si riferiscono alla quota di competenza di esercizi futuri di canoni attivi di attraversamento già fatturati alla data di chiusura del bilancio.

Conti d'ordine

I conti d'ordine sono costituiti da:

	31.12.2015	31.12.2014
Beni di terzi presso la Società	97.725	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 € 147.932.082 e aumenta di € 7.716.013 pari al 5,50 % 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:

	31.12.2015	31.12.2014
Proventi da pedaggio:		
• proventi da pedaggio	126.842.801	119.846.772
• Integrazione canone di concessione ex L. 102/09 e L. 122/2010	13.364.970	12.924.328
Altri proventi autostradali:		
• aree di servizio	4.226.888	3.863.806
• compartecipazione delle Società interconnesse ai costi di esazione	1.789.631	1.738.679
• recupero spese transiti eccezionali e mancati pagamenti	689.975	744.052
Totale	146.914.265	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; il traffico sul tratto Mirano/Dolo - Venezia/Mestre in A57 è in sistema aperto ed è stato liberalizzato) e dal traffico transitante presso le stazioni di Venezia/Mestre, Mira/Oriago e Mirano/Dolo (in A57 gestite da CAV), Venezia (in A27 gestita da Autostrade per l'Italia) e Venezia Est (in A4 gestita da Autovie Venete) ove viene applicato un pedaggio per km 6,200 relativo alla Tangenziale di Mestre e per km 17,600 (nel 2014: km 18,330) relativo alle percorrenze chilometriche aggiuntive per il finanziamento del Passante.

Nel 2015 i proventi da pedaggio (al netto del canone integrativo ANAS) risultano in valore assoluto aumentati di € 6.996.029 pari al + 5,84%. Tale situazione è stata determinata da vari fattori: alcuni di segno positivo (incrementi tariffari, effetto favorevole degli arrotondamenti dei pedaggi e andamento traffico) ed uno di segno negativo (diminuzione delle percorrenze chilometriche alle stazioni ove applicate).

Per quanto riguarda il traffico registriamo un incremento complessivo dei veicoli/chilometro paganti pari a +3,14%.

Per quanto riguarda le tariffe segnaliamo che sono variate in aumento (+1,50% dall'1/01/2015 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. 122/2010: nel 2015 (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 degli incrementi del traffico e della composizione delle classi su cui il traffico è distribuito l'integrazione del canone ANAS è aumentata di € 440.642 (+3,41%). 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 € 363.082 (+9,40%), risentendo positivamente delle risultanze del traffico e del progressivo e dell'ormai definitivo superamento delle precedenti difficoltà operative e gestionali connesse ai lavori di ammodernamento delle Aree di servizio di Arino Est ed Ovest con apertura dei nuovi spazi di distribuzione carburanti e di ristorazione.

I proventi relativi alla compartecipazione delle Società Interconnesse ai costi di esazione registrano un incremento pari al 2,93%. 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 gestione della 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

	31.12.2015	31.12.2014
Altri ricavi e proventi	1.017.817	1.098.432

Gli altri ricavi e proventi comprendono proventi per sub-concessioni di € 110.428, risarcimento danni causati dagli utenti alle attrezzature autostradali di € 183.189, lavori conto terzi di € 307.796, rimborso spese di illuminazione sul raccordo A57/A27 di € 100.543, indennizzi per mancata regolare esecuzione degli appalti di € 42.287, ricavi per prestazioni di service amministrativo di € 44.000, plusvalenze e sopravvenienze attive di € 103.743 e altri ricavi di € 125.831.

Costi della produzione

Ammontano a € 108.179.691 riportando un incremento rispetto all'esercizio precedente di € 11.771.788 pari al 12,21%.

La voce è così composta:

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

Tale voce registra un incremento rispetto all'esercizio precedente di € 86.907 pari al 8,97% ed è suddivisa come segue:

	31.12.2015	31.12.2014
Acquisto beni destinati alla manutenzione	526.471	443.974
Acquisto altri beni	529.685	525.275
Totale	1.056.156	969.249

B) Costi per servizi

La voce è costituita da:

	31.12.2015	31.12.2014
Manutenzioni e rinnovi:		
• annuali	6.387.419	5.975.943
• a cadenza periodica	2.920.810	1.568.290
Lavori c/terzi	307.796	183.903
Servizi di funzionamento:		
• compartecipazione ai costi di esazione	4.359.825	4.188.272
• elaborazione dati traffico ed introiti	843.331	785.291
• energia elettrica	1.876.448	1.930.000
• altri	1.170.883	1.068.893
Servizi amministrativi:		
• servizi professionali amministrativi	530.538	533.844
• servizi professionali tecnici	350.578	169.511
• assicurazioni	506.896	463.554
• telefonici	65.864	64.974
• buoni pasto	230.730	222.074
• commissari di gara	123.220	75.360
• altri	190.953	194.994
Compensi amministratori	152.875	161.197
Compensi sindaci	88.556	87.641
Compensi Organismo di Vigilanza	56.140	57.044
Totale	20.162.862	17.730.785

I costi per servizi aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 2.432.077 pari al 13,72%.

Le manutenzioni ammontano complessivamente a € 9.308.229 (€ 7.544.233 nell'esercizio precedente) e registrano un incremento di € 1.763.996 pari al 23,38%.

I servizi di funzionamento ammontano complessivamente a € 8.250.487 (€ 7.972.456

nell'esercizio precedente) e registrano un incremento di € 278.031 pari al 3,49%.

I servizi amministrativi ammontano complessivamente a € 1.998.779 (€ 1.724.311 nell'esercizio precedente) e registrano un incremento di € 274.468 pari al 15,92%.

I compensi degli amministratori sono comprensivi degli emolumenti (€ 130.707), di oneri previdenziali (€ 15.215) e di rimborsi spese (€ 6.953).

I compensi del collegio sindacale sono compresi degli emolumenti (€ 68.206), degli onorari per la partecipazione alle riunioni degli organi sociali (€ 3.099), di oneri previdenziali (€ 5.235) e di rimborsi spese (€ 12.016).

I compensi dell'organismo di vigilanza sono compresi degli emolumenti (€ 48.219), di oneri previdenziali (€ 3.875) e di rimborsi spese (€ 4.046).

C) Costi per godimento di beni di terzi

	31.12.2015	31.12.2014
Costi per godimento di beni di terzi	609.675	581.664

I costi per godimento di beni di terzi aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 28.011 e si riferiscono al noleggio auto (€ 593.939) e ad altri noleggi (€ 15.736).

D) Costi per il personale

Tale voce è così suddivisa:

	31.12.2015	31.12.2014
Salari e stipendi	13.312.429	12.595.648
Oneri sociali	4.218.887	4.000.745
Trattamento di fine rapporto	958.866	911.567
Altri costi	488.926	417.483
Totale	18.979.108	17.925.443

I costi per il personale aumentano rispetto all'esercizio precedente complessivamente di € 1.053.665 pari al 5,88%.

I costi comprendono € 482.006 che si riferiscono alla stima del costo ipotizzato per l'anno 2015 quale saldo del premio di risultato, e relativi oneri riflessi, il cui accordo con le organizzazioni sindacali non è ancora intervenuto alla data di redazione del bilancio.

Il numero medio dei dipendenti è stato, nel corso dell'esercizio, di 248,99 unità (240,79 nel corrispondente periodo precedente) e pertanto il costo medio per dipendente risulta pari a € 76.224 (€ 74.444 l'esercizio precedente).

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

	31.12.2015	31.12.2014	Consistenza media esercizio
Dirigenti	4	4	4
Quadri	7	7	7
Impiegati:	141	136	138.44
• tempo pieno	121	116	
• tempo parziale	20	19	
• a termine	0	1	
Addetti esazione:	95	83	91,52 (*)
• tempo pieno	55	61	
• tempo parziale	21	18	
• a termine	19	4	
Operai	7	9	8,03
Totale	254	239	248.99

(*) La consistenza media degli addetti all'esazione è determinata considerando anche il personale a tempo determinato con il quale nel periodo sono stati stipulati n. 55 contratti.

E) Ammortamenti e svalutazioni

Gli ammortamenti e le svalutazioni aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 10.076.664 e sono così suddivisi:

	31.12.2015	31.12.2014
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	48.561.399	38.432.369
Ammortamento immobilizzazioni materiali	191.475	254.053
Svalutazioni dei crediti attivo circolante	10.212	0
Totale	48.763.086	38.686.422

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali si riferisce: a) all'ammortamento software per € 54.632; b) all'ammortamento delle altre immobilizzazioni immateriali per € 48.506.767, il cui dettaglio analitico è riportato in nota integrativa nel commento relativo alla movimentazione delle immobilizzazioni immateriali. L'ammortamento delle immobilizzazioni materiali è analiticamente dettagliato in nota integrativa nel commento relativo alla movimentazione delle immobilizzazioni materiali.

La svalutazione dei crediti iscritti nell'attivo circolante si riferisce alla svalutazione di un credito sorto nel corso dell'esercizio. Si rimanda al commento del fondo rischi su crediti nella voce altri crediti.

F) Variazioni delle rimanenze

	31.12.2015	31.12.2014
Variazione delle rimanenze	-36.405	-20.355

La voce variazioni delle rimanenze è data dalla differenza tra le rimanenze iniziali al 01.01.2015 pari a € 1.077.125 e le rimanenze finali al 31.12.2015 pari ad € 1.113.530.

G) Altri accantonamenti

	31.12.2015	31.12.2014
Accantonamento al fondo per rinnovi	10.261.136	11.779.822
Utilizzo fondo per rinnovi	-9.552.790	-7.692.843
Totale	708.346	4.086.979

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

H) Oneri diversi di gestione

Tale voce aumenta rispetto all'esercizio precedente di € 1.489.147 pari allo 9,05% ed è così composta:

	31.12.2015	31.12.2014
Imposte e tasse	292.791	246.537
Integrazione canone di concessione ex art. 19, c. 9 bis, L. 102/09 e L. 122/2010	13.364.970	12.924.328
Canone di concessione ex art. 10 L. 537/93 e art. 1, comma 1020, L. 296/2006	3.044.227	2.876.323
Canone di sub-concessione ex art. 13 della Convenzione	86.746	79.580
Altri costi	1.148.129	320.948
Totale	17.936.863	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 - Direzione Generale per la 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:

	31.12.2015	31.12.2014
Proventi finanziari:		
• proventi diversi	2.910.942	2.863.824
Interessi ed altri oneri finanziari	24.659.405	25.898.313
Totale	-21.748.463	-23.034.489

I proventi finanziari sono riferiti per € 8.835 a interessi attivi sui conti correnti bancari e postali, per € 2.896.931 a interessi su crediti verso ANAS per contributi pubblici, per € 5.176 ad altri interessi.

Gli interessi passivi ed altri oneri finanziari comprendono: a) interessi passivi di € 13.048.140 maturati sui debiti verso ANAS; b) interessi passivi di € 11.608.931 maturati sul mutuo bancario (di cui € 9.359.369 sulla linea base e € 2.249.562 sulla linea IVA); c) altri interessi passivi di € 2.334.

