CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE

BILANCIO D'ESERCIZIO
AL 31 DICEMBRE 2012 E RELAZIONI

CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE

CAV S.P.A. BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2012 E RELAZIONI

Concessioni Autostradali Venete CAV S.p.A.

Via Bottenigo, 64/A
30175 Marghera (Venezia)

Capitale Sociale € 2.000.000,00 interamente versato

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

Indice

Convocazione dell'Assemblea	8
Cariche sociali	10
Composizione del capitale sociale	12
RELAZIONE SULLA GESTIONE	15
Introduzione	16
Gestione economico - finanziaria	34
Gestione autostradale	40
Rapporti con l'ANAS S.p.A.	52
Rapporti con la Regione del Veneto	56
Società partecipate	60
BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31.12.2012	
Stato Patrimoniale	66
Conto Economico	68
Nota Integrativa	70
PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA	99
ALLEGATI	103
Tabella MIT: stato degli investimenti	104
Tabella Regione del Veneto	106
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	109
RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE	115
DATI STATISTICI	121

CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA

Ai sensi dell'art. 2364 del Codice Civile i Signori Azionisti della Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A. sono convocati in Assemblea Ordinaria presso la sede legale, in Venezia-Marghera, Via Bottenigo, 64/a il giorno 22 aprile 2013 alle ore 12,00 in prima convocazione ed, occorrendo, il giorno 23 aprile 2013 alle ore 12,00 in seconda convocazione, per discutere e deliberare il seguente

ORDINE DEL GIORNO

1) Approvazione bilancio al 31.12.2012 e relazione sulla gestione, relazione del Collegio sindacale e relazione di certificazione: delibere conseguenti.

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.

Venezia, 25 marzo 2013

Il Presidente
Tiziano Bembo

CARICHE SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente	BEMBO Tiziano
Amministratore Delegato	MUCILLI Eutimio
Consiglieri	BUONCRISTIANO Piero
	CADEL Fabio
	MARCHESE Giampietro

COLLEGIO SINDACALE

Presidente	SALSONE Antonia
Sindaci effettivi	CELICO Gaetana
	VENUTI Paolo
Sindaci supplenti	ARDUINI Gianluca
	SCIUTO Romana

DIREZIONE

Direttore Amministrativo	BORDIGNON Giovanni
Direttore Tecnico e di Esercizio	MATASSI Angelo
Dirigente del Personale	BRAGATO Paolo

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

COMPOSIZIONE DEL CAPITALE SOCIALE

Azionista	Valore Nominale delle Azioni	Percentuale %
ANAS S.p.A.	1.000.000,00	50
Regione Veneto	1.000.000,00	50
Totale	2.000.000,00	100

RELAZIONE SULLA GESTIONE

INTRODUZIONE

Signori Azionisti,

il 2012 non è stato un esercizio di routine. È cominciato in modo positivo con la registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto Interministeriale numero 408 del 22 novembre 2011 di approvazione della Convenzione per la concessione di gestione autostradale sottoscritta tra ANAS S.p.A. e Concessioni Autostradali Venete S.p.A. il 23 marzo 2010. È però proseguito con avvenimenti ed impegni che hanno richiesto forti attenzioni su molti fronti che proviamo a richiamare.

I fronti

Anzitutto il piano istituzionale dove sono cambiati i rapporti con il soggetto concedente: il decreto ministeriale 341 del primo ottobre 2012 ha istituito la Struttura di vigilanza sulle concessioni autostradali del Ministero delle Infrastrutture quale nuova concedente delle costruzioni e gestioni di autostrade. La Struttura svolge le funzioni elencate all'art. 2 del citato decreto: selezione dei concessionari autostradali, vigilanza e controllo sui concessionari, approvazione dei progetti inerenti la rete autostradale, ecc.: tutti compiti da lunghissimi anni svolti dall'ANAS S.p.A.. La decisione ministeriale ha, quindi, modificato una situazione consolidata richiedendo impegno per impostare i rapporti con la nuova Struttura.

Ma, in definitiva, i cambiamenti istituzionali non hanno inciso sul piano operativo quanto, invece, hanno pesato provvedimenti o avvenimenti su molti altri fronti. Per primo il finanziario: non si può, infatti, dimenticare che la CAV ha una attenzione tutta particolare rivolta all'ingente debito che essa ha nei confronti di ANAS S.p.A..

Tale attenzione non ha avuto adeguato conforto, come di solito avviene, dai risultati della gestione autostradale perché CAV ha dovuto registrare un netto calo del traffico. Si aggiunga che a fine 2012 si è dovuta affrontare una difficile trattativa per l'adeguamento delle tariffe che però, con grande soddisfazione, si è conclusa

positivamente.

Sul settore amministrativo-fiscale: la sofferta riduzione degli introiti per effetto della diminuzione del traffico è stata accompagnata dall'impegno per giungere al buon esito del terzo interpello alla Agenzia delle entrate in tema di deduzione degli interessi passivi.

Impegnative, forse ancor più del previsto, le attività di manutenzione e quella parallela degli investimenti. Infatti, l'approvazione della Convenzione ha comportato per le manutenzioni la ricalibrazione dei programmi di esecuzione in modo da rispettare le previsioni di spesa stimate nel piano finanziario.

Vivace anche il fronte interno che ha visto la Società impegnata su un duplice settore: l'implementazione tutta nuova di sistemi gestionali e la razionalizzazione dell'organizzazione aziendale.

È rimasto attivo, infine, il fronte del contenzioso anche se, eccettuate alcune note e importanti cause che hanno accompagnato la istituzione di CAV S.p.A., esso si è alimentato di cause minori che rientrano quasi fisiologicamente nella attività di una qualsiasi società delle dimensioni di CAV.

La sintesi dei più importanti nuclei di interesse del passato esercizio ne evidenzia la disomogeneità e testimonia l'ampiezza di competenze e di cure richieste da un'attività di gestione autostradale.

Nel seguito della relazione approfondiremo tutte le tematiche che abbiamo enunciato a cominciare da quella del confronto istituzionale con l'ANAS S.p.A..

Il soggetto concedente

Fino al 30 settembre 2012, l'ANAS è stato l'ente concedente della rete autostradale a pedaggio ed ha svolto l'attività di vigilanza sulle società concessionarie attraverso l'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali, in sigla: IVCA.

Il primo ottobre 2012 le attività di vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzio-

ne delle opere date in concessione e di controllo della gestione delle autostrade, che erano in capo ad ANAS, e il personale dell'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali dell'ANAS sono stati trasferiti al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti in base a quanto previsto dall'articolo 36 del decreto legge 98/2011 convertito nella legge numero 111/2011 e dall'articolo 11, comma 5 del decreto legge 216/2011, convertito nella legge numero 14/2012. È stata, quindi, istituita la "Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali" con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti numero 341 del primo ottobre 2012.

Incardinata nel Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari generali ed il Personale ed articolata in due settori (tecnico e giuridico-contenzioso), la nuova Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali svolge le funzioni di concedente avvalendosi di ANAS e delle società miste regionali Autostrade del Lazio S.p.A, Autostrade del Molise S.p.A., Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A, e Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A. per quanto attiene ad infrastrutture autostradali di rilevanza regionale assentite o da assentire in concessione.

L'istituzione, presso il Ministero, della Struttura con funzioni di concedente autostradale contribuisce a chiarire la posizione di ANAS che non potrà essere paragonata a quella del regolatore che, direttamente o per tramite di controllata (per esempio la CAV) svolge anche attività di impresa in concorrenza con i regolati.

Il debito. Il credito.

Nella relazione dello scorso esercizio, basandoci sulle previsioni di piano finanziario, avevamo indicato la necessità per CAV di reperire oltre un miliardo di finanziamenti per far fronte agli impegni convenzionali e gestionali, evidenziando altresì le difficoltà della Società di trovare una così ingente somma in un mercato finanziario che in questo particolare periodo si presenta povero di risorse.

La situazione è ben nota all'ANAS che da CAV si attende il rimborso dei costi sostenuti per la costruzione del Passante. L'ANAS, su richiesta della CAV S.p.A., ha prorogato la scadenza della restituzione del debito così come programmata dalla Convenzione 23.03.2010.

Nonostante le difficoltà di mercato, la CAV S.p.A. continua a cercare strade ed interlocutori per far fronte ai propri impegni. Questa attività ha fruttato due concrete possibilità di finanziamento: la prima, ormai prossima all'erogazione; la seconda, ancora in fase di studio.

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

La definizione del finanziamento ha richiesto una attività piuttosto complessa che ha comportato l'esecuzione di una "due diligence" nell'interesse di CDP e ha coinvolto gli stessi Azionisti di CAV chiamati in assemblea nel settembre scorso per decidere sulla costituzione di garanzie necessarie per la definizione dell'operazione di finanziamento.

Alla conclusione del lungo iter istruttorio, in data 29/09/2012 la Società ha sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti un contratto di finanziamento per un importo complessivo di 423,5 milioni di euro dei quali: 350 milioni destinati al rimborso di una parte dei costi di investimento sostenuti da ANAS per la costruzione del Passante di Mestre e 73,5 milioni per consentire a CAV di pagare l'IVA conseguente alla fatturazione del rimborso. Cassa Depositi e Prestiti, pur disponibile ad erogare direttamente l'intero importo, ha evidenziato la convenienza - anche economica visti gli interessi favorevoli applicati - di acquisire in via prioritaria i fondi messi a disposizione da BEI (350 milioni di euro) per poi erogare contestualmente a CAV i restanti 73,5 milioni di euro con risorse proprie evitando un percorso più complicato anche dal punto di vista burocratico e certamente più oneroso.