Rettifiche di valore di attività finanziaria

Tale voce è così composta:

	31.12.2015	31.12.2014
Rivalutazione		
• di partecipazione	0	0
Svalutazione		
• di partecipazione	5.067	0
Totale	-5.067	0

La svalutazione di partecipazione si riferisce al decremento di valore della partecipata Servizi Utenza Stradale S.c.p.A. in liquidazione valutata con il metodo del patrimonio netto.

Imposte sul reddito

Tale voce è così composta:

	31.12.2015	31.12.2014
Imposte sul reddito:		
• IRES	3.826.599	4.687.503
• IRAP	1.867.793	2.576.754
• imposte differite passive	0	0
• imposte differite attive (imposte anticipate)	373.730	301.228
Totale	6.068.122	7.565.485

Altre informazioni

Compensi organi societari

Ai sensi del punto 16 dell'art. 2427 del Codice Civile, si precisano i compensi spettanti agli organi societari per le funzioni compiute nell'esercizio in commento.

I compensi degli amministratori ammontano a € 152.875 e comprendono gli emolumenti (€ 130.707), gli oneri previdenziali (€ 15.215) e i rimborsi spese (€ 6.953).

I compensi del collegio sindacale ammontano a € 88.556 e comprendono gli emolumenti (€ 68.206), gli onorari per la partecipazione alle riunioni gli organi sociali (€ 3.099), gli oneri previdenziali (€ 5.235) e i rimborsi spese (€ 12.016).

I compensi dell'organismo di vigilanza ammontano a € 56.140 e comprendono gli emolumenti (€ 48.219), gli oneri previdenziali (€ 3.875) e i rimborsi spese (€ 4.046).

Compensi società di revisione

Ai sensi del punto 16 bis dell'art. 2427 del Codice Civile, si segnala che alla Società di Revisione è stato riconosciuto un compenso pari ad € 19.448 per la certificazione del bilancio dell'esercizio ed un compenso di competenza fatturato nell'esercizio pari ad € 125.090 per certificazioni necessarie all'operazione di emissione dei project bond.

Operazioni con obbligo di retrocessione a termine

La Società nel corso dell'esercizio non ha posto in essere alcuna operazione soggetta all'obbligo di retrocessione a termine.

Azioni di godimento, Obbligazioni convertibili, Altri Titoli

La Società non ha emesso azioni di godimento né prestiti obbligazionari.

La Società non ha emesso alcun titolo o valore simile rientrante nella previsione di cui all'art. 2427, n. 18, del Codice Civile.

Altri strumenti finanziari emessi

La Società non ha emesso altri strumenti finanziari di cui al n. 19 del I comma dell'art. 2427 del Codice Civile.

Patrimonio e Finanziamenti destinati ad uno specifico affare

Si attesta che alla data di chiusura del presente bilancio non sussistono patrimoni e finanziamenti destinati ad uno specifico affare di cui al n. 20 e 21 del I comma dell'art. 2427 del Codice Civile.

Rivalutazioni monetarie

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 10 della legge 19 marzo 1983, n. 72, e successivi provvedimenti legislativi, si precisa che per i beni materiali e immateriali ad oggi esistenti non è stata effettuata alcuna rivalutazione monetaria.

Operazioni di locazione finanziaria

Il Legislatore nazionale prevede che la rappresentazione contabile dei contratti di locazione finanziaria avvenga secondo il metodo patrimoniale con rilevazione dei canoni leasing tra i costi di esercizio per godimento beni di terzi. Si rileva che alla data del 31 dicembre 2015 non vi sono in essere contratti di locazione finanziaria.

Informazioni relative ad operazioni realizzate con parti correlate

In ossequio a quanto previsto dal dettato dell'art. 2427 n. 22 bis del Codice Civile, la società nel corso dell'esercizio non ha realizzato operazioni rilevanti con parti correlate non concluse a normali condizioni di mercato.

Attività di direzione e coordinamento

Ai sensi di quanto disposto dall'art. 2497-bis del Codice Civile, si precisa che la nostra società non è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di altra società.

Accordi non risultanti dallo Stato patrimoniale

Nel corso dell'esercizio non è stato posto in essere alcun accordo non risultante dallo Stato patrimoniale.

Informazioni relative al fair value degli strumenti finanziari

La società non detiene strumenti finanziari.

Allegati al bilancio

Si allega al bilancio la tabella informativa sulla spesa per investimenti in beni devolvibili richiesta dall' Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali (oggi Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali) con lettera protocollo n. 14986 del 3 febbraio 2009.

Si allega inoltre la tabella richiesta dalla Regione del Veneto di cui all'allegato A Dgr. n.2101 del 10 novembre 2014 lettera H.

Rendiconto finanziario

	31/12/2015	31/12/2014
A Disponibilità Liquide Iniziali	67.093.065	52.820.279
B Flusso generato dalla gestione reddituale		
<i>Operazioni di gestione reddituale</i>		
Utile netto d'esercizio	11.930.739	13.208.192
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	48.561.399	38.432.369
Ammortamento tecnico immobilizzazioni materiali	191.475	254.053
Accantonamento al fondo TFR	958.866	911.567
Accantonamento al fondo rischi e oneri	10.743.141	11.779.822
Utilizzo fondo rischi e oneri	-9.552.790	-7.692.843
(Incremento) Decremento delle rimanenze	-36.405	-20.355
(Incremento) Decremento dei crediti	12.713.828	10.313.647
(Incremento) Decremento dei ratei e risconti attivi	-16.281	-1.613
(Decremento) Incremento TFR al netto dell'accantonamento	-979.761	-1.044.544
(Decremento) Incremento debiti verso fornitori	-105.395	-825.121
(Decremento) Incremento debiti tributari	-2.104.897	1.876.778
(Decremento) Incremento debiti vs. istituti di previdenza	-174.236	77.056
(Decremento) Incremento altri debiti	3.694.302	20.743.689
(Decremento) Incremento ratei/risconti passivi	-10.027	71.837
TOTALE	75.813.958	88.084.534
C Flusso generato dalla gestione degli investimenti		
<i>Attività di investimento</i>		
Aumento di immobilizzazioni immateriali (*)	-9.570.911	-64.875.123
Aumento di immobilizzazioni materiali (*)	-55.841	-99.789
Aumento di immobilizzazioni finanziarie	5.067	0
TOTALE	-9.621.685	-64.974.912
D Flusso generato dalla gestione dei finanziamenti		
<i>Attività di finanziamento</i>		
Accensione nuovi mutui	0	0
Estinzione mutui	-82.513.164	-8.836.836
Versamenti soci in conto capitale	0	0
TOTALE	-82.513.164	-8.836.836
E Aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide	-16.320.891	14.272.786
F Disponibilità liquide finali	50.772.174	67.093.065

(*) Incrementi lordi del periodo al netto di decrementi e/o cessioni.

PROPOSTE ALLA ASSEMBLEA

PROPOSTE ALLA ASSEMBLEA

Signori Azionisti,

Vi abbiamo illustrato le principali problematiche che il Consiglio di amministrazione ha affrontato nel 2015 ed i fatti salienti intervenuti nel corso dell'esercizio e dopo la sua chiusura nei primi mesi del 2016.

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 2015 composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa;
- a destinare l'utile d'esercizio 2015 pari a € 11.930.739:
 - a riserva vincolata per differenze su manutenzioni per € 1.125.300;
 - a riserva straordinaria per € 10.805.439;
- ad utilizzare la riserva non distribuibile ex art. 2426 cc, per la parte resasi eccedente pari a € 5.067, e destinare tale eccedenza a riserva straordinaria.

Venezia, 20 maggio 2016

Per il Consiglio di Amministrazione

IL PRESIDENTE

Luisa Serato



ALLEGATI

Tabella MIT: stato degli investimenti

N.B: La tabella sotto 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.

Riferimento Art. 2 Convenzione	Riferimento allegato H	Riferimento allegato D		Dati progettuali e contrattuali		Dati progettuali contratti		Spesa progressiva al 31/12/2014			
				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
2.1.a	-	-	Passante Autostradale di Mestre								968.025
2.1.a	-	-	Contributi pubblici								-283.654
2.1.a	-	-	Oneri finanziari capitalizzati							20.829	20.829
2.1.b	-	-	Indennizzo per subentro								74.689
2.1.c	H.1	a.	Nuovi impianti di segnaletica					186			186
2.1.c	H.1	b.	Fornitura e posa griglie per caditoie Passante					223			223
2.1.c	H.1	c.	Impianti stoccaggio cloruri					169			169
2.1.c	H.1	d.	Automatizzazione impianti di esazione pedaggio					1.945			1.945
2.1.c	H.1	e.	Potenziamento sistemi telematici di gestione del traffico					443			443
2.1.c	H.1	f.	Remotizzazione accessi staz. Preganziol e Spinea					39			39
2.1.c	H.1	g.	Varie					1.374			1.374
2.1.c	H.3	h.	Ristrutturazione caserma Polizia Stradale di Mestre								300
2.1.c	H.3	i.	Connessioni viarie varia: Messa in sicurezza SP81 nel tratto SS309-Stazione di Mira-Oriago								5.390
2.1.c	H.3	j.	Nodo S.Giuliano SR14								7.747
2.1.c	H.3	k.	Rotatoria innesto raccordo Marco Polo su SS14								800
2.1.c	H.2	l.	Caselli di Pianiga e di Martellago e viabilità di raccordo					39.585	15.374		54.959
2.1.c	H.2	m.	Passante verde					12.401	7.923		20.324
2.1.c	H.2	n.	Aree di servizio						28		28
2.1.c	H.2	o.	Interventi di mitigazione ambientale					5.767	23		5.790
2.1.c	H.2	p.	Connessione viaria di adduzione al Passante autostradale					42.628	39.672		87.300
2.1.c	H.2	q.	Opere complementari asta principale ed aggiornamento costi					11.722	21.464		33.186
				0	0	0	0	116.482	84.484	20.829	1.000.092

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.