La durata del finanziamento è di 15 anni per cui la linea di credito di 350 milioni di euro ha scadenza il 31 dicembre 2027 mentre quella della linea di credito concessa per l'IVA è stabilita per il 31 dicembre del 2015. La CDP ha chiesto una commissione di strutturazione pari al 2% dell'importo di finanziamento corrispondente a 8,47 milioni. La commissione deve essere pagata prima della erogazione del mutuo e la CAV, utilizzando il normale flusso finanziario, ha già provveduto al pagamento della commissione facilitando così la conclusione delle operazioni di erogazione. Peraltro, la commissione di strutturazione potrebbe essere parzialmente recuperata se CDP partecipasse quale ente finanziatore in una eventuale ulteriore operazione di rifinanziamento di CAV.

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

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

Impegni e garanzie sono, dunque, di rilievo ma del tutto analoghi a quelli generalmente richiesti per operazioni di tipo "project financing".

Discorso a parte merita l'accordo sul tasso di interesse. La determinazione del

tasso di interesse in una situazione di mercato così difficile acquista particolare rilevanza, non solo rispetto al suo valore ma anche alla sua tipologia di tasso fisso o variabile. Considerata la natura "pubblica" della CAV e del ragguardevole importo del finanziamento appare doveroso indirizzarsi verso impegni definiti per ridurre al minimo l'alea delle future oscillazioni negative rendendo più sicura la prospettiva aziendale. Ma la scelta del tipo di interesse deve tener conto almeno di altre due condizioni. La prima è legata alla scadenza della operazione di finanziamento che deve essere conclusa entro il 31 maggio prossimo: questo è, infatti, il termine ultimo che la BEI e la CDP hanno stabilito per la loro disponibilità ad erogare le linee di credito. La seconda condizione è, invece, costituita da quella nuova operazione di finanziamento che, come sopra detto, è in fase di studio.

Considerato il fabbisogno finanziario globale della CAV, appare evidente che il mutuo con la CDP non sarà sufficiente per la copertura del debito della CAV S.p.A. Si è perciò intrapreso un diverso percorso per recuperare ulteriori fondi. Si tratta di sfruttare una possibilità già prevista nell'art. 157 del D. Lgs. 163 del 2006 e s.m.i. che consente alle società di progetto di emettere obbligazioni. La formulazione originale dell'articolo presentava questioni sia amministrative sia fiscali che, nel corso del 2012, sono state appianate rendendo operativa la norma. Su tale base si è inserita una iniziativa della Commissione Europea denominata "Europe 2020 Project Bond Iniziative" finalizzata a supportare gli investimenti di lungo termine facendo leva sul mercato privato dei capitali. Per il periodo 2012-2013 la Commissione Europea ha avviato una fase pilota volta a facilitare la introduzione del nuovo strumento finanziario nel mercato dei capitali e a stimolare l'interesse degli investitori internazionali. Lo strumento finanziario godrebbe anche della garanzia, almeno parziale, della BEI nei confronti degli investitori.

La CAV S.p.A. si è quindi proposta quale soggetto interessato all'emissione delle obbligazioni per il finanziamento di un progetto (il Passante) che presenta un profilo di rischio ragionevolmente contenuto poiché l'opera è già in gran parte realizzata e funzionale e si possono valutare i volumi di traffico già consolidati in quattro anni di gestione.

La BEI appare interessata alla proposta di finanziamento della CAV perché l'operazione, proprio per il profilo di rischio più sopra ricordato, potrebbe costituire finanche un mezzo di promozione del nuovo strumento finanziario dei project bond.

Allo stato, l'operazione project bond è ancora in fase di studio e non sono stati ancora definiti i volumi delle obbligazioni che si vogliono emettere, ed è ancora prematuro ipotizzare, con adeguato margine di sicurezza, le condizioni del finanziamento e i rapporti che potranno determinarsi tra gli impegni richiesti per il finanziamento CDP e quelli necessari per l'emissione delle nuove obbligazioni. Pertanto, appare opportuno sfruttare la possibilità concessa dalla Cassa Depositi e Prestiti della immediata erogazione del mutuo ad un tasso di interesse variabile ma convertibile, entro il ragionevole termine di qualche mese, in tasso fisso rendendo certo e stabile l'impegno futuro della CAV relativamente al rimborso del

mutuo. Con tale possibilità resterebbe confermato l'obiettivo di giungere nel più breve tempo possibile a stabilire un tasso fisso per il mutuo mentre l'accettazione nell'immediato dell'erogazione del mutuo a tasso variabile, ma convertibile, ha il vantaggio di guadagnare il tempo per valutare le condizioni e l'importo della eventuale emissione dei project bond e, conseguentemente, di decidere con consapevolezza la conversione del tasso o la estinzione del mutuo senza il condizionamento di oneri connessi a tale ultima operazione.

Di là dalle prospettive come sopra descritte, l'operazione di finanziamento portata avanti da CDP è ormai alle fasi conclusive e CDP sta effettuando le ultime verifiche con BEI. È stato anche definitivamente stabilito il tasso d'interesse di tipo variabile che, considerata l'attuale situazione del mercato, risulta particolarmente favorevole. Si prevede di stipulare il contratto nei primi giorni del mese di aprile prossimo e, indicativamente, l'erogazione dell'importo di mutuo avverrà entro lo stesso mese. Nel frattempo si continuerà a studiare e a verificare la concreta possibilità di emettere i project bond. Qualora quest'ultimo percorso non risultasse praticabile, la CAV S.p.A. continuerà a cercare le risorse finanziarie necessarie utilizzando canali e identificando interlocutori più tradizionali.

Il traffico. Le tariffe.

Le difficoltà che si incontrano sul mercato finanziario sono conseguenza di una ben nota congiuntura negativa che coinvolge tutti i settori della attività economica e che ha pesantemente toccato anche la gestione autostradale sia del tratto aperto che del tratto chiuso. Il tratto chiuso ha segnato una riduzione del traffico pari al 5,83%; più marcata la flessione sulla tratta aperta con un -10,55%. La riduzione ha colpito pressochè equamente i mezzi leggeri -7,44% e i mezzi pesanti - 8,33%.

Complessivamente il traffico autostradale ha avuto una flessione di ben 7,66 punti percentuali. Per misurare il peso di tale decremento basti ricordare che dal 1945 ad oggi il tratto autostradale tra Mestre e Padova ha registrato un costante aumento di traffico con due sole eccezioni: il 1983 e il 1974. Nel 1983 si erano verificate turbolenze economiche e politiche e il traffico aveva segnato una riduzione dello 0,16%. Nel 1974, subito dopo la guerra arabo-israeliana scoppiata nel '73, il governo italiano decideva drastiche misure di riduzione dei consumi di petrolio con divieto di circolazione alla domenica: ebbene, il traffico autostradale in quell'anno è diminuito del 4,39%.

La riduzione del traffico si è combinata con la diminuzione delle tariffe. Nelle relazioni degli scorsi anni abbiamo evidenziato l'incongruente applicazione della riduzione delle tariffe basata sui conteggi della Convenzione 30 gennaio 2009 ormai superata ma ancora in vigore per effetto del prolungarsi dell'iter approvativo della Convenzione ricognitiva 23 marzo 2010 con relativo piano finanziario aggiornato. Nell'attesa, quindi, dell'approvazione della convenzione ricognitiva (poi registrata il 23 febbraio 2012), il primo gennaio 2012 è stata applicata una riduzione delle tariffe pari all'1% sulla Tangenziale di Mestre e dell'1,18% sul Passante. A questo

si aggiunga che erano state ridotte le percorrenze chilometriche aggiuntive applicate alle barriere che da km 19,480 sono passate a 19,100.

Per buona sorte, la ricordata approvazione della Convenzione, ha consentito alla CAV S.p.A., a fine 2012, di richiedere l'aggiornamento delle tariffe secondo quanto stabilito nel piano finanziario aggiornato.

La complicata attività di revisione delle tariffe ha richiesto un approfondito confronto con la Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali. Al termine dell'istruttoria la CAV S.p.A. si è vista riconoscere, a far data dal primo gennaio 2013, un aumento tariffario pari al 13,55% sul Passante e al 13,19% sulla Tangenziale di Mestre. Si tratta di aumenti tariffari di tutto rispetto la cui rilevanza è stata determinata dal cumularsi negli scorsi anni dei mancati adeguamenti tariffari per effetto del ritardo nella entrata in vigore della Convenzione ricognitiva. Infatti, la gran parte dell'aumento è dovuto al recupero degli adeguamenti tariffari degli anni 2011 e 2012.

Il calcolo degli adeguamenti avviene sulla base di una formula complessa che prevede il recupero dell'inflazione reale nella misura del 70%, l'applicazione di un coefficiente "X" e di un parametro denominato "K". Il coefficiente X è stabilito nel piano finanziario e il parametro K è strettamente collegato all'effettiva realizzazione degli investimenti programmati. Il parametro, infatti, deve consentire la remunerazione degli investimenti realizzati l'anno precedente l'applicazione. Quest'ultimo parametro è risultato di particolare incidenza perché la CAV nel corso del 2011 e 2012 ha potuto finanziare la realizzazione di 150 milioni di investimenti previsti nel nuovo piano finanziario.

Oltre alla richiesta di adeguamento tariffario la CAV S.p.A. ha avanzato una proposta per risolvere una situazione che, ormai da anni, crea complicazioni di circolazione e una certa tensione con la clientela. Del problema si è parlato anche nelle scorse relazioni. In origine, il progetto del Passante prevedeva l'abbattimento della barriera di Venezia-Mestre e il suo arretramento a Dolo con conseguente liberalizzazione del tratto tra Dolo e Mestre. Il progetto iniziale è stato modificato e la barriera di Venezia-Mestre è stata mantenuta; invece, è stato liberato dal pedaggio il tratto tra la stazione di Mirano-Dolo e Venezia-Mestre. Del provvedimento beneficiano non solo i residenti della zona di Mirano-Dolo ma anche tutti quei clienti autostradali che percorrono la A4 con direzione Trieste e che escono al casello di Mirano-Dolo per usufruire della liberalizzazione del tratto tra Mirano-Dolo e la barriera di Mestre. Per tale motivo, il piccolo casello di Mirano-Dolo sopporta un improprio flusso di traffico con notevoli conseguenze sulla circolazione dei mezzi sia all'interno che all'esterno della struttura autostradale.

La CAV S.p.A., all'inizio del 2013, ha rinnovato alla Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali una proposta di soluzione tendente a creare condizioni di pedaggio conformi al progetto originario che prevedeva l'arretramento della barriera di Venezia-Mestre. Si tratterebbe di creare una barriera virtuale all'altez-

za di Mirano-Dolo per effetto della quale si rendono uguali i pedaggi pagati alla stazione di Mirano-Dolo, alla stazione intermedia di Mira-Oriago e alla barriera di Venezia-Mestre. La soluzione comporterebbe la taratura del pedaggio pagato alle tre stazioni indicate e l'introduzione di agevolazioni sul pedaggio del segmento tra Padova Est e Mirano-Dolo che risulterebbe il più penalizzato dalla operazione di omogeneizzazione dei pedaggi. La proposta di applicazione di agevolazioni troverebbe supporto contrattuale su un articolo della Convenzione ricognitiva 23 marzo 2010 ora in vigore: l'articolo 25, infatti, consente alla CAV, previa autorizzazione della concedente, di accordare a particolari categorie di utenti, forme di abbonamento per il transito sulle autostrade o altre agevolazioni finalizzate a facilitare la riscossione dei pedaggi o ad incrementare il traffico sulle autostrade.

Si prevede che l'operazione non sarà indolore per CAV. Infatti, una proiezione sull'applicazione di un pedaggio uguale alle tre stazioni autostradali di Mirano-Dolo, Mira-Oriago e barriera di Venezia-Mestre, mostra una, ancorché modesta, riduzione dei pedaggi. A fronte del sacrificio sarebbe, ci si augura, definitivamente risolto l'ormai annoso problema del "tornello" al casello di Mirano-Dolo che crea problemi sia alla gestione della struttura autostradale che alla circolazione esterna all'autostrada.

La proposta è ormai all'attenzione della Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ci si augura venga al più presto esaminata e approvata.

Il bilancio

Il calo del traffico nel 2012 e la riduzione degli introiti da pedaggio non sono stati l'unico tema di attenzione nel bilancio di esercizio: è certo, però, che le prudenti previsioni sul volume del traffico e degli introiti in sede di budget, alla prova dei fatti, sono state ampiamente superate al ribasso. Rispetto all'esercizio 2011 i ricavi delle vendite e delle prestazioni si sono ridotti del 7,7%: un dato che domanda grande attenzione anche perché deriva da componenti di reddito che giocano quali variabili pressochè indipendenti. Crediamo, però, che tale riduzione non debba essere percepita come puro dato negativo; debba, invece, essere colta come stimolo per giungere ad una maggiore efficienza in tutta l'operatività aziendale.

La riduzione dei pedaggi ha avuto un effetto determinante sul risultato di esercizio che, ciò nonostante, è mantenuto positivo: 4,3 milioni di euro. A questo proposito occorre ricordare, come già fatto nelle precedenti relazioni, che i futuri risultati d'esercizio saranno influenzati non solo dall'andamento degli introiti ma anche dalle conseguenze di una reale assunzione di mutui o di obbligazioni che, peraltro, ci si augura possa avvenire nel breve termine. Le operazioni di indebitamento comporteranno per la CAV una notevole riduzione della disponibilità finanziaria perché, oltre agli interessi, la CAV dovrà ripagare la quota parte di capitale delle somme ricevute. L'effetto combinato della minor disponibilità finanziaria e degli

interessi sugli indebitamenti impatterà necessariamente sui risultati dei prossimi esercizi che avranno utili molto contenuti.

Nella prospettiva di una sempre maggior influenza degli effetti dell'indebitamento sui risultati di bilancio, si inserisce ed acquista importanza la richiesta di interpello ex art.11 L. 212/2000 che la CAV S.p.A. ha avanzato alla Agenzia delle Entrate per una interpretazione dell'art. 96 c.5 DPR 917/1986 che consentisse alla CAV S.p.A. la integrale deduzione dei rilevanti interessi passivi derivanti dall'ingente indebitamento nei confronti dell'ANAS, ora, e degli istituti di credito eroganti, poi. Infatti, il primo comma del citato articolo 96 pone dei pesanti limiti alla deduzione degli interessi passivi. Nel caso della CAV S.p.A. proprio in considerazione del ragguardevole importo degli interessi passivi, l'applicazione di tale comma comporterebbe un notevole aggravio fiscale che inciderebbe certamente sull'equilibrio economico-finanziario della Società. Si è quindi valutata la possibilità di applicare al caso della CAV S.p.A. l'eccezione prevista nel comma 5 del richiamato articolo 96 che consente ad alcuni soggetti la possibilità di dedurre integralmente gli interessi passivi. Si è quindi chiesto un parere pro-veritate che ben descrivesse e definisse la natura della CAV S.p.A. includendola tra le società di progetto di cui all'art. 156 del D. Lgs. 163/2006 e cioè tra uno dei soggetti esclusi dalla limitazione prevista dall'art. 96 del TUIR per la deduzione degli interessi passivi. Si è poi chiesto al consulente fiscale di elaborare l'interpello proponendo, come richiesto dalla legge, una soluzione fondata sotto il profilo giuridico e fiscale.

La Agenzia delle Entrate con lettera prot. 2013/14717 del 5 febbraio 2013 ha accolto l'istanza elaborata dai Consulenti di CAV e ha ritenuto che "la Società possa dedurre integralmente gli interessi passivi inerenti l'attività, rientrando nella previsione di esclusione espressamente stabilita, per le società di progetto, dal comma 5 dell'art. 96 del TUIR". Il soddisfacente risultato, favorevole alla CAV S.p.A., si aggiunge alla positiva conclusione degli altri due precedenti interpelli che riguardavano l'assoggettamento all'IVA dell'indennizzo per subentro e la possibilità di calcolare l'ammortamento finanziario a quote differenziate: si tratta di conferme esterne importanti non solo per validare la correttezza, sotto il profilo fiscale, dell'impianto amministrativo di CAV ma anche per conservare la stabilità economico-finanziaria dell'impresa.

Interventi per completare il Passante

Il risultato dell'esercizio 2012, modesto rispetto alle aspettative, non oscura altre performance conseguite da CAV con particolare riferimento al cash flow che in questi primi anni di attività ha consentito di offrire uno straordinario e determinante sostegno agli importanti interventi previsti nel piano finanziario. È noto che il piano finanziario prevede che la CAV rimborsi i costi del Passante. Si tratta di un importo che, al lordo dei contributi pubblici e assimilati e al netto degli oneri finanziari capitalizzati, sfiora il miliardo di euro: per la precisione 986,4 milioni di euro. A questa ingente somma, nel piano, si è aggiunto l'indennizzo di circa 75 milioni

per il subentro alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova e una previsione di altri 279 milioni di euro per nuovi investimenti. Di questi ultimi, 240 milioni di euro sono destinati al pagamento di importanti opere stradali e autostradali di completamento del Passante di Mestre.

Dall'inizio dell'attività della CAV e fino ad oggi, il cash flow aziendale non è stato impiegato per la copertura del grande debito nei confronti di ANAS. È stato invece utilizzato per il rimborso della Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. e, soprattutto, per il finanziamento delle nuove opere di completamento che stanno perfezionando il Passante perché non diventi corpo estraneo al territorio ma sia parte integrante dei servizi e bene veramente fruibile per la comunità.

La realizzazione delle opere di completamento del Passante di Mestre era in carico al Commissario per l'emergenza socio - economico - ambientale nel settore del traffico e della mobilità nella località di Mestre nel Comune di Venezia, per conto di ANAS, fino al 31 maggio 2012, data di scadenza del suo incarico. Scaduto l'incarico del Commissario la realizzazione dell'opera è tornata in capo all'ANAS S.p.A.. Quest'ultima, con nota CDG-0089563-P del 22 giugno 2012, ha comunicato che il Capo Compartimento della Viabilità del Veneto era stato delegato per le attività necessarie all'immediato e concreto subentro di ANAS nelle attività del Commissario Delegato. L'onere finanziario delle opere, invece, è sempre rimasto in capo alla CAV e, come già sottolineato, fino ad ora essa vi ha fatto fronte utilizzando le disponibilità generate dalla attività quotidiana.

Tra le nuove opere strettamente legate all'intervento finanziario di CAV, le maggiori per importo ed impatto riguardano la costruzione del casello di Martellago-Scorzè, del semi-casello di Roncoduro e dello svincolo di Marcon sulla A57 in competenza della società Autovie Venete. Il casello di Martellago-Scorzè è già in corso di costruzione lungo il Passante, in una posizione intermedia tra i caselli di Spinea e di Preganziol. Il completamento della nuova struttura è previsto per la fine dell'anno prossimo e costituirà un essenziale punto di innesto alla grande viabilità dell'area centrale della Provincia di Venezia e all'area meridionale della Provincia di Treviso. Il casello sarà completato con una viabilità di raccordo alla rete viaria ordinaria: la SR 245 Castellana e la SR 515 Noalese.

L'impegno finanziario della CAV ha consentito di sostenere la realizzazione di altre opere di importo singolare minore ma sempre di alta valenza sul piano della mobilità territoriale. Si tratta di connessioni della viabilità ordinaria al sistema autostradale. Le principali tra queste sono: il raccordo tra la SP 64 Zermanesa e la A27 in comune di Mogliano, la variante SP 65 all'abitato di Campocroce, la "bretella di Robegano" tra Martellago e Salzano. Quasi tutti gli interventi o sono conclusi o sono nella fase conclusiva. Ricordiamo, a esempio, che sono terminate la passerella ciclopedonale di Campocroce e la bretella di collegamento alla viabilità provinciale sempre a Campocroce: la prima è stata consegnata il 30 maggio 2012 al comune di Mogliano mentre la seconda è stata consegnata il 22 gennaio 2013 alla provincia di Treviso e al comune di Mogliano. Il 28 novembre 2012 è

stata consegnata ad Autostrade per l'Italia, alla provincia di Treviso e al comune di Mogliano la bretella di collegamento tra la "Zermanesa" e la A27: la nuova bretella consente al traffico proveniente dai centri abitati di Zerman e di Mogliano di accedere rapidamente al sistema autostradale.