	Spesa dell'anno 2015				Complessivo al 31/12/2015				Note
	Lavori	Somme a disposizione	Oneri Finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri Finanziari	Totale	
Passante Autostradale di Mestre								968.025	1)
Contributi pubblici								-283.654	1)
Oneri finanziari capitalizzati							20.829	20.829	1)
Indennizzo per subentro								74.689	2)
Nuovi impianti di segnaletica	10			10	196			196	3)
Fornitura e posa griglie per caditoie Passante					223			223	3)
Impianti stoccaggio cloruri	1			1	170			170	3)
Automatizzazione impianti di esazione pedaggio	53			53	1.998			1.998	3)
Potenziamento sistemi telematici di gestione del traffico					443			443	3)
Remotizzazione accessi staz. Preganziol e Spinea					39			39	3)
Varie	728			728	2.102			2.102	3)
Ristrutturazione caserma Polizia Stradale di Mestre								300	4)
Connessioni varie varia: Messa in sicurezza SP81 nel tratto SS309-Stazione di Mira-Oriago				-6				5.384	4)
Nodo S.Giuliano SR14								7.747	4)
Rotatoria innesto raccordo Marco Polo su SS14								800	4)
Caselli di Pianiga e di Martellago e viabilità di raccordo	840	4.496		5.336	40.425	19.870		60.295	5)
Passante verde		23		23	12.401	7.946		20.347	5)
Aree di servizio					-	28		28	
Interventi di mitigazione ambientale		14		14	5.767	37		5.804	5)
Connessione viaria di adduzione al Passante autostradale	32	3.141		3.173	42.660	42.813		90.473	5), 6)
Opere complementari asta principale ed aggiornamento costi		1		1	11.722	21.465		33.187	5)
	1.664	7.675	0	9.333	118.146	92.159	20.829	1.009.425	

Tabella Regione del Veneto

Rispetto direttive regionali D.G.R. 2101/2014, lettera H

	SOCIETA': CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE - CAV S.p.A.	
A - I	La Società nel 2015 ha acquisito dall'esterno lavori, forniture e servizi?	SI
	La Società ha applicato nel 2015 la disciplina prevista dal D.Lgs 163/2006, come previsto dalla direttiva?	SI
	<p>Note</p> <p>La CAV S.p.A. è concessionaria di gestione autostradale. La CAV per statuto e obbligo convenzionale, in materia di acquisizione di lavori, servizi e forniture, applica le disposizioni di cui al D. Lgs. 163/2006 e successive modificazioni.</p>	
A - II	La Società ha effettuato acquisizioni di lavori servizi e forniture in economia nell'anno 2015?	SI
	La Società ha adottato il regolamento per lavori servizi e forniture in economia, come previsto dalla direttiva?	SI
	Data di approvazione del regolamento	05/06/2015
B - I	(Per le società strumentali) La Società ha rispettato la direttiva B - I nell'anno 2015?	
	<p>Note</p> <p>La CAV S.p.A. è una società che è costituita in adempimento dell'art.2 c. 290 della L. 244/2004 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.</p>	
DGR 447/2015	Il costo del personale nell'anno 2015 è stato pari o inferiore al valore medio dell'analogo costo del triennio 2011/2013?	NO
	Costo complessivo del personale registrato nell'anno 2015	18.979.108,00 (*)
	Valore medio del costo del personale nel triennio 2011/2013	16.345.063,00
C - I	La società nell'anno 2015 ha effettuato assunzioni di personale a tempo indeterminato?	
	La società ha ottenuto l'autorizzazione dalla Giunta come previsto dall'art. 8 della LR 39/2013?	
	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.
	N° dipendenti a tempo indeterminato al 1° gennaio 2014	236
	N° dipendenti a tempo indeterminato al 1° gennaio 2015	232
	N° dipendenti a tempo indeterminato al 31 dicembre 2015	235
	<p>Note</p> <p>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.</p>	
	Costo del personale a tempo indeterminato nel 2014	17.666.014,21
	Costo relativo al personale a tempo indeterminato cessato nel 2014	238.609,73
	Costo del personale a tempo indeterminato nel 2015	18.274.797,85(*)
	Costo del personale a tempo indeterminato assunto nel 2015	292.697,84(*)
	<p>Note</p> <p>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.</p>	
	La società nell'anno 2015 ha effettuato assunzioni di personale a tempo determinato, con convenzioni, co.co.co. e contratti di lavoro a progetto?	
	La società ha ottenuto l'autorizzazione dalla Giunta come previsto dall'art. 8 della LR 39/2013?	
	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.
Costo del personale a tempo determinato, con convenzioni, co.co.co. o contratti di lavoro a progetto nel 2009	329.078,00	
Costo del personale a tempo determinato, con convenzioni, co.co.co. o contratti di lavoro a progetto nel 2015	717.886,21(*)	
<p>Note</p> <p>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.</p>		

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?	SI
	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?	NO
	Data di approvazione del regolamento	16/07/2010
	Note 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?	NO
	Numero e categoria del personale in eccedenza	
D	Nell'anno 2015 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?	SI
	Data e protocollo della nota di trasmissione	26/03/2015 Prot. N. 4831
	Nell'anno 2015 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?	SI
	Data e protocollo della nota di trasmissione	26/03/2015 Prot. N. 4831
	Nell'anno 2015 la Società ha rispettato i termini per la trasmissione dei dati relativi agli obiettivi ai sensi della direttiva riportata alla lett. D-III?	SI
	Data e protocollo della nota di trasmissione	26/03/2015 Prot. N. 4831
	Nell'anno 2015 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	
	Nell'anno 2015 la Società ha rispettato i termini per la trasmissione del budget ai sensi della direttiva riportata alla lett. D-V?	SI
	Data e protocollo della nota di trasmissione	26/03/2015 Prot. N. 4831
	Nell'anno 2015 la Società ha rispettato i termini per la trasmissione dei verbali delle assemblee ai sensi della direttiva riportata alla lett. D-VI?	SI
	Data e protocollo delle note di trasmissione	21/01/2015 prot. 816 02/03/2015 prot. 3048 03/03/2015 prot. 3084 05/06/2015 prot. 8413 20/07/2015 prot.10804 04/08/2015 prot. 11540 13/10/2015 prot. 14382 30/10/2015 prot. 15485
	Nell'anno 2015 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?	SI
	Data e protocollo della nota di trasmissione	26/03/2015 Prot. N. 4831
	Nell'anno 2015 la Società ha trasmesso le relazioni semestrali previste dall'art. 1 comma 4 della LR 39/2013 e riportate alla lett. D-VIII?	SI
Data e protocollo delle note di trasmissione	26/03/2016 prot. n. 4831 29/09/2015 prot. n. 13755 30/09/2015 prot. n. 13819	
E - I	La Società aveva rispettato nell'anno 2013 i limiti previsti dalla direttiva di cui alla DGR 258/2013 per i costi relativi a studi ed incarichi di consulenza (50% analoghi costi anno 2009)?	SI
	La Società aveva rispettato nell'anno 2013 i limiti previsti dalla direttiva di cui alla DGR 258/2013 per i costi per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza (20% analoghi costi anno 2009)?	SI
	Costo per studi ed incarichi di consulenza nell'anno 2009	166.677,00
	Costo per studi ed incarichi di consulenza nell'anno 2015	0,00
	Costi per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza nell'anno 2009	118.013,00
	Costi per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza nell'anno 2015	15.750,00
	Note La CAV S.p.A. non è soggetta all'applicazione delle norme contenute nel D.L. 78/2010, art.6, commi 7,8,9,11 e 20.	
	Eventuali motivi che non hanno permesso il rispetto nel 2015 dei limiti previsti per il costo per studi ed incarichi di consulenza	

E - I	Eventuali motivi che non hanno permesso il rispetto nel 2015 dei limiti previsti per i costi per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza	
	Costo previsto per studi ed incarichi di consulenza nell'anno 2016 (proposta di rientro dei costi)	0,00
	Costi previsti per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza nell'anno 2016 (proposta di rientro dei costi)	15.000,00
	Sono stati sostenuti costi per sponsorizzazioni nell'anno 2015?	NO
	Eventuale importo dei costi sostenuti per sponsorizzazioni nell'anno 2015	0,00
	Note La CAV S.p.A. 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?	NO
	Note L'art. 24 dello statuto prevede che: "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 26/01/2007"	
F - I	Sono stati adeguati gli statuti alle previsioni di cui all'art. 6 della LR 39/2013?	SI
	In caso negativo specificare il motivo del mancato adeguamento	
F - II	Sono state effettuate le riduzioni di cui alla direttiva stabilita dalla DGR 258/2013 per l'organo amministrativo?	SI
	Data dell'assemblea che ha approvato la riduzione	21/10/2015
	Compensi stabiliti per l'organo amministrativo prima della riduzione	162.000,00
	Compensi stabiliti per l'organo amministrativo dopo la riduzione	129.600,00
	Note La Società aveva già ridotto gli emolumenti una prima volta con l'assemblea del 15/12/2011	
	Sono state effettuate le riduzioni di cui alla direttiva stabilita dalla DGR 258/2013 per l'organo di controllo?	SI
	Data dell'assemblea che ha approvato la riduzione	29/01/2015
	Compensi stabiliti per l'organo di controllo prima della riduzione	76.303,80
	Compensi stabiliti per l'organo di controllo dopo la riduzione	70.000,00
	Note La Società aveva già ridotto gli emolumenti una prima volta con l'assemblea del 15/12/2011	
F - III	Sono rispettati i limiti ai compensi degli organi previsti dall'art. 7 della LR 39/2013?	SI
	La Società è titolare di affidamento diretto da parte della Regione per una quota superiore all'80 per cento del valore della produzione?	NO
	La Società ha chiuso in negativo i tre esercizi precedenti?	NO
F - IV	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	
	I rimborsi spese dovuti per l'espletamento dell'incarico ai componenti degli organi sono conformi a quanto previsto dalla direttiva?	SI
G - I	Le direttive sono state fornite alle proprie controllate?	NO
	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 2015 sono stati esercitati poteri di nomina	Nessuna
	La direttiva L - III relativa ai doppi incarichi è stata rispettata per le nomine effettuate nell'anno 2015?	
	La direttiva L - IV relativa ai requisiti è stata rispettata per le nomine effettuate nell'anno 2015?	
M - I	Vi sono dipendenti il cui trattamento economico supera quello spettante al primo presidente della Corte di Cassazione?	NO
	Eventuale incarico e relativo importo superiore al limite	
	Vi sono dipendenti il cui trattamento economico nel 2015 ha superato quello spettante nel 2013?	
	Eventuale incarico e relativo importo superiore al limite	
Note 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.		
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 La CAV S.p.A. non rientra nell'ambito soggettivo di applicazione di quanto previsto nel punto M III) dell'Allegato A alla DGR n.2101/2014. Si evidenzia che le spese di manutenzione e noleggio delle autovetture sono riferite a mezzi utilizzati ai fini del servizio autostradale.	
	Spesa ammontante per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi nell'anno 2015	498.090,00
	Spesa ammontante per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi nell'anno 2011	357.998,27
Note 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 2016 le informazioni inerenti le auto di servizio utilizzate nel 2015?	SI
	Sono state pubblicate sul sito internet aziendale le informazioni relative all'utilizzo delle auto di servizio e alle missioni effettuate con auto propria?	SI
M - V	La Società ha monitorato l'applicazione dei commi da 471 a 475 dell'art. 1 della legge 147/2013?	SI
	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?	NO
N	Sono presenti sul sito internet le informazioni di cui all'art. 11, comma 1 della LR 39/2013?	SI
	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?	SI
AMMINISTRATORE DELEGATO: Ing. Michele ADILETTA		Venezia, 29 marzo 2016

(*) Trattasi di importi definitivi elaborati successivamente ai dati inviati alla Regione del Veneto il 29 marzo 2016.

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

Signori Azionisti,

nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 il Collegio ha svolto le attività di vigilanza previste dalla legge secondo i principi di comportamento del Collegio Sindacale raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, vigilando sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo.