Nel 2012 si è conclusa anche la costruzione della variante di Robegano che tocca il comune di Salzano ma si sviluppa pressocchè tutta nel comune di Martellago. Anche in questo caso la variante libera dal traffico pesante il centro urbano di Martellago ed è stata consegnata il 30 maggio del 2012.

L'intervento finanziario di CAV non solo ha consentito la realizzazione di queste grandi opere di arricchimento delle infrastrutture di mobilità, ma ha anche dato la possibilità di realizzare quegli importanti interventi integrativi di mitigazione e compensazione ambientale che contribuiscono ad inserire in modo più armonico il Passante nel territorio. L'insieme di queste opere è stato denominato "Passante Verde" perché si tratta di interventi su una fascia più o meno larga di terreno che corre lungo tutto l'arco della nuova autostrada. Per ogni area verde è stata effettuata la sagomatura dei terreni con il riporto di materiali provenienti dagli scavi per opere legate al Passante autostradale, la creazione di dune artificiali, la preparazione del terreno con concimatura adatta, l'inerbimento con semina e idrosemina, la piantumazione di migliaia e migliaia di essenze arboree e arbustive, la formazione di percorsi pedonali generalmente in materiale sciolto e rullato. In alcune aree sono stati creati veri e propri parchi a servizio della comunità con l'installazione di impianti di illuminazione e la posa di arredi. Una prima parte dei lavori del Passante Verde sono terminati e in data 28 maggio 2012 le opere sono state consegnate alla CAV S.p.A. che da quel momento si è trovata a gestire un ingente patrimonio verde.

Altre opere

Una attenta gestione delle disponibilità di cassa ha permesso non solo di far continuare la realizzazione delle opere di completamento del Passante, ha altresì consentito di realizzare o di iniziare la realizzazione di un'ultima parte di interventi compresi del piano finanziario approvato unitamente alla Convenzione ricognitiva 23 marzo 2010. Si tratta di opere per un importo totale di circa 26 milioni di euro dei quali: 15 milioni destinati a interventi per impegni convenzionali assunti con il subentro alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.; 11 milioni per investimenti per esigenze funzionali.

Già nella relazione dello scorso esercizio avevamo comunicato l'erogazione del contributo per la riorganizzazione del "nodo" viario di San Giuliano a Mestre e la conclusione dell'intervento riguardante la messa in sicurezza della SP 81 nel tratto compreso tra la nuova stazione autostradale di Mira-Oriago e la rotatoria sulla SS 309. Con quelle operazioni gli impegni convenzionali sono stati pressochè esauriti ad eccezione di un contributo di 0,8 milioni di euro che si prevede di

erogare nel corso del 2013 quando, sulla base di accordi già da tempo determinati, l'ANAS costruirà le due rotatorie destinate al miglioramento dell'innesto tra il raccordo autostradale con l'aeroporto Marco Polo di Venezia e la SS 14 della Venezia Giulia.

Restano poi da realizzare l'ulteriore intervento di adeguamento della SP 81 e gli interventi per esigenze funzionali.

L'adeguamento della SP 81 riguarda il tratto compreso tra la stazione autostradale di Mira-Oriago sulla A57 e la stazione autostradale di Spinea, sulla A4-Passante di Mestre ed è finalizzato al miglioramento delle condizioni di accessibilità al sistema autostradale. L'operazione è stata momentaneamente sospesa per una valutazione alla luce delle modifiche intervenute nella viabilità territoriale e delle nuove esigenze di mobilità.

Invece la realizzazione degli interventi per esigenze funzionali è prevista distribuita nell'arco della concessione e riguarda impianti, dotazioni e attrezzature da installare sulla tratta gestita. Nel corso del 2012 sono stati fatti investimenti per circa 800 mila euro che hanno compreso la fornitura di griglie per caditoie, la installazione di serbatoi per soluzioni saline, la installazione di una cassa automatica e l'attivazione di piste di esazione automatiche denominate CRONOS. Come appare evidente si tratta di interventi specificamente diretti a migliorare la gestione invernale, la sicurezza del percorso, il potenziamento dei sistemi di esazione.

Questi interventi sono realizzati direttamente da CAV che a questo titolo, per il 2013, ha previsto costi per circa 1 milione di euro per reti anticaduta da manufatti, per l'aggiornamento tecnologico delle piste telepass, per l'acquisto di telecamere per la videosorveglianza e per altre operazioni minori. Nel capitolo è compresa anche una quota parte di spesa per la realizzazione del COA (Centro Operativo Autostradale) condiviso con altre concessionarie: Autostrade per l'Italia, l'Autostrada Brescia-Padova e Autovie Venete. Il nuovo COA avrà sede presso il Compartimento di Polizia Stradale di Padova e avrà il compito di coordinare le attività svolte dai distaccamenti di Polizia Stradale secondo modalità da definirsi in un atto aggiuntivo alle vigenti convenzioni con il Ministero dell'Interno per il servizio svolto dalla Polizia nei tratti compresi tra A4 Brescia Centro-Portogruaro; A27 Venezia-Belluno; A31 Vicenza-Piovene Rocchette, A57-Tangenziale di Mestre.

Le manutenzioni

Il Piano finanziario che accompagna la Convenzione gestisce anche le previsioni di spesa per le manutenzioni. Si tratta di attività indispensabili per l'efficienza delle strutture gestite e per la sicurezza dell'utente. Di fatto costituiscono un parametro di controllo della cura della struttura e del suo livello di servizio. La CAV mette particolare impegno nelle manutenzioni attuandole sulla base della programmazione indicata nel piano finanziario anche se, le contingenti situazioni legate all'esercizio autostradale o alla programmazione di altri interventi o concomitanti impegni possono comportare slittamenti o anticipazioni delle varie attività manutentive.

Nel corso del 2012, subito dopo la definitiva approvazione della Convenzione 23 marzo 2010 registrata dalla Corte dei Conti il 23 febbraio 2012, l'allora Ispettorato Vigilanza Concessionarie Autostradali dell'ANAS ha segnalato che nel periodo 2010-2011 CAV aveva effettuato una spesa per manutenzioni inferiore di circa 1,9 milioni di euro rispetto ai programmi manutentivi evidenziati nel piano finanziario aggiornato allegato alla nuova convenzione.

A seguito della comunicazione il Consiglio di amministrazione decideva di integrare il programma manutentivo del 2012. Le manutenzioni, così come ripianificate e integrate, sono state attuate salvo poche differenze motivate da situazioni contingenti e imprevedibili.

Come richiesto dall'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali (ora Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali) e come già deciso dal Consiglio di amministrazione nella riunione del 21 maggio 2012, si è provveduto a proporre all'assemblea un accantonamento nel capitale netto alla "Riserva vincolata per differenze su manutenzioni" per l'importo di euro 918.054 pari allo scostamento tra gli importi di previsione del piano finanziario e l'importo delle manutenzioni realmente eseguite nel corso del 2012.

Il programma delle manutenzioni per il 2013 tiene conto di quanto previsto nel Piano Finanziario allegato alla Convenzione Ricognitiva, delle effettive necessità manutentive e anche di possibili incognite in sede realizzativa. L'importo stimato per manutenzioni e rinnovi è pari ad 11,3 milioni di euro. Il programma è stato preventivamente discusso con la Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali. La maggior parte delle manutenzioni si riferisce a operazioni appaltate a imprese esterne che prestano servizi di manutenzione del verde, della segnaletica, dell'illuminazione stradale, di pulizia del nastro autostradale, di prevenzione ghiaccio e sgombero neve, degli impianti di riscaldamento e condizionamento delle stazioni nonché gli interventi di manutenzione generica del corpo stradale e dei fabbricati prevalentemente di carattere edile, degli impianti telematici/tecnologici, degli impianti relativi alle opere di mitigazione ambientale della Tangenziale di Mestre.

Sono state programmate anche altre manutenzioni che, come quelle già citate, hanno sempre carattere di ricorrenza ma con scadenze che in genere oltrepassano la annualità. Tra queste ricordiamo gli importi più significativi: 1,2 milioni di euro per lavori di manutenzione stradale e 1,1 milioni di euro per risanamento di manufatti. La manutenzione stradale riguarderà principalmente il rifacimento della pavimentazione drenante della corsia di marcia lenta della carreggiata ovest della autostrada Mestre-Padova, nonché il rifacimento di tratti ammalorati sulla A57. Le operazioni di risanamento dei manufatti riguarderanno in particolare il ponte sul fiume Brenta sulla A4 e i viadotti della Tangenziale di Mestre.

Il sistema interno

Di norma il raggiungimento di soddisfacenti risultati d'impresa è frutto di una atti-

vità pianificata svolta da una organizzazione corrispondente agli obiettivi. Fin dalla costituzione di CAV, gli Amministratori si sono preoccupati di creare una struttura adeguata agli obiettivi che sono definiti nella convenzione di concessione autostradale e nel piano finanziario. L'impresa non si è dimostrata né immediata né facile perché le condizioni iniziali erano date e non erano ancora ben definite altre variabili perché l'organizzazione era quella della concessionaria uscente mentre la tratta autostradale era diversa e maggiore rispetto a quella fino ad allora gestita dall'organizzazione. Inoltre si imponevano nuove problematiche ed esigenze: l'automatismo sempre più spinto dell'esazione creava squilibri d'impiego; la volontà di una scrupolosa applicazione di norme e leggi richiedeva una maggior attenzione alla gestione dei rischi; l'obiettivo di coniugare efficienza ed efficacia postulava una profonda revisione della divisione del lavoro all'interno della struttura e una precisa attribuzione di responsabilità.

Dopo un primo periodo di attività durante il quale sono stati effettuati modesti interventi sulla struttura per adattamenti o per la copertura di spazi creati da sopravvenute esigenze, il nuovo Consiglio di amministrazione ha deciso di dar avvio ad una vera e propria revisione della organizzazione aziendale per individuarne le strutture organizzative, bilanciarne il peso e renderle coerenti con una razionale distribuzione di compiti e responsabilità. L'incarico è stato affidato a una società di consulenza esterna specializzata.

La società di consulenza ha innanzitutto svolto una attenta analisi delle principali attività svolte, dei processi, delle connessioni, delle criticità e delle aree di miglioramento. Il risultato è stata la composizione di una immagine della situazione attuale sulla quale consulenti e vertice aziendale hanno lavorato per ridefinire una struttura più adeguata agli obiettivi aziendali.

Il lavoro di ridefinizione ha coinvolto il middle management e anche le Organizzazioni Sindacali in un percorso di trasparenza e di condivisione.

L'attività di revisione organizzativa alla fine ha prodotto una nuova macrostruttura organizzativa che prevede la istituzione di quattro direzioni direttamente dipendenti dall'Amministratore delegato: la Direzione del Personale, la Direzione Amministrativa, la Direzione Esercizio e la Direzione Tecnica. La principale novità riguarda la creazione della Direzione Esercizio che risponde ad un intento di specifica attenzione ad un settore determinante per una Società alla quale è affidata la gestione di un nodo essenziale della grande viabilità.

L'attività di revisione dell'organizzazione è nella sua fase finale: si tratta, infatti, di allocare le risorse disponibili nella struttura ormai definita eventualmente riqualificando figure interne o reperendo personale all'esterno.

Nonostante il notevolissimo impegno richiesto dallo studio e dalla reimpostazione dell'organizzazione aziendale, si è continuato nell'implementazione di sistemi di gestione e controllo che attraverso la definizione di procedure e modalità di veri-

fica rendono le parti dell'organizzazione coordinate e funzionali trasformandole in un sistema e cioè in un tutto che sia, secondo quell'antico adagio, maggiore della somma delle parti.

Tra la fine del 2011 e l'inizio del 2012, la CAV si è formalmente dotata di una serie di procedure, di sistemi informatici e informativi costitutivi di tre sistemi di gestione aziendale: il sistema per la protezione dei dati personali (ex D. Lgs. 196/2003), il sistema di gestione per la qualità (norma UNI EN ISO 9001:2008) e il Modello Organizzativo ex D. Lgs. 231/2001.

Il più consolidato sistema di gestione in uso in azienda riguarda la protezione dei dati personali: la cosiddetta "privacy". Dopo una attività di formazione diretta a tutto il personale incaricato del trattamento di dati personali, nel mese di giugno 2012 è stato svolto un audit di verifica sia del livello di conoscenza delle norme sia del livello di applicazione del sistema. I risultati sono stati soddisfacenti anche se, come normalmente avviene, hanno rilevato alcune aree di miglioramento.

Il più "giovane" dei sistemi di gestione adottati dalla CAV riguarda il Modello Organizzativo ex D. Lgs. 231/01. È un sistema adottato nei primi mesi del 2012 e ha richiesto anzitutto una campagna di formazione diretta a tutto il personale. Il Modello Organizzativo ex D. Lgs. 231/01 dovrà comunque affrontare un processo di aggiornamento sia per l'introduzione dei nuovi reati, sia per renderlo adeguato alla nuova organizzazione aziendale. L'attività sarà programmata in accordo e secondo le indicazioni del preposto Organismo di Vigilanza ex D. Lgs. 231/01.

Le attuali procedure del Sistema per la Gestione della Qualità sono state sviluppate e definite proprio alla scadenza del 2011 ma da allora si è iniziata una vigorosa revisione che ha interessato marginalmente le procedure che descrivono i processi più operativi legati all'esercizio e al servizio autostradale. Ha, invece, interessato profondamente le altre procedure che riguardano il processo degli approvvigionamenti i processi amministrativi e di progettazione e direzione lavori.

Mentre si stanno sviluppando queste attività di verifica e di miglioramento delle procedure dei vari sistemi di gestione, è stato dato avvio a una attività di auditing interno affidata all'ANAS S.p.A. che mette a disposizione le competenze della propria Unità Internal Auditing. L'attività è in corso e se ne prevede la conclusione entro il primo semestre 2013.

Il contenzioso

Il fronte del contenzioso anche nel 2012 è stato contrassegnato dal proseguimento dell'iter processuale delle importanti cause intentate nel 2008 e nel 2010 da AISCAT e dalla concessionaria SIAS. Si tratta di azioni promosse su tre diverse sedi: il Tribunale Europeo, Il Tribunale Amministrativo del Lazio e il Tribunale Civile di Roma. Il Tribunale Europeo il 15 gennaio 2013 si è pronunciato in termini favorevoli a CAV respingendo il ricorso di AISCAT contro la Commissione Europea che aveva affermato l'insussistenza di aiuti di stato o di violazioni comunitarie in

ordine alle tariffe per i pedaggi autostradali applicati da CAV. Si è ora in attesa di conoscere se AISCAT deciderà di impugnare la sentenza. Si aspettano anche le decisioni del TAR del Lazio e del Tribunale Civile di Roma. AISCAT e SIAS sono ricorse al TAR contro CIPE, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Regione Veneto, ANAS e CAV per annullare la delibera del CIPE del 27 marzo 2008 n. 24 che affidava la gestione del Passante alla CAV mentre sono ricorse al tribunale Civile contro il Governo della Repubblica Italia e la CAV per la presunta violazione del diritto comunitario ed interno in materia di concorrenza. Entrambi i procedimenti volgono al termine e si è in attesa delle sentenze.

Invece, durante l'anno passato, si è dovuto registrare il sorgere di una diversa posizione tra ANAS S.p.A. (più precisamente: l'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali) e CAV S.p.A. a proposito delle convenzioni riguardanti la regolamentazione degli accessi alle aree di servizio posizionate a est e ovest della rotatoria di Marghera sin dal tempo della costruzione della Tangenziale. Le convenzioni permettono alla CAV di chiedere delle royalties sui prodotti oil e non-oil venduti dai gestori delle aree di servizio. Nel 2011 le royalties sulle aree di Marghera Est e Marghera Ovest hanno complessivamente fruttato circa 0,7 milioni di euro. ANAS/IVCA ha negato il benestare alle convenzioni per l'accesso ad entrambe le aree di servizio. Contro le decisioni di ANAS/IVCA la Società ha adito il Tribunale Amministrativo e ci si augura un rapido scioglimento del contenzioso.

Devono ancora concludersi altri due processi che CAV S.p.A. ha iniziato contro due sanzioni comminate a CAV da ANAS S.p.A. e dall'Autorità Garante della Concorrenza del Mercato a seguito di disagi alla circolazione avvenuti sul Passante di Mestre il 1° agosto del 2009. I ricorsi di CAV hanno ottenuto effetti diversi: il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio si è pronunciato per l'accoglimento del ricorso contro l'Autorità Garante della Concorrenza del Mercato mentre ha respinto il ricorso avverso il provvedimento dell'ANAS. L'una e l'altra sentenza sono state appellate e i procedimenti sono in svolgimento.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Come richiesto dal Codice civile, diamo notizia dei principali fatti avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio al 31 dicembre del 2012.

Dal 1° gennaio 2013 sono state adeguate le tariffe nelle tratte autostradali in concessione alla CAV S.p.A.. L'adeguamento ha comportato un aumento del 13,55% sulle tariffe applicate al Passante e del 13,19% sulle tariffe della Tangenziale di Mestre.

Il 15 gennaio 2013 il Tribunale Europeo ha respinto il ricorso di AISCAT contro la Commissione europea, Direzione Generale dell'Energia e dei Trasporti per l'annullamento della decisione contenuta nella lettera della Commissione europea del 10 febbraio 2010, adottata ai sensi dell'articolo 20 comma 2, secondo periodo del Regolamento (CE) n. 659/1999 dal Direttore della Direzione A, Mercato interno e Sviluppo Europea, M. Anne Houtman, che ha affermato l'insussistenza di aiuti di Stato e, comunque, di violazioni comunitarie in ordine alle tariffe per i pedaggi autostradali applicati dalla CAV. Nel procedimento la CAV S.p.A. ha proposto atto di intervento a sostegno delle posizioni assunte dalla Commissione.

In data 5 febbraio con lettera protocollo n. 2013/14717 la Agenzia delle Entrate ha accolto l'istanza elaborata dai Consulenti di CAV e ha ritenuto che "la Società possa dedurre integralmente gli interessi passivi inerenti l'attività, rientrando nella previsione di esclusione espressamente stabilita, per le società di progetto, dal comma 5 dell'art. 96 del TUIR".

In data 21 marzo con lettera protocollo n. 3748 la CAV S.p.A. ha avanzato formale richiesta alla Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali del Ministero delle Infrastrutture di dar applicazione alla proposta di liberalizzazione dl pedaggio avente origine e destinazione tra le stazioni di Venezia-Mestre, Mirano-Dolo e Mira-Oriago e concomitante applicazione di un sistema di abbonamenti sul percorso Mirano-Dolo - Padova Est. La lettera di richiesta è corredata di un verbale di condivisione della richiamata proposta sottoscritto da CAV S.p.A. e dalla Regione Veneto. Infatti, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - tramite la Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali aveva chiesto che il sistema di abbonamenti contenuto nella proposta di CAV fosse concordato con la Regione Veneto.

CAV
CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE
MP
inizio tratta
di competenza
STOP

GESTIONE ECONOMICO - FINANZIARIA

Gestione economica

L'esercizio 2012 si è concluso con un risultato positivo ancorché di minore rilevanza rispetto all'anno precedente: l'utile al netto delle imposte è infatti di circa € 4,3 milioni (nel 2011: € 17,1 milioni).

Il valore della produzione è pari ad € 126,2 milioni (nel 2011: € 136,2 milioni) con una diminuzione di € 10,0 milioni (- 7,3%).