Il Collegio sindacale è stato nominato in data 29 gennaio 2015 e si è insediato in data 27 febbraio 2015 con mandato per gli esercizi 2014-2016, mentre l'attuale Consiglio di Amministrazione è stato nominato il 21 ottobre 2015 con mandato per il triennio 2015-2017. In data 15 gennaio 2016 il Dott. Massimo Barbiero si è dimesso dalla carica di Presidente del Collegio sindacale ed in pari data il Dott. Francesco Corso ha assunto la carica di presidente del Collegio sindacale. Il 20 gennaio 2016 il Sindaco supplente, la Dott.ssa Silvia Solimene, ha assunto la carica di sindaco effettivo.

In merito all'attività svolta nel corso dell'esercizio 2015 riferiamo quanto segue:

- abbiamo vigilato sulla osservanza della legge e dello statuto;
- abbiamo ottenuto dagli Amministratori le dovute informazioni sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale deliberate e poste in essere nell'esercizio, che sono esaurientemente rappresentate nella Relazione sulla gestione, cui si rinvia. In particolare in data 12 aprile 2016 la CAV SpA (d'ora in avanti anche "CAV o la Società") ha concluso l'operazione di emissione di un project bond infrastrutture - ai sensi dell'articolo 157 del D. Lgs. 12/04/2006, n. 163 e ss. mm. e volta al rifinanziamento del proprio debito complessivo - per l'importo complessivo di Euro 830 milioni che le ha consentito di assolvere agli obblighi assunti dalla Società, ai sensi della legge n. 244 del 24.12.2007, articolo 2 comma 290, e della convenzione di cui è titolare del 23 marzo 2010, relativi al rimborso ad ANAS SpA (d'ora in avanti anche "ANAS") dei costi sostenuti per la realizzazione del Passante Autostradale di Mestre. Detta operazione, come previsto dallo Statuto Sociale, è stata autorizzata dall'Assemblea in data 29 gennaio 2015 in considerazione del fatto che le obbligazioni da emettere sarebbero state

assistite da garanzie sui beni della Società. Il prestito è destinato ad investitori qualificati ai sensi dell'articolo 100, comma 1, lettera a) del decreto legislativo 58 del 24 febbraio 1998 e il suo ammontare - per ragioni tecniche - è stato suddiviso in due prestiti denominati: *Class A1 Senior Secured Amortising Fixed Rate Bonds* di Euro 400,0 milioni e *Class 2 Senior Secured Amortising Fixed Rate Bonds* di Euro 430,0 milioni. La durata di entrambe i prestiti è stabilita al 31 dicembre 2030 e il rimborso avverrà a cadenza semestrale: il 30 giugno ed il 31 dicembre di ogni anno. I prestiti hanno ottenuto da *Moody's Investor* un rating A3 e il tasso di interesse per entrambi è stato determinato in maniera fissa al 2,115%. I prestiti sono altresì disciplinati dalla legge inglese, sono ammessi alla negoziazione presso il Sistema Multilaterale di Negoziazione del Lussemburgo e beneficiano di garanzie in favore degli obbligazionisti anche da parte della Banca Europea degli Investimenti che ha concesso una garanzia definita "*Project Bond credit Enhancement*" pari al 20% delle emissioni. L'operazione di rifinanziamento si è inoltre completata con l'ottenimento di un finanziamento subordinato per la copertura dell'IVA sui corrispettivi dovuti ad ANAS per i costi di realizzazione del Passante. Il finanziamento subordinato è stato concesso dalla stessa ANAS e, sulla base del modello economico finanziario elaborato dalla Società, dovrebbe essere restituito entro il 2020. È stata verificata la congruità economica del tasso applicato a tale prestito subordinato rispetto alle condizioni ottenibili sul mercato, tenuto conto delle peculiari circostanze in cui avviene l'operazione di finanziamento e la capacità di indebitamento residua della Società. Sulla base delle informazioni a noi rese disponibili, possiamo ragionevolmente ritenere che le operazioni poste in essere dalla Società sono conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale. Non risultano effettuate operazioni atipiche o inusuali con società del Gruppo, con altre parti correlate o con terzi, ovvero in grado di incidere in maniera significativa sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della Società. Il Consiglio di Amministrazione nella Relazione sulla gestione e nelle note al bilancio di esercizio ha fornito esaustiva illustrazione sulle operazioni poste in essere con parti correlate esplicitandone gli effetti economici; dalle informazioni rese disponibili nel corso dei Consigli di Amministrazione non risulta che gli amministratori abbiano posto in essere operazioni in potenziale conflitto d'interesse con la Società;

- nel corso dell'esercizio non sono pervenute denunce ex art. 2408 del codice civile;
- non abbiamo conoscenza di altri fatti o di esposti di cui dare menzione all'Assemblea;
- non sono stati rilasciati pareri ai sensi di legge nel corso dell'esercizio;
- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e sul rispetto del principio di corretta amministrazione non riscontrando insufficienze degne di menzione, anche sulla scorta delle risultanze dell'attività di controllo effettuata trimestralmente dalla società di revisione;
- abbiamo valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabi-

le, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione. Dall'attività svolta non sono emerse anomalie che possano essere considerate indicatori d'inadeguatezza del sistema;

- abbiamo vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno e abbiamo ricevuto aggiornamenti periodici in merito alle verifiche effettuate. Dall'attività svolta non sono emerse situazioni o fatti critici che possono far ritenere non adeguato il sistema di controllo interno della Società nel suo complesso;
- abbiamo preso visione e ottenuto informazioni sulle attività di carattere organizzativo e procedurale poste in essere ai sensi del D.Lgs. 231/01 e successive integrazioni e modifiche sulla responsabilità amministrativa degli Enti per i reati previsti da tali normative. I principali aspetti connessi alle attività di carattere organizzativo e procedurale poste in essere dalla Società ai sensi del D.Lgs. 231/01 sono esaustivamente rappresentati all'interno della Relazione sulla gestione. Al riguardo si segnala che il Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/01, che comprende anche il Codice Etico, ha registrato due aggiornamenti rispettivamente in data 19 ottobre 2015 e in data 18 dicembre 2015 al fine di recepire le variazioni legislative e organizzative aziendali. In stretta correlazione con il Modello 231 la Società ha inoltre dato avvio alla creazione di un Sistema di Prevenzione della Corruzione e di un sistema di Trasparenza al fine di rispondere alle richieste della legge 190/2012 e di quelle successive ad essa collegate. Nel corso del 2015 la Società ha avviato e portato a termine la costruzione del Modello di organizzazione e gestione della sicurezza ex art. 30 D.Lgs. 81/2008 che è stato certificato per la conformità alla norma BS OHSAS 18001. Tale sistema è funzionale al miglioramento della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro gestiti ma riveste significativa importanza anche ai fini del decreto legislativo 231/2001. L'Organismo di Vigilanza ha relazionato sulle attività svolte nel corso dell'esercizio 2015 dando analitica rappresentazione anche degli esiti degli interventi effettuati svolti in linea con la programmazione di inizio anno al fine di verificare lo stato e l'effettiva adozione delle azioni correttive e di miglioramento individuate ad esito dei monitoraggi effettuati. In particolare si segnala che l'Organismo di Vigilanza ha effettuato gli approfondimenti del caso, esaminando la documentazione relativa all'avviso della Procura di Venezia di conclusione delle indagini preliminari sull'incidente verificatosi in data 29 luglio 2014 presso un cantiere di manutenzione straordinaria della A4 e rispetto al quale la Società risulta responsabile amministrativamente ai sensi dell'art 25 septies c.2. del D.Lgs. 231/01 per il reato di cui agli art 589 c.1, 2 e 4 c.p.. In data 15 ottobre 2015, il Giudice per l'udienza Preliminare del Tribunale di Venezia ha disposto il rinvio a giudizio della Società. L'udienza per l'inizio dell'istruttoria dibattimentale è stata disposta al 2 febbraio 2017.

Nello svolgimento dell'attività sopra descritta, nel corso dell'esercizio 2015, il Collegio si è riunito 8 volte e ha assistito a 8 riunioni del Consiglio di Amministrazione.

Con riferimento al bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 abbiamo vigilato per gli aspetti e le formalità non legate alla revisione legale dei conti, sull'impostazione e sulla sua generale conformità alla legge per ciò che attiene alla sua formazione e struttura.

Abbiamo, inoltre, verificato la rispondenza del bilancio ai fatti e alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e a tale riguardo non abbiamo osservazioni.

Vi segnaliamo che il Piano Finanziario Regolatorio è venuto a scadenza con il termine del 2014 e la Società, nei termini previsti dalla Convenzione, ha provveduto ad aggiornare sia detto Piano che quello Economico-Finanziario. L'assemblea dei soci della Società in data 26 giugno 2015 ha esaminato detti Piani finanziari deliberando altresì di autorizzare il Consiglio di Amministrazione di CAV ad approvarli e a presentarli all'Ente concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Pertanto in medesima data, entro il termine previsto dalla Convenzione e previa approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione, detti Piani aggiornati sono stati trasmessi all'Ente concedente e risultano, allo stato, ancora in esame sia da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Vi ricordiamo che con l'assemblea del 8 Maggio 2015 sulla base della proposta motivata presentata dal Collegio sindacale il controllo contabile per gli esercizi dal 2015-2017 è stato affidato alla società di revisione RIA Grant Thornton SpA che risulta in possesso dei requisiti di indipendenza previsti dalla legge.

La necessità di tener conto nel bilancio 2015 degli effetti della chiusura dell'operazione di emissione dei *project bond infrastrutture*, come indicato nella Relazione sulla gestione, giustifica la proroga a 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale del termine di convocazione dell'assemblea di approvazione del bilancio dell'esercizio 2015.

Considerando che la società di revisione ha emesso il proprio giudizio senza rilievi, il Collegio Sindacale non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2015 e della Relazione sulla gestione della Società e alla destinazione degli utili così come proposta dal Consiglio di Amministrazione.

Roma, 1 Giugno 2016

Il Collegio Sindacale

Dott. Francesco Corso – Presidente

Dott.ssa Giulia De Martino – Sindaco effettivo

Dott.ssa Silvia Solimene – Sindaco effettivo

RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE

RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE



**Relazione della società 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
Italy

T 0039 049 8756227
F 0039 049 663927
E info.padova@ria.it
W www.ria-grantthornton.it

Relazione sul bilancio d'esercizio

Abbiamo svolto la revisione contabile dell'allegato bilancio d'esercizio della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A., costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2015, dal conto economico per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

Responsabilità degli amministratori per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Responsabilità del Revisore

E' nostra la responsabilità di esprimere un giudizio sul bilancio d'esercizio sulla base della revisione contabile. Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) elaborati ai sensi dell'art. 11, comma 3, del D.Lgs. 39/10. Tali principi richiedono il rispetto di principi etici, nonché la pianificazione e lo svolgimento della revisione contabile al fine di acquisire una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio non contenga errori significativi.

La revisione contabile comporta lo svolgimento di procedure volte ad acquisire elementi probativi a supporto degli importi e delle informazioni contenuti nel bilancio d'esercizio. Le procedure scelte dipendono dal giudizio professionale del revisore, inclusa la valutazione dei rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali. Nell'effettuare tali valutazioni del rischio, il revisore considera il controllo interno relativo alla redazione del bilancio d'esercizio dell'impresa che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta al fine di definire procedure di revisione appropriate alle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno dell'impresa. La revisione contabile comprende altresì la valutazione dell'appropriatezza dei principi contabili adottati, della ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, nonché la valutazione della presentazione del bilancio d'esercizio nel suo complesso.

Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.



Ria

Grant Thornton

Giudizio

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A. al 31 dicembre 2015 e del risultato economico per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione la cui responsabilità compete agli amministratori della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A., con il bilancio d'esercizio della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A. al 31 dicembre 2015. 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 2015.

Padova, 1 giugno 2016

Ria Grant Thornton S.p.A.


Maurizio Finicelli
Socio



DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA

DATI STATISTICI

VEICOLI - CHILOMETRO PAGANTI 2013 - 2014 - 2015
 (art. 19, comma 9/bis, D. L. 78/2009 conv. L. 102/2009 ed art. 15, comma 4 D.
 L. 78/2010 conv. L. 122/2010)

Anno 2013

Mesi	Classe					Totale
	A	B	3	4	5	
Gennaio	92.093.961	12.147.254	1.845.958	1.591.941	15.156.225	122.835.339
Febbraio	83.622.595	11.887.775	1.770.670	1.583.029	14.913.049	113.777.118
Marzo	98.924.489	14.095.643	2.105.495	1.820.379	16.316.709	133.262.715
Aprile	104.185.550	14.870.787	2.221.738	1.800.092	15.980.182	139.058.349
Maggio	109.594.796	16.344.267	2.566.714	1.897.215	17.618.697	148.021.689
Giugno	117.023.987	16.106.168	2.610.796	1.836.839	16.711.378	154.289.168
Luglio	135.605.044	17.685.726	3.184.680	2.014.406	18.691.517	177.181.373
Agosto	137.053.639	15.099.584	2.675.665	1.404.891	12.374.799	168.608.578
Settembre	117.450.541	16.160.518	2.534.887	1.787.731	16.875.384	154.809.061
Ottobre	106.847.882	15.947.216	2.343.724	1.932.011	18.408.603	145.479.436
Novembre	95.695.000	13.717.749	2.026.124	1.767.036	16.663.069	129.868.978
Dicembre	95.477.988	12.537.713	1.944.126	1.654.266	14.289.441	125.903.534
Totale	1.293.575.472	176.600.400	27.830.577	21.089.836	193.999.053	1.713.095.338

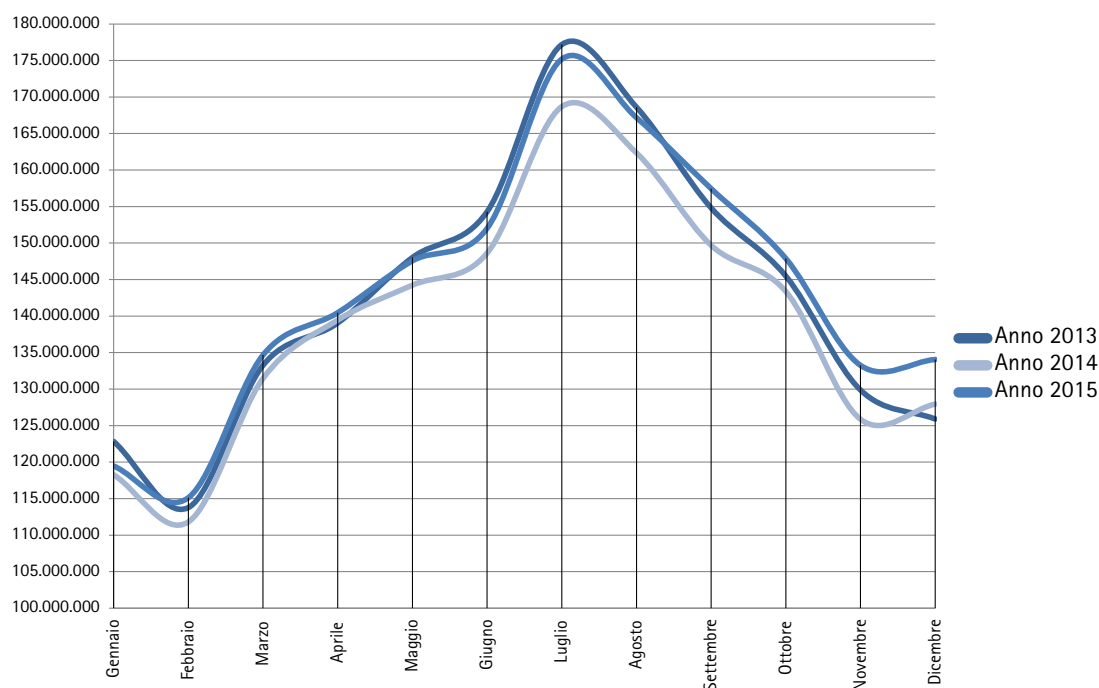
Anno 2014

Mesi	Classe					Totale
	A	B	3	4	5	
Gennaio	88.593.929	11.383.391	1.739.928	1.577.906	14.972.550	118.267.704
Febbraio	81.644.190	11.540.057	1.740.988	1.607.746	15.278.721	111.811.702
Marzo	97.177.761	13.751.848	2.014.813	1.724.586	16.798.805	131.467.813
Aprile	104.002.987	14.974.132	2.198.615	1.760.983	16.517.213	139.453.930
Maggio	107.217.847	15.729.171	2.309.512	1.830.210	17.146.205	144.232.945
Giugno	112.441.277	15.319.003	2.533.166	1.764.190	16.563.592	148.621.228
Luglio	128.193.912	16.679.111	2.967.645	1.983.680	18.862.910	168.687.258
Agosto	132.556.662	14.237.919	2.521.927	1.318.559	11.712.986	162.348.053
Settembre	112.291.541	15.669.256	2.458.112	1.793.427	17.475.795	149.688.131
Ottobre	105.883.835	15.218.782	2.247.457	1.889.212	18.124.061	143.363.347
Novembre	93.474.243	12.796.389	1.883.496	1.713.135	16.000.827	125.868.090
Dicembre	97.484.005	12.341.810	1.892.718	1.633.696	14.591.155	127.943.384
Totale	1.260.962.189	169.640.869	26.508.377	20.597.330	194.044.820	1.671.753.585

Anno 2015

Mesi	Classe					Totale
	A	B	3	4	5	
Gennaio	90.397.903	11.066.291	1.677.566	1.471.402	14.854.844	119.468.006
Febbraio	84.349.814	11.727.066	1.722.409	1.621.282	15.708.545	115.129.116
Marzo	98.867.015	13.984.519	2.087.682	1.907.077	17.817.857	134.664.150
Aprile	104.836.227	14.747.003	2.183.862	1.793.968	16.903.689	140.464.749
Maggio	110.818.098	15.555.600	2.360.028	1.814.710	17.018.037	147.566.473
Giugno	114.416.215	15.527.627	2.573.280	1.796.006	17.695.014	152.008.142
Luglio	133.676.921	17.130.437	3.139.346	1.976.380	19.267.912	175.190.996
Agosto	136.461.113	14.287.757	2.624.125	1.310.169	12.492.315	167.175.479
Settembre	118.561.156	15.902.186	2.678.428	1.810.700	18.494.610	157.447.080
Ottobre	109.326.316	15.322.384	2.400.373	1.880.341	18.952.012	147.881.426
Novembre	97.953.430	13.431.547	2.159.886	1.695.256	18.010.717	133.250.836
Dicembre	101.532.242	12.828.878	2.054.340	1.646.108	15.995.486	134.057.054
Totale	1.301.196.450	171.511.295	27.661.325	20.723.399	203.211.038	1.724.303.507

VEICOLI CHILOMETRO PAGANTI - ANDAMENTO MENSILE DEI TOTALI MESE



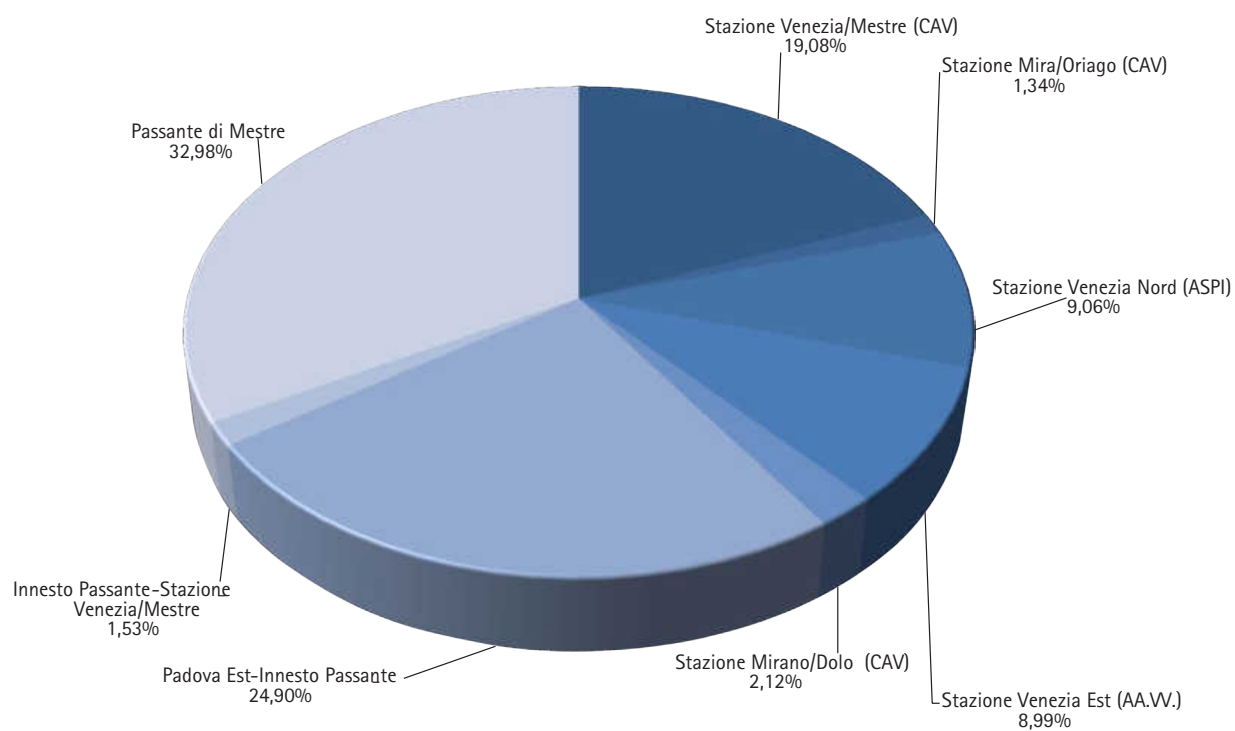
**VEICOLI CHILOMETRI PAGANTI
SUDDIVISI PER SINGOLI TRATTI IN SISTEMA CHIUSO E PER STAZIONI IN SISTEMA
APERTO
anno 2015**

Sistema chiuso	Veicoli chilometro
A) Padova Est - Allacciamento A4/A57 (Innesto Passante)	429.376.305
B) Allacciamento A4/A57 (Innesto Passante) - Stazione Venezia/Mestre	26.355.344
A + B	455.731.649
C) Passante di Mestre	568.710.644
Totale (A + B + C)	1.024.442.293