Nell'ambito del valore della produzione i ricavi da pedaggio (al netto di IVA e dell'integrazione del canone di concessione ANAS) risultano pari ad € 105,3 milioni registrando una sensibile diminuzione (nel 2011: € 113,5 milioni; - 7,2%): il dato è la risultante del negativo andamento del traffico, della diminuzione delle tariffe di pedaggio e della diminuzione delle percorrenze chilometriche aggiuntive alle barriere.

L'integrazione del canone di concessione ANAS passa da € 14,6 milioni ad € 13,5 milioni (€ 1,1 milioni in meno; - 7,9%) in conseguenza della diminuzione del traffico.

Per quanto riguarda gli altri proventi autostradali il loro valore complessivo è pari ad € 5,7 milioni, inferiori di circa € 1,0 milione rispetto al 2011, e così suddiviso: € 3,5 milioni per proventi da royalties su attività svolte presso le aree di servizio; € 1,4 milioni da compartecipazioni delle altre Società autostradali ai costi di esazione; € 0,8 milioni per recupero spese.

Come si può notare dai dati sopra riportati, nel mentre i ricavi netti da pedaggio e l'integrazione del canone di concessione ANAS registrano in relazione al traffico una flessione sostanzialmente equivalente, gli altri proventi autostradali subiscono una più marcata diminuzione correlata, in particolare, al fatturato delle aree di servizio che ha risentito - tra l'altro - delle difficoltà gestionali ed operative connesse ai lavori di ammodernamento.

I costi della produzione sono pari complessivamente ad € 99,6 milioni con un aumento di € 3,8 milioni (nel 2011: € 95,8 milioni; + 4,0%) come di seguito specificati.

I costi per servizi sono pari ad € 20,3 milioni (nel 2011: € 18,2 milioni; + 11,5%).

Le voci più significative sono: compartecipazione di CAV ai costi di esazione sostenuti dalle Società autostradali collegate come previsto dalla convenzione di interconnessione autostradale pari ad € 4,2 milioni (con una lieve flessione rispetto al 2011); costi per manutenzioni pari ad € 10,0 milioni (nel 2011: € 6,8 milioni; + 47,1%).

Il costo del personale è pari ad € 16,3 milioni (nel 2011: € 15,6; + 4,8%).

Gli ammortamenti effettuati nel 2012 sono pari ad € 40,3 milioni (nel 2011: € 37,8 milioni; + 6,6%). La parte preponderante è relativa all'ammortamento del costo del Passante che da solo è pari ad € 33,7 milioni (così come nel 2011): si precisa che tale ammortamento è stato calcolato secondo il criterio delle quote costanti.

Per quanto riguarda il fondo per rinnovi il relativo accantonamento effettuato a fronte delle spese per le manutenzioni a cadenza periodica è stato pari ad € 11,7 milioni (nel 2011: € 7,2 milioni); il relativo utilizzo è stato nel 2012 pari ad € 7,2 milioni (nel 2011: € 2,3 milioni; + 219,0%).

Altra voce importante è quella riguardante gli oneri diversi di gestione pari ad € 16,4 milioni (nel 2011: € 17,9 milioni; - 8,2%).

Tra gli oneri diversi di gestione è iscritto il canone di concessione di cui all'art. 1 comma 1020, della Legge 296/2006 pari ad € 2,5 milioni (nel 2011: € 2,7 milioni) corrispondente al 2,4% dei ricavi netti da pedaggio: tale canone è corrisposto per il 42% (pari ad € 1,1 milioni) direttamente all'ANAS e per il 58% (pari ad € 1,4 milioni) allo Stato.

È iscritta altresì l'integrazione del canone di concessione ANAS passata da

€ 14,6 milioni nel 2011 ad € 13,5 nel 2012 (- 7,9%): tale importo è uguale a quello inserito tra i ricavi in quanto si tratta semplicemente di un incasso per conto di terzi ovvero di ANAS.

Possiamo sinteticamente evidenziare che l'aumento dei costi della produzione (pari ad € 3,8 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 servizi e più precisamente ai costi delle manutenzioni (circa € 3,2 milioni in più), al costo del personale (circa € 0,7 milioni in più) ed agli ammortamenti (circa € 2,5 milioni in più).

Le principali voci che registrano una diminuzione riguardano gli oneri di gestione (circa € 1,5 milioni in meno) ed i costi relativi agli accantonamenti ed all'utilizzo del fondo per rinnovo (circa € 0,4 milioni in meno).

La differenza tra il valore ed il costo della produzione è pari ad € 26,6 (nel 2011: € 40,4 milioni). Lo scostamento di € 13,8 milioni (pari al - 34,0%) è dato essenzialmente dalla diminuzione dei ricavi (per circa € 10,0 milioni) ed all'aumento dei costi (per circa € 3,8 milioni).

Gli oneri finanziari ammontano ad € 19,6 milioni sostanzialmente in linea con l'anno precedente (nel 2011: € 19,4 milioni; + 0,8%) e sono riferiti per la maggior parte agli interessi passivi correlati al debito verso l'ANAS relativo al rimborso dei costi di realizzazione del Passante (nel 2012: € 18,5 milioni; nel 2011: € 18,1 milioni; + 2,2%).

Gli interessi attivi (circa € 0,6 milioni) sono determinati essenzialmente dagli interessi relativi alla parte di contributi pubblici incassati da ANAS e non ancora versati a CAV.

I proventi straordinari sono pari ad € 0,3 milioni e si riferiscono al rimborso IRES relativo alla mancata deduzione dell'IRAP sul costo del personale.

In ragione del quadro economico sopra descritto il risultato prima delle imposte è pari ad € 8,0 milioni (nel 2011: € 26,9 milioni; - 70,3%) con una diminuzione di € 18,9 milioni mentre le imposte sul reddito (IRES e IRAP) sono pari ad € 4,3 milioni (€ 10,9 milioni nel 2011) ; l'utile, come già anticipato, è pari ad € 4,3 milioni.

Alcune sintetiche indicazioni per il prossimo anno

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

In primo luogo il traffico: le stime più aggiornate prevedono per il 2013 un ulteriore decremento anche se meno pesante rispetto al 2012 peraltro rafforzato anche dalla diminuzione (- 400 metri) delle percorrenze chilometriche aggiuntive applicate alle barriere.

In secondo luogo le tariffe: nel 2013 agiranno positivamente gli incrementi tariffari (+ 13,55% per le tariffe del Passante e + 13,19% per tutte le altre tariffe) andando a compensare ampiamente i previsti negativi effetti della diminuzione del traffico.

In uno scenario generale caratterizzato dalla recessione economica, tenendo conto degli elementi sopra indicati possiamo comunque prudenzialmente ipotizzare per il 2013 un lieve aumento dei ricavi.

I costi della produzione si ritiene possano consolidarsi sui valori sostanzialmente equivalenti a quelli del 2012.

Per quanto riguarda infine gli interessi passivi, il loro valore registrerà sicuramente un consistente aumento per effetto dell'operazione di finanziamento con la Cassa Depositi e Prestiti.

Crediamo si posa comunque prevedere una positiva conclusione anche del bilancio 2013.

		2011		2012	
ROE	RISULTATO NETTO	17.050	36,40%	4.312	8,43%
	EQUITY	46.843		51.155	
ROI	RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	40.401	4,00%	26.645	2,61%
	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO MEDIO	1.010.890		1.022.214	
ROS	RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	40.401	33,23%	26.645	23,63%
	RICAVI DI VENDITA NETTI	121.564		112.761	
ROA	RISULTATO OPERATIVO + INTERESSI ATTIVI	40.744	4,00%	27.227	2,46%
	TOTALE ATTIVO (TOTAL ASSETS)	1.018.418		1.104.973	
RIGIDITA' IMPIEGHI	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO	1.006.254	98,81%	1.038.173	93,95%
	CAPITALE INVESTITO	1.018.418		1.104.973	
INDICE DI INDEBITAMENTO	DEBITI	963.671	2057,23%	1.041.138	2035,27%
	EQUITY	46.843		51.155	
INDICE DI INDEBITAMENTO TOTALE	PASSIVO - EQUITY	971.575	2074,10%	1.053.818	2060,05%
	EQUITY	46.843		51.155	
INDICE DI STRUTTURA SECCO	EQUITY	46.843	4,63%	51.155	5,00%
	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO MEDIO	1.010.890		1.022.214	
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'	ATTIVO CORRENTE	74.706	7,69%	174.307	16,55%
	PASSIVITA' CORRENTI	971.077		1.053.286	

Analisi dei risultati reddituali (migliaia di euro)

	2010	Incidenza % sui ricavi	2011	Incidenza % sui ricavi	2012	Incidenza % sui ricavi
RICAVI						
Ricavi netti da pedaggio	113.951	93,47%	113.450	93,33%	105.269	93,36%
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.723	5,52%	6.752	5,55%	5.708	5,06%
Altri proventi e ricavi	1.232	1,01%	1.361	1,12%	1.784	1,58%
TOTALE RICAVI	**121.906**	**100,00%**	**121.564**	**100,00%**	**112.761**	**100,00%**
Costi esterni della produzione	-18.527	-15,20%	-19.593	-16,12%	-22.012	-19,52%
Altri costi e saldo plus/minus.	-3.242	-2,66%	-3.279	-2,70%	-2.956	-2,62%
VALORE AGGIUNTO	**100.138**	**82,14%**	**98.691**	**81,18%**	**87.792**	**77,86%**
Costo del lavoro netto	-15.269	-12,53%	-15.566	-12,81%	-16.319	-14,47%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	**84.869**	**69,62%**	**83.125**	**68,38%**	**71.473**	**63,38%**
Ammortamenti	-40.199	-32,97%	-37.787	-31,08%	-40.275	-35,72%
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	-2.739	-2,25%	-4.937	-4,06%	-4.552	-4,04%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	**41.931**	**34,40%**	**40.401**	**33,23%**	**26.645**	**23,63%**
Proventi e oneri finanziari	-10.686	-8,77%	-19.100	-15,71%	-19.013	-16,86%
Rettifiche di attività/vendita di partecipazioni	0	0,00%	3	0,00%	17	0,02%
RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	**31.245**	**25,63%**	**21.305**	**17,53%**	**7.649**	**6,78%**
Proventi e oneri straordinari	0	0,00%	5.596	4,60%	321	0,28%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**31.245**	**25,63%**	**26.901**	**22,13%**	**7.971**	**7,07%**
Imposte sul reddito d'esercizio	-10.832	-8,89%	-9.851	-8,10%	-3.659	-3,24%
UTILE DEL PERIODO	**20.413**	**16,74%**	**17.050**	**14,03%**	**4.312**	**3,82%**

Gestione finanziaria

Al 31 dicembre 2012 le disponibilità liquide ammontano a circa € 8,8 milioni (nel 2011: € 4,9 milioni) con un aumento di € 3,9 milioni.

In corso d'anno, grazie all'utilizzo delle disponibilità liquide preesistenti ed ai flussi generati dal cash-flow, la Società ha potuto far fronte ad importanti impegni finanziari ed in particolare ha potuto continuare ad effettuare i pagamenti a favore della Società che sta realizzando le opere complementari e di completamento del Passante per uno totale di € 65 milioni.

Un cenno agli aspetti finanziari del 2013.

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

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

La prima fonte di finanziamento è data naturalmente dal cash-flow derivante dall'ordinaria gestione autostradale e dai ricavi tipici autostradali (pedaggi).

La seconda fonte di finanziamento è relativa all'erogazione a breve termine di un mutuo di € 423,5 milioni: si tratta di fondi per € 350 milioni della Banca Europea Investimenti (BEI) intermediati dalla Cassa Depositi e Prestiti (CDP) e di ulteriori € 73,5 milioni (relativi all'IVA sul finanziamento) di fondi CDP.

L'acquisizione ormai imminente consentirà di corrispondere ad ANAS un primo importante acconto relativamente al rimborso dei costi di realizzazione del Passante di Mestre.

La terza fonte di finanziamento prevede un'operazione - al momento ancora in fase di studio - di finanziamento tramite emissione di obbligazioni (cd. Project Bond) parzialmente garantite da BEI.

Qualora ciò non fosse possibile si prevede in alternativa una più tradizionale operazione di finanziamento ricorrendo al mercato del credito.

In entrambi i casi l'acquisizione del relativo finanziamento consentirà di pagare un'ulteriore quota del debito nei confronti di ANAS e di continuare ad effettuare i pagamenti delle opere complementari e di completamento del Passante.

GESTIONE AUTOSTRADALE

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

Traffico

In primo luogo alcune semplici definizioni.

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

Nel corso del 2012 non sono intervenute variazioni sull'assetto infrastrutturale: il confronto con l'anno precedente è dunque omogeneo ed i relativi dati consentono un'adeguata e significativa valutazione dell'andamento del traffico.

Un cenno anche alle denominazioni dei tratti in concessione alla Società: è A4 il vecchio tratto da Padova Est fino all'interconnessione con il Passante nonché il Passante stesso; è A57 il tratto che dall'interconnessione con il Passante arriva fino alla barriera di Venezia/Mestre (vecchio tracciato in sistema chiuso); è ancora A57 la Tangenziale di Mestre ed il raccordo con l'aeroporto "Marco Polo" di Tessera/Venezia (in sistema aperto): l'intera tratta A57 (parte in chiuso e parte in aperto) è denominata altresì Tangenziale di Mestre.

È peraltro opportuno inoltre ricordare che il 2012 è stato un anno bisestile. Tutti i dati di traffico più avanti riportati indicano il totale anno 2012: possiamo valutare in circa un quarto (0,25) di punto percentuale il positivo effetto della giornata in più rispetto al 2011.

Precisiamo infine che nella sintetica relazione che segue tutti i dati sono esposti con riferimento al traffico classificato come "pagante" e ciò anche per un'omoge-

nea correlazione con i dati contabili riferiti ai ricavi da pedaggio.

Dati complessivi di traffico

Un primo dato complessivo. I veicoli/chilometro (sistema aperto più sistema chiuso) nel 2012 sono stati 1.754.598.307 (nel 2011: 1.900.235.632) registrando un deciso decremento pari al - 7,66%.

Sistema chiuso

Nell'anno 2012 in tutto il sistema chiuso (parte in A4 e parte in A57) sono stati registrati 38.593.182 veicoli effettivi (nel 2011: 40.866.648 con una diminuzione di 2.273.466 unità ed un decremento in percentuale pari al - 5,56%); i correlati veicoli/chilometro sono stati 1.093.575.619 cui corrispondono 19.659.433 veicoli teorici (i corrispettivi dati del 2011 sono: 1.161.230.099 veicoli/chilometro e 20.875.691 veicoli teorici con un decremento in percentuale pari a - 5,83%).

I numeri suddetti riportati a livello giornaliero danno i seguenti risultati: 105.454 veicoli effettivi medi giornalieri (VEMG) contro i 111.963 del 2011 (- 5,81%); 2.987.912 veicoli chilometro medi giornalieri (VKmMG) contro i 3.181.452 del 2011; 53.717 veicoli teorici medi giornalieri (VTMG) contro i 57.194 del 2011; il decremento in percentuale per questi ultimi dati è del - 6,08%.

Anche l'andamento del traffico in ambito nazionale segna un forte decremento stimato attorno al - 8,44% (preconsuntivo; fonte AISCAT).

Sistema aperto

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

Nel 2012 sono stati registrati 26.127.380 transiti (nel 2011: 28.777.474 con una diminuzione del - 9,21%) che hanno generato complessivamente 661.022.688 veicoli/chilometro (nel 2011: 739.005.533; pari a - 10,55%) così suddivisi v/km 499.032.939 relativi alle percorrenze aggiuntive (pari nel 2012 a km 19+100) applicate ad ogni transito presso le quattro barriere suddette (nel 2011: v/km 560.585.194 con un decremento del - 10,98% causato, oltre che dall'andamento del traffico, anche dalla diminuzione di 380 metri delle percorrenze aggiuntive che nel 2011 erano pari a km 19+480); v/km 161.989.749 (nel 2011: v/km 178.420.339; - 9,21%) relativi al chilometraggio forfettario (km 6+200) della Tangenziale di Mestre.

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

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

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

In applicazione di una specifica disposizione dell'ANAS ed in concomitanza con l'apertura al traffico del Passante di Mestre in data 8 febbraio 2009 fu azzerato il pedaggio autostradale sulle percorrenze aventi entrata ed uscita tra le sole tre stazioni autostradali di Venezia/Mestre, Mira/Oriago e Mirano/Dolo.

Su tutte le altre percorrenze (che pure interessino o l'entrata o l'uscita delle tre suddette stazioni ma abbiano provenienza o destinazione verso altre stazioni della rete autostradale interconnessa) il pedaggio per il tratto Mirano/Dolo - Venezia/Mestre è legittimamente richiesto da CAV e dovuto dall'utenza.

La succitata disposizione di ANAS faceva riferimento alle delibere CIPE di approvazione del progetto del Passante, progetto che prevedeva l'eliminazione della barriera di Venezia/Mestre con arretramento della stessa in una posizione intermedia tra la stazione di Mirano/Dolo ed il punto di innesto del Passante stesso sulla A4: proprio alla luce di tale previsione, nelle more di spostamento della predetta barriera, si è optato in via sperimentale per la liberalizzazione del pedaggio con le modalità suindicate.

I flussi di traffico interessati a tale soluzione sono stati tenuti sotto attenta osservazione per comprenderne gli sviluppi e le possibili problematiche.

In realtà sono state riscontrate serie criticità - specialmente negli orari di pun-

ta della giornata - determinate dal fatto che un considerevole numero di veicoli provenienti da Ovest esce alla barriera di Mirano/Dolo per poi subito rientrare e raggiungere la stazione di Venezia/Mestre (in tratto liberalizzato) con un evidente risparmio di pedaggio.

Tale fenomeno (connesso all'utilizzo distorto della stazione di Mirano/Dolo con interruzione artificiosa del transito, uscita alla stazione ed immediato rientro - cd. "tornello" - al fine di usufruire dell'esenzione sul pedaggio sul tratto Mirano/Dolo - Venezia/Mestre) ha creato e sta ancora creando gravi effetti gestionali sia alla Società che al territorio con conseguente congestionamento della stazione stessa e della viabilità di adduzione.

Valutata la situazione, la Società ha ritenuto opportuno proporre un'ipotesi nuova di soluzione del problema che da un lato punti alla creazione di condizioni di traffico, viabilità e pedaggio conformi ed in linea con il progetto originario del Passante di Mestre approvato dal CIPE ovvero condizioni equivalenti a quelle che si sarebbero determinate con l'arretramento della barriera di Venezia/Mestre e dall'altro tenda ad interrompere l'anomalia viabilistica sopra descritta.

Nella Convenzione Ricognitiva è stata prevista, rispetto a questa questione, una modificazione dell'attuale assetto tariffario: detto in estrema sintesi, ipotizzando una cd. "barriera virtuale" a monte della stazione di Mirano/Dolo, verrebbe previsto un uguale pedaggio in uscita alle tre stazioni di Mirano/Dolo, Mira/Oriago e Venezia/Mestre indipendentemente dal fatto che sia utilizzata l'una o l'altra stazione: uscire od entrare a Mirano/Dolo, Mira/Oriago o Venezia/Mestre sarà del tutto indifferente in quanto il chilometraggio applicato ai fini del calcolo del pedaggio sarebbe il medesimo (e più precisamente aumentato per Mirano/Dolo e diminuito per Mira/Oriago e Venezia/Mestre): continuerebbe in ogni caso a rimanere liberalizzato e con pedaggio a zero il percorso interno tra le tre stazioni.

L'ipotesi sopra descritta, nel conformarsi per l'appunto al progetto originario del Passante come a suo tempo approvato dal CIPE, dovrebbe risolvere anche i problemi viabilistici della stazione di Mirano/Dolo.