Sistema aperto	Transiti alle stazioni	Veicoli chilometro x km 6,200	Veicoli chilometro x km 17,600	Veicoli chilometro totale
A) Stazione Venezia/Mestre (A57 - CAV)	13.822.599	85.700.114	243.277.742	328.977.856
B) Stazione Mira/Oriago (A57 - CAV)	972.385	6.028.787	17.113.976	23.142.763
C) Stazione Mirano/Dolo (A57 - CAV)	1.532.653	9.502.449	26.974.693	36.477.142
D) Stazione Venezia Nord (A27 - ASPI)	6.565.691	40.707.284	115.556.162	156.263.446
E) Stazione Venezia Est (A4 - AA.VV.)	6.512.622	40.378.256	114.620.371	154.998.627
Totale (A+B+C+D+E)	29.405.950	182.316.890	517.542.944	699.859.834

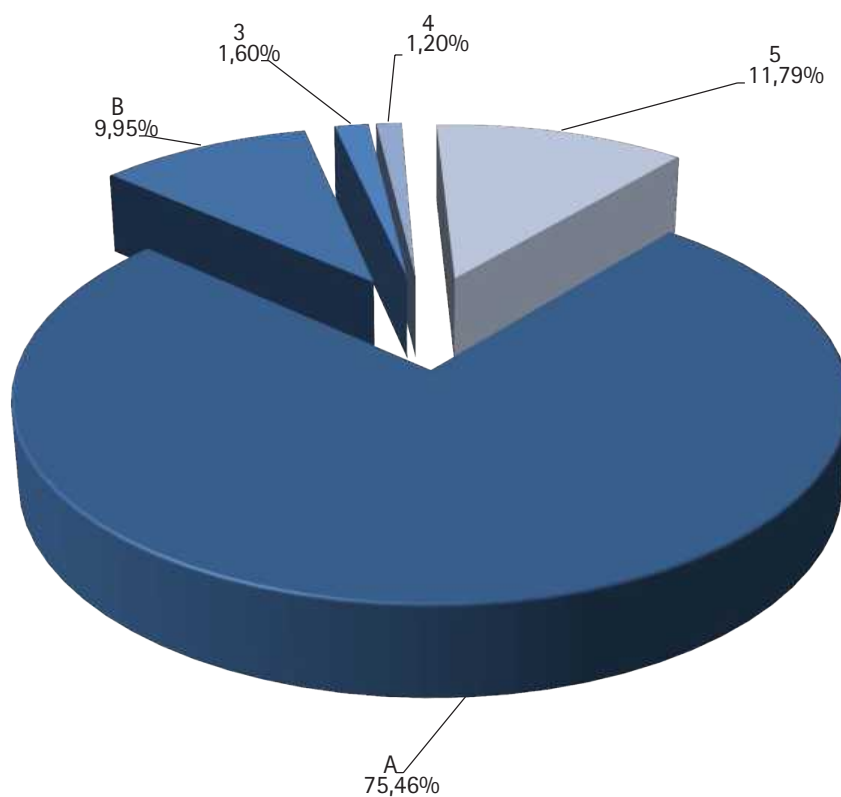
	Anno 2013	Anno 2014	Anno 2015	Variazione % 2014 - 2015
Totale V/Km (sistema aperto + sistema chiuso):	1.713.095.338	1.671.753.585	1.724.302.127	3,14

VEICOLI CHILOMETRO SUDDIVIDI PER SINGOLI TRATTI



SUDDIVISIONE DEL TRAFFICO PER CLASSI TARIFFARIE
(Totale veicoli chilometro paganti)
Sistema chiuso più sistema aperto
anno 2015

	Classe	Veicoli/km	%
Veicoli leggeri	A	1.301.196.45	75,46
	B	171.511.295	9,95
Veicoli pesanti	3	27.661.325	1,60
	4	20.723.399	1,20
	5	203.211.038	11,79
Totale		1.724.303.507	100



**VEICOLI EFFETTIVI - VEICOLI/KM - VEICOLI TEORICI
TRAFFICO PAGANTE
anni 2014 e 2015**

SISTEMA CHIUSO	Anno 2014	Anno 2015	Variazione %
Veicoli effettivi annui	37.872.183	39.573.070	4,49
Veicoli effettivi medi giornalieri	103.759	108.419	4,49
Veicoli chilometro annui	971.068.331	1.024.444.293	5,50
Veicoli chilometro medi giornalieri	2.660.461	2.806.697	5,50
Veicoli teorici	21.052.516	22.209.693	5,50
Veicoli teorici medi giornalieri	57.678	60.848	5,50

SISTEMA APERTO Stazioni Venezia/Mestre, Mira/Oriago, Mirano/Dolo, Venezia Nord e Venezia Est	Anno 2014	Anno 2015	Variazione %
Veicoli annui	28.564.421	29.405.850	2,95
Veicoli medi giornalieri	78.259	80.564	2,95
Veicoli chilometro annui:			
per km 6,200	177.099.410	182.316.270	2,95
per km 18,330 nel 2014 e km 17,600 nel 2015	523.585.844	517.542.944	-1,15
Totale v/km	700.685.254	699.859.214	-0,12
Veicoli chilometro medi giornalieri	1.919.686	1.917.423	-0,12

SISTEMA CHIUSO + SISTEMA APERTO	Anno 2014	Anno 2015	Variazione %
Veicoli chilometro annui	1.671.753.585	1.724.303.507	3,14

**TRAFFICO PRESSO LE STAZIONI DI CAV RIPARTITO
SECONDO LA PROVENIENZA E LA DESTINAZIONE
anno 2015**

ENTRATE	USCITE							Totale
	Preganziol	Martellago Scorzè	Spinea	Venezia/ Mestre	Mirano/ Dolo	Mira/Oriago	Padova Est	
PREGANZIOL	-	27.075	45.285	1.758	2.842	331	116.189	193.480
MARTELLAGO - SCORZE'	28.088	-	18.820	5.698	3.037	1.251	64.972	121.866
SPINEA	43.051	16.408	-	35.034	5.882	1.558	345.936	447.869
VENEZIA - MESTRE	1.041	4.182	8.462	-	2.804.370	2.439.757	2.123.986	7.381.798
MIRANO - DOLO	5.717	4.284	3.351	2.670.259	-	162.063	230.230	3.075.904
MIRA - ORIAGO	364	1.225	722	2.210.289	137.924	-	137.400	2.487.924
PADOVA EST	139.921	68.937	349.922	2.147.019	246.533	160.207	-	3.112.539
ASPI SPA (Tronchi A23/A27)	407.297	87.667	138.586	3.576	10.829	1.238	599.572	1.248.765
AUTOVIE VENETE	241.692	151.209	125.190	6.121	10.147	1.680	561.387	1.097.426
BRENNERO	20.880	11.943	22.144	333.607	23.252	22.948	175.789	610.563
MILANO SERRAVALLE	6.777	2.345	4.894	67.963	4.778	3.570	36.931	127.258
BRESCIA/PADOVA	172.635	89.472	223.001	2.371.257	257.129	194.843	2.098.503	5.406.840
CENTRO PADANE	5.188	3.791	4.400	62.788	4.554	4.719	40.564	126.004
ASPI SPA (Tronco MI/BS)	45.190	20.766	36.432	509.615	35.090	24.019	246.824	917.936
BRE - BE - MI	160	90	112	1.534	131	63	726	2.816
T.E.E.M.	156	126	142	1.975	155	93	1.530	4.177
ASPI SPA (Altri tronchi)	122.456	76.830	178.407	1.386.368	164.602	109.375	416.405	2.454.443
ALTRE	8.001	3.641	6.976	97.209	6.269	4.920	33.525	160.541
Totale	1.248.614	569.991	1.166.846	11.912.070	3.717.524	3.132.635	7.230.469	28.978.149

USCITE	ENTRATE							Totale
	Preganziol	Martellago Scorzè	Spinea	Venezia/ Mestre	Mirano/ Dolo	Mira/Oriago	Padova Est	
PREGANZIOL	-	28.088	43.051	1.041	5.717	364	139.921	218.182
MARTELLAGO - SCORZE'	27.075	-	16.408	4.182	4.284	1.225	68.937	122.111
SPINEA	45.285	18.820	-	8.462	3.351	722	349.922	426.562
VENEZIA - MESTRE	1.758	5.698	35.034	-	2.670.259	2.210.289	2.147.019	7.070.057
MIRANO - DOLO	2.842	3.037	5.882	2.804.370	-	137.924	246.533	3.200.588
MIRA - ORIAGO	331	1.251	1.558	2.439.757	162.063	-	160.207	2.765.167
PADOVA EST	116.189	64.972	345.936	2.123.986	230.230	137.400	-	3.018.713
ASPI SPA (Tronchi A23/A27)	302.293	83.841	112.402	2.411	15.202	608	585.023	1.101.780
AUTOVIE VENETE	239.506	135.234	107.538	2.143	24.474	679	578.482	1.088.056
BRENNERO	17.190	9.996	18.388	334.568	24.611	22.716	159.413	586.882
MILANO SERRAVALLE	5.467	2.196	4.056	62.202	5.022	2.317	29.042	110.302
BRESCIA/PADOVA	142.633	81.707	212.888	2.341.972	258.439	164.072	1.818.223	5.019.934
CENTRO PADANE	5.224	3.860	4.381	91.595	5.652	5.767	40.278	156.757
ASPI SPA (Tronco MI/BS)	33.893	20.056	26.722	480.019	31.620	23.287	193.533	809.130
BRE - BE - MI	205	124	171	2.729	191	73	1.162	4.655
T.E.E.M.	318	269	253	4.131	318	161	1.989	7.439
ASPI SPA (Altri tronchi)	101.633	73.085	174.639	1.453.436	166.344	91.328	533.631	2.594.096
ALTRE	6.055	3.432	4.721	101.190	5.815	4.929	27.885	154.027
Totale	1.047.897	535.666	1.114.028	12.258.194	3.613.592	2.803.861	7.081.200	28.454.438

**TRAFFICO INTERNO TRA LE STAZIONI DI VENEZIA/MESTRE,
MIRA/ORIAGO E MIRANO/DOLO (non assoggettato a pedaggio)
anno 2015**

Percorso		Transiti	Variazione % 2014 Δ 2015	Veicoli chilometro in sistema chiuso		Veicoli chilometro in sistema aperto	
Entrata	Uscita			km 9,800	km 2,000	km 6,200	km 18,330
Venezia/Mestre	Mira/Oriago	2.439.757	5,90				
	Venezia/Mestre	2.210.289	7,79				
Mira/Oriago	Totale	4.650.046	6,79		9.300.092	28.830.285	81.840.810
Venezia/Mestre	Mirano/Dolo	2.804.370	5,12				
Mirano/Dolo	Venezia/Mestre	2.670.259	6,15				
	Totale	5.474.629	5,62	53.651.364		33.942.700	96.353.470
Mirano/Dolo	Mira/Oriago	162.063	3,85				
Mira/Oriago	Mirano/Dolo	137.924	5,26				
	Totale	299.987	4,49	2.939.873		1.859.919	5.279.771
Totale generale		10.424.662	6,10	56.591.237	9.300.092	64.632.904	183.474.051
				Totale v/km in sistema chiuso		Totale v/km in sistema aperto	
				65.891.329		248.106.955	
				Totale v/km complessivi 313.998.284			

**TOTALE TRAFFICO IN USCITA CON ORIGINE/DESTINAZIONE
TRA LE STAZIONI DI VENEZIA/MESTRE - MIRA/ORIAGO - MIRANO/DOLO**

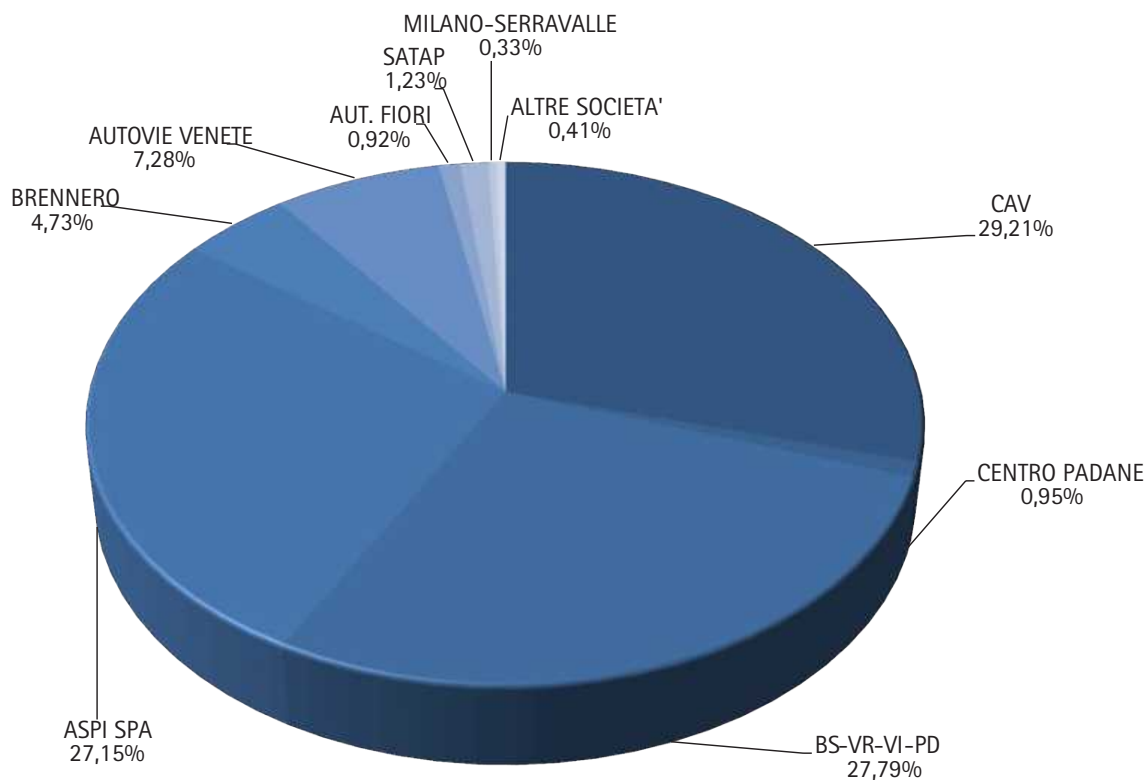
STAZIONE	2013	2014	2015	Variazione % 2014 Δ 2015
Venezia/Mestre	5.018.049	4.566.254	4.880.548	6,88
Mira/Oriago	2.464.321	2.459.876	2.601.820	5,77
Mirano/Dolo	3.411.670	2.798.927	2.942.294	5,12
Totale	10.894.040	9.825.057	10.424.662	6,10

INTROITI DA PEDAGGIO RAPPORTI TRA SOCIETA' INTERCONNESSE
anno 2015 (Importi lordi espressi in migliaia)

Società	Pedaggi contestuali presso CAV Competenze CAV	Pedaggi contestuali presso CAV Competenze Società interconnesse	Pedaggi contestuali presso Società interconnesse Competenze CAV	Pedaggi differiti Competenze CAV fatturate da ASPI S.p.A.
CAV	11.676			
ASPI SPA (differito)				118.633
ASPI SPA (contestuale)		10.852	17.486	
BS - VR - VI - PD		11.106	5.554	
BRENNERO		1.891	1.274	
AUTOVIE VENETE		2.910	14.039	
CENTRO PADANE		378	392	
AUT. FIORI		367	427	
SATAP		490	354	
MILANO - SERRAVALLE		132	361	
ALTRE SOCIETA'		164	220	
Totale	11.676	28.290	40.107	118.633

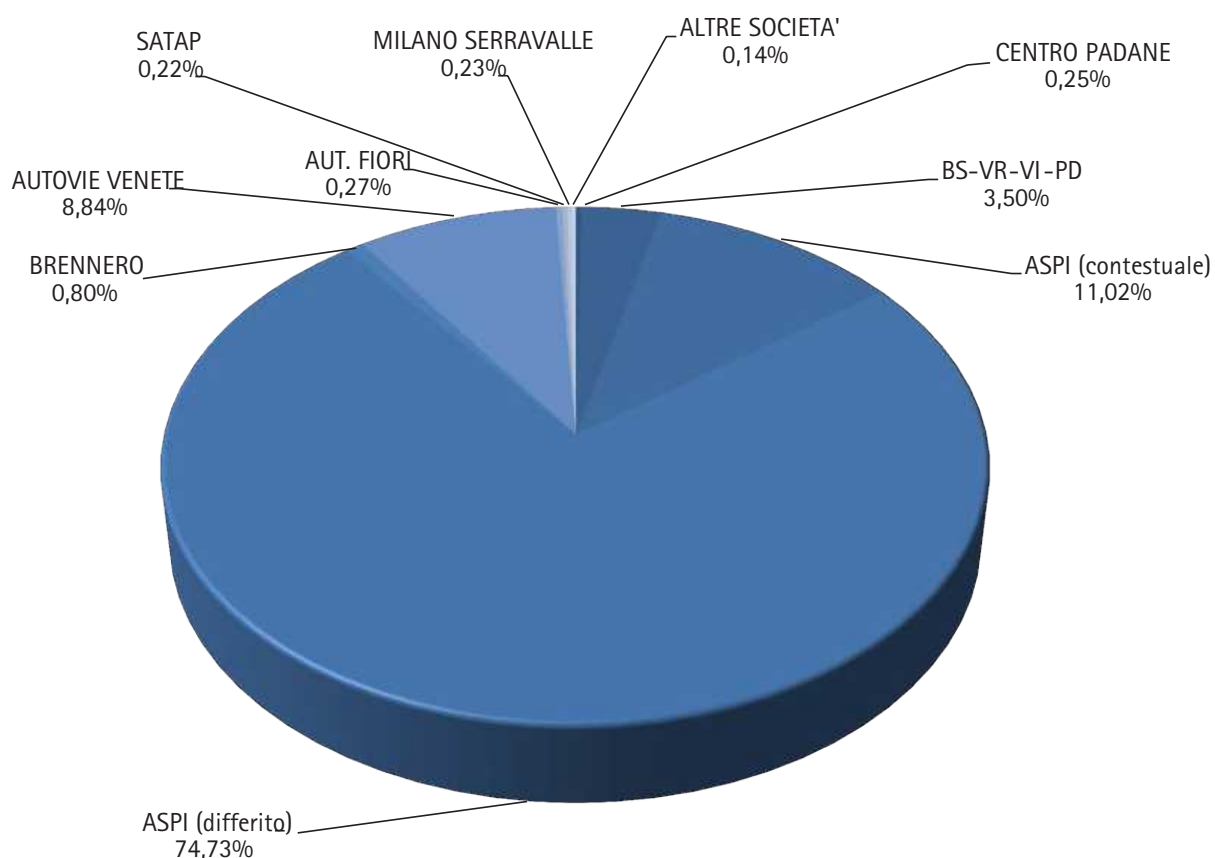
**PEDAGGI CONTESTUALI RISCOSSI PRESSO LE STAZIONI
DELLA SOCIETA' CAV - RIPARTO PER COMPETENZA
anno 2015**

Società	Importi in migliaia	Incidenza % su totale
CAV	11.676	29,21
CENTRO PADANE	378	0,95
BS - VR - VI - PD	11.106	27,79
ASPI SPA	10.852	27,15
BRENNERO	1.891	4,73
AUTOVIE VENETE	2.910	7,28
AUT. FIORI	367	0,92
SATAP	490	1,23
MILANO - SERRAVALLE	132	0,33
ALTRE SOCIETA'	164	0,41
Totale	39.966	100



PEDAGGI ATTRIBUITI ALLA SOCIETA' CAV DALLE SOCIETA' INTERCONNESSE anno 2015

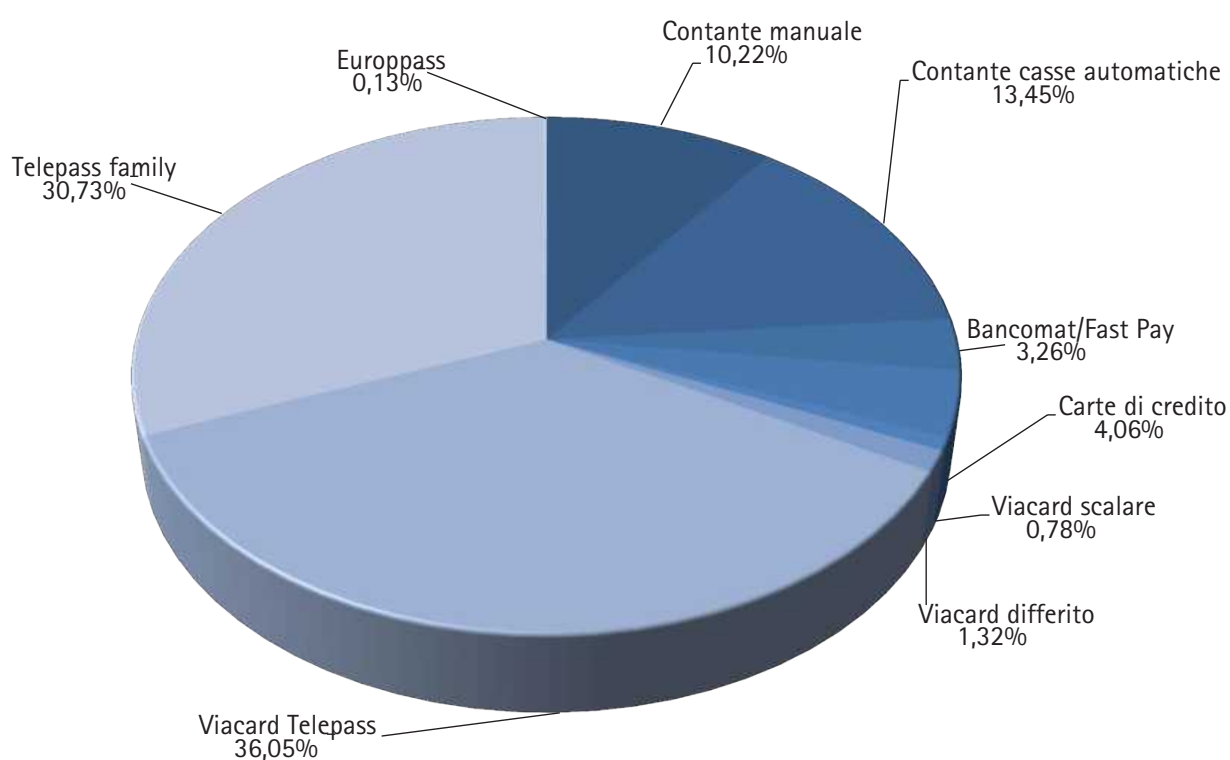
Società	Importi in migliaia	Incidenza % su totale
CENTRO PADANE	392	0,25
BS - VR - VI - PD	5.554	3,50
ASPI SPA (contestuale)	17.486	11,02
ASPI. SPA (differito)	118.633	74,73
BRENNERO	1.274	0,80
AUTOVIE VENETE	14.039	8,84
AUT. FIORI	427	0,27
SATAP	354	0,22
MILANO - SERRAVALLE	361	0,23
ALTRE SOCIETA'	220	0,14
Totale	158.740	100,00



TIPOLOGIA DI PAGAMENTO IN USCITA PRESSO STAZIONI CAV (espressa in termini percentuali sul totale)

Tipo pagamento	2012	2013	2014	2015
Contante manuale	11,58	11,25	10,47	10,22
Contante Casse Automatiche	14,63	14,65	13,69	13,45
Totale contante	26,21	25,90	24,16	23,67
Bancomat - Fast Pay	2,53	2,77	3,16	3,26
Carte di credito	2,86	3,12	3,60	4,06
Viacard scalare	0,89	0,86	0,86	0,78
Viacard differito	1,14	0,89	1,39	1,32
Totale automatizzato con transito non dinamico	7,42	7,64	9,01	9,42
Viacard Telepass	36,88	36,42	36,64	36,05
Telepass Family	29,35	29,91	30,06	30,73
Europass	0,14	0,13	0,13	0,13
Totale automatizzato con transito dinamico	66,37	66,46	66,83	66,91
Totale	100	100	100	100

anno 2015

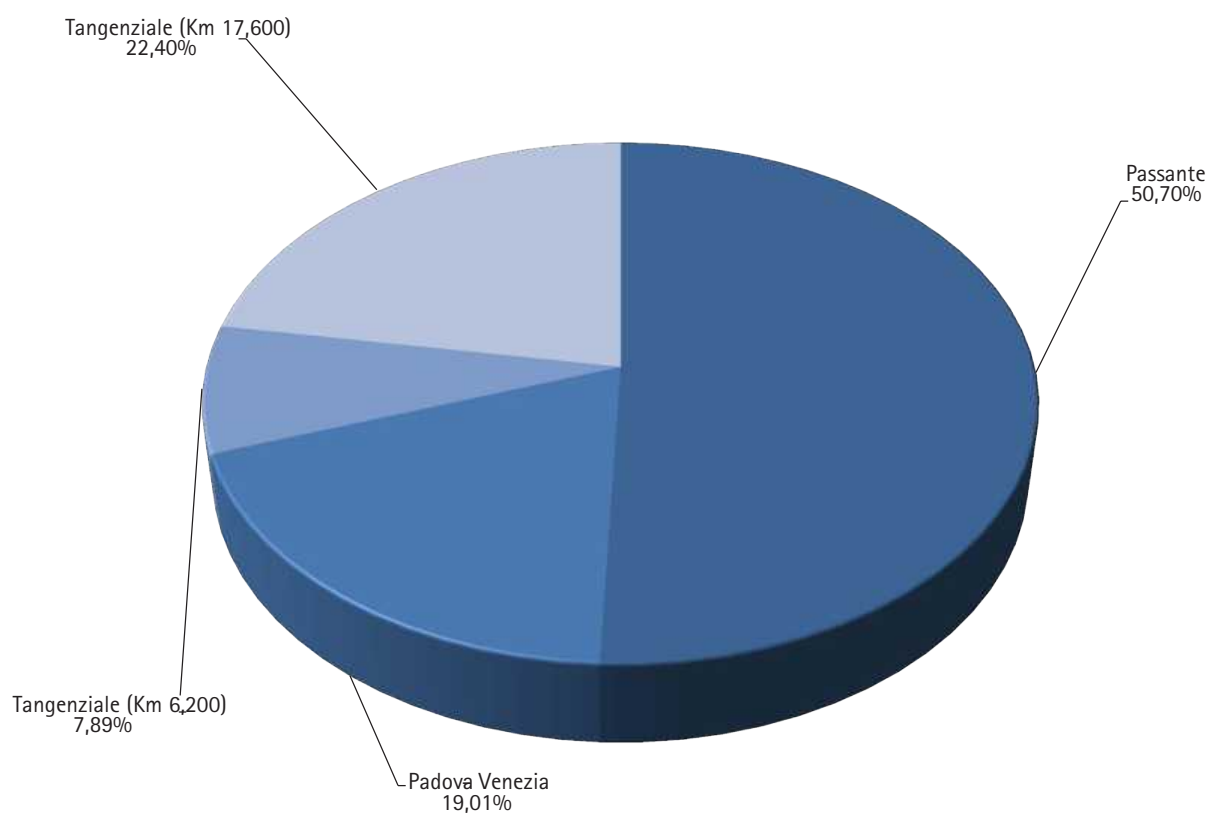


INCIDENTI anni 2014 e 2015

SISTEMA AUTOSTRADALE A4 + A57 (CHIUSO + APERTO)						
	Incidenti con conseguenze alle persone		Tasso per 100 milioni di v/km		Variazione % del tasso	Tasso nazionale 2015
	2014	2015	2014	2015		
Leggeri	57	56	4,52	4,30	-4,87	
Pesanti	19	27	4,63	6,38	37,80	
Totali	76	83	4,55	4,81	5,71	8,13
n. feriti	120	130	7,18	7,54	5,01	14,14
n. morti	4	3	0,24	0,17	-29,17	0,28
	Incidenti senza conseguenze alle persone		Tasso per 100 milioni di v/km		Variazione % del tasso	
	2014	2015	2014	2015		
Leggeri	80	81	6,34	6,23	-1,74	
Pesanti	47	70	11,44	16,54	44,58	
Totali	127	151	7,60	8,76	15,26	
	Incidenti complessivi		Tasso per 100 milioni di v/km		Variazione % del tasso	
	2014	2015	2014	2015		
Leggeri	137	137	10,86	10,53	-3,04	
Pesanti	66	97	16,07	22,93	42,69	
Totali	203	234	12,14	13,57	11,78	

**RICAVI DA PEDAGGIO (al netto di IVA e del canone integrativo ANAS)
SUDDIVISI PER TRATTI AUTOSTRADALI
anno 2015**

Tratti	Introiti (€/milioni)	Incidenza %
Sistema chiuso		
- Passante	64,3	50,70
- Padova - Venezia	24,1	19,01
Totale	88,4	69,71
Sistema aperto		
- per km 6,200	10,0	7,89
- per km 18,330	28,4	22,40
Totale	38,4	30,29
Totale complessivo	126,8	100,00



AREE DI SERVIZIO - Vendite di carburanti e lubrificanti

Benzine (litri venduti)			
IMPIANTI	2014	2015	Var. %
Marghera Ovest	1.617.000	1.473.000	-8,91
Marghera Est	437.000	441.000	0,92
Arino Ovest	1.440.000	1.731.000	20,21
Arino Est	1.120.000	1.158.000	3,39
Totale	4.614.000	4.803.000	4,10

Gasoli (litri venduti)			
IMPIANTI	2014	2015	Var. %
Marghera Ovest	6.527.000	5.680.000	-12,98
Marghera Est	3.004.000	3.107.000	3,43
Arino Ovest	6.516.000	7.564.000	16,08
Arino Est	5.763.000	5.974.000	3,66
Totale	21.810.000	22.325.000	2,36

GPL (litri venduti)			
IMPIANTI	2014	2015	Var. %
Marghera Ovest	-	-	-
Marghera Est	-	-	-
Arino Ovest	86.000	1.441.000	1575,58
Arino Est	1.156.000	1.323.000	14,45
Totale	1.242.000	2.764.000	122,54

Lubrificanti (kg venduti)			
IMPIANTI	2014	2015	Var. %
Marghera Ovest	1.170	927	-20,77
Marghera Est	457	473	3,50
Arino Ovest	1.928	2.727	41,44
Arino Est	1.476	1.685	14,16
Totale	5.031	5.812	15,52

AREE DI SERVIZIO - ATTIVITA' COMMERCIALI COLLATERALI
(Autoemporio - Shop - Market presso le Aree di Servizio)
(fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2014	2015	Var. %
Marghera Ovest	14	19	35,71
Marghera Est	4	3	-25,00
Arino Ovest	64	91	42,19
Arino Est	66	69	4,55
Totale	148	182	22,97

AREE DI SERVIZIO - ATTIVITA' DI RISTORO - AUTOBAR E RISTORANTE
(fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2014	2015	Var. %
Marghera Ovest	402	376	-6,47
Marghera Est	276	283	2,54
Arino Ovest	3.365	3.618	7,52
Arino Est	2.015	2.255	11,91
Totale	6.058	6.532	7,82

AREE DI SERVIZIO - ATTIVITA' COMMERCIALI COLLATERALI
(Market presso autobar e ristorante / fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2014	2015	Var. %
Marghera Ovest	107	104	-2,80
Marghera Est	80	77	-3,75
Arino Ovest	1.581	1.839	16,32
Arino Est	1.127	1.343	19,17
Totale	2.895	3.363	16,17

AREE DI SERVIZIO - ATTIVITA' COMMERCIALI COMPLEMENTARI
(presso autobar e ristorante / fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2014	2015	Var. %
Marghera Ovest	1.280	1.351	5,55
Marghera Est	945	1.408	48,99
Arino Ovest	1.294	1.327	2,55
Arino Est	990	1.050	6,06
Totale	4.509	5.136	13,91

HOTEL - MARGHERA
(fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

Attività	2014	2015	Var. %
Bar, Servizi ed Alloggio	3.433	3.270	-4,75

ROYALTIES RICONOSCIUTE ALLA SOCIETA' CAV
(al netto di IVA - in migliaia)

ATTIVITÀ	2014	2015	Var. %
Carburanti	1.518	1.688	11,20
Lubrificanti	1	1	0,00
Attività collaterali (autoemporio)	21	26	23,81
Ristoro	1.397	1.517	8,59
Attività collaterali (market)	415	493	18,80
Attività complementari	55	49	-10,91
Hotel (bar - servizi - alloggio)	43	39	-9,30
Concessione terreni	414	414	0,00
Totale	3.864	4.227	9,40

Foto:
Filippo Livieri, Andrea Longhin, Nicola Bacco Trabacchin, Gianni Facca
Archivio CAV S.p.A.
Impaginazione e stampa:
Europrint s.r.l. - Quinto di Treviso