Ancorché inserita - in termini previsionali - nel piano economico-finanziario e nelle previsioni di traffico allegate alla Convenzione, la proposta dovrà essere preventivamente approvata nei suoi termini tecnici ed operativi dall'Ente Concedente (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali) prima di poter trovare concreta applicazione.

CAV ha dunque provveduto in data 30/12/2012 a riconfermare a MIT/SVCA la propria proposta (peraltro già ipotizzata e formulata nel 2009). La risposta è stata di sostanziale condivisione prevedendo altresì la presentazione di un progetto relativo ad un sistema di abbonamenti atto ad agevolare l'utenza locale nel rispetto della vigente normativa e del rapporto concessorio in essere.

Su questo punto si dirà più approfonditamente nel paragrafo riguardante la disciplina tariffaria.

Ed infine alcuni dati: nel 2012 i transiti riferibili al traffico cd. "liberalizzato", come sopra descritto, sono stati complessivamente pari a 10.732.694 (nel 2011: 10.622.896; + 1,03%) di cui 4.951.793 in uscita a Venezia/Mestre (nel 2011: 4.992.626; - 0.82%); 3.319.537 in uscita a Mirano/Dolo (nel 2011: 3.211.542; + 3,36%) e 2.461.364 in uscita a Mira/Oriago (nel 2011: 2.418.718: + 1,76%).

La media giornaliera di questa tipologia di utenza a pedaggio "liberalizzato" è pari a 28.441; i veicoli/chilometro generati corrispondono a 72.132.012 in sistema chiuso ed a 271.537.158 in sistema aperto per un totale di 343.669.170.

Composizione del traffico e tipologie di pagamento

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

Circa la composizione del traffico, i veicoli considerati convenzionalmente leggeri hanno generato il 75,60% del totale dei veicoli/chilometro (traffico pagante sia in sistema chiuso che aperto) mentre i veicoli pesanti il 24,40%.

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

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

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

In contemporanea - stante l'omogeneità dei sistemi - si sta procedendo anche per rendere operativo il Servizio di Telepedaggio dei Mezzi Pesanti (SIT - MP) in ambito nazionale.

Già oggi ogni stazione autostradale di CAV è dotata di almeno una pista in entrata

ed almeno una in uscita per l'accettazione dei due nuovi sistemi suindicati.

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

I transiti con pedaggio corrisposto in contanti rappresentano il 26,21% così scomponibili: 11,58% come contanti manuali e 14,63% come contanti per casse automatiche.

L'insieme dei vari sistemi di pagamento automatizzato è pari al 73,79% dei transiti paganti ed è così composto: utenti con tessera ordinaria Viacard a pagamento differito 1,14%; utenti con apparato Telepass abbinato a codice Viacard differito 36,88%; utenti con apparato Telepass Family abbinato a codice bancario 29,35%; utenti con tessera Viacard a scalare d'importo 0,89%; utenti Europass con carta di credito abbinata a Telepass 0,14%; utenti con tessera Bancomat/Servizio Fast Pay 2,53%; utenti con carte di credito 2,86%.

Si conferma anche nel 2012 il costante decremento del sistema di pagamento con denaro contante a fronte di un progressivo consolidamento, anno dopo anno, dei sistemi di pagamento automatizzato e/o differito ed in particolare dei sistemi con transito dinamico (Telepass): questi ultimi nel 2012 rappresentano da soli complessivamente il 66,37% contro il 65,27% nel 2011.

Introiti da pedaggio

Nel 2012 gli introiti da pedaggio (al netto di IVA e del canone integrativo ANAS) sono stati complessivamente pari a € 105,3 milioni contro i 113,5 milioni del 2011.

La diminuzione (circa € 8,2 milioni pari al - 7,21%) è stata determinata da tre fattori (tutti di convergente segno negativo) ovvero dal decremento del traffico illustrato nei precedenti paragrafi, dalla diminuzione delle tariffe di pedaggio e dalla diminuzione delle percorrenze chilometriche aggiuntive alle barriere: di queste ultime si dirà più approfonditamente nel successivo paragrafo.

Il dato suddetto è composto dai ricavi relativi ai pedaggi corrisposti dal traffico transitante sui vari tratti autostradali e più precisamente: dal traffico sul Passante (A4) e dal traffico sul tratto Padova - Venezia/Mestre (parte in A4 e parte in A57) in sistema chiuso nonché dal traffico in sistema aperto presso le barriere di Venezia/Mestre, Mira/Oriago (in A57 gestite da CAV), Venezia (in A27 gestita da Autostrade per l'Italia) e Venezia Est (in A4 gestita da Autovie Venete) ove viene applicato un pedaggio per km 6,200 (relativo al Passante) e per km 19,100 (relativo ai chilometri aggiuntivi per il finanziamento del Passante).

Su base statistica si può stimare che i ricavi da pedaggio siano così suddivisi: 47,55% ricavi dal Passante vero e proprio; 23,64% ricavi dal tratto chiuso Padova - Venezia; 21,76% ricavi dai transiti alle barriere per km 19,100; 7,05% ricavi dai transiti alle barriere per km 6,200.

L'integrazione del canone a favore di ANAS è stato complessivamente pari ad € 13.476.530,95 (nel 2011: € 14.625.120,68; - 7,85%). Il decremento è correlato all'andamento del traffico ed alla distribuzione dello stesso tra le cinque classi tariffarie.

Ricordiamo infatti che su ogni chilometro percorso per le classi A e B sono applicati (dall'01/01/2011) 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, gli importi da pedaggio relativi a riduzioni tariffarie od agevolazioni varie concesse ad utenti particolari cui per attività connesse alla gestione della Società si è ritenuto di assentire il transito in esenzione nel tratto di nostra competenza si quantifica in circa sette mila euro.

Disciplina tariffaria

Il pedaggio, per ciascuna percorrenza, è determinato dal prodotto dei chilometri attribuiti alla percorrenza stessa moltiplicati per la tariffa unitaria di competenza, classe per classe; a tale importo si aggiungono le eventuali maggiorazioni di legge (integrazione canone ANAS) e le imposte (l'IVA è pari al 21%) previste dalla normativa vigente.

Nel caso di una percorrenza che interessi interamente il Passante di Mestre i chilometri tariffari considerati ai fini del pedaggio sono pari a 32,326 definiti con esatta misurazione (al metro senza alcun arrotondamento) della percorrenza (asta, svincoli, ecc.) e con individuazione precisa dei punti di innesto dell'arco autostradale del Passante (nuova infrastruttura) sulla A4 (vecchia infrastruttura).

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

Sulle vecchie tratte, acquisite in concessione dal 01 dicembre 2009 a titolo di subentro, le percorrenze chilometriche convenzionali considerate ai fini di pedaggio sono rimaste quelle previgenti e già riconosciute ed autorizzate dall'Ente Concedente (ANAS) alla Società uscente sia in sistema chiuso (tratto Venezia/Padova - A4 ed A57) sia in sistema aperto (Tangenziale di Mestre - A57).

Per quanto riguarda le percorrenze chilometriche aggiuntive alle barriere, finalizzate al finanziamento dei costi del Passante, nel 2012 sono state definite in km 19,100. Tale estesa virtuale è diminuita rispetto al 2011 (380 metri in meno) in applicazione dei criteri stabiliti nella vigente convenzione e nell'allegato piano finanziario regolatorio. Nel 2013 è ulteriormente diminuita come si dirà più avanti.

Per il 2012 - in pendenza dell'emanazione del Decreto Interministeriale di approvazione della nuova Convenzione Ricognitiva datata 23/03/2010 - in base ai parametri della formula di aggiornamento inserita nella convenzione allora vigente

ovvero quella datata 30/01/2009 (criterio del "price-cap": tasso di inflazione programmata; coefficiente "X" determinato ai sensi della delibera CIPE 39/2007 e parametro "K" relativo agli investimenti; questi due ultimi fattori erano già predefiniti nel piano finanziario regolatorio) si è determinata una variazione in diminuzione uguale a quella già registrata nel 2011 e pari al - 1,18% per quanto riguarda le tariffe da applicarsi sul Passante e del - 1,00% per quanto riguarda le tariffe da applicarsi sui tratti autostradali acquisiti in concessione per subentro (tratto Venezia - Padova in sistema chiuso e Tangenziale di Mestre in sistema aperto).

Gli adeguamenti tariffari 2012 (in diminuzione rispetto al 2011, così come già era avvenuto nel 2011 rispetto al 2010 e quindi per tre anni consecutivi) sono stati approvati con Decreto Interministeriale ed autorizzati per l'applicazione dal 1° gennaio 2012.

In concomitanza anche le percorrenze chilometriche aggiuntive, applicate alle barriere per il finanziamento del Passante, sono state ulteriormente ridotte - come dianzi accennato - di 380 metri passando da km 19,480 a km 19,100.

Un cenno anche agli aspetti tariffari per il 2013

L'intervenuta approvazione della nuova Convenzione Ricognitiva ha determinato rilevanti e positivi effetti sulle tariffe di pedaggio.

In base a quanto previsto dagli artt. 15, 16 e 17 del nuovo atto convenzionale, la Società ha inoltrato una richiesta di aggiornamento tariffario come di seguito precisato.

La nuova formula considera i seguenti tre fattori: l'inflazione reale (al 70%), il coefficiente "X" (quale determinato e 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 beni reversibili, ecc.).

Nei relativi calcoli CAV ha tenuto conto anche del recupero tariffario relativo alle variazioni con segno negativo del 2011 e 2012, causate - come dianzi accennato - dall'impossibilità in quegli anni di applicare la nuova formula in pendenza dell'emanazione del Decreto Interministeriale di approvazione della Convenzione Ricognitiva del 23/03/2010: in particolare il valore del fattore "K" è stato determinato per l'anno 2013 sulla base degli investimenti realmente effettuati nel precedente triennio 2010 - 2011 - 2012.

SVCA ha quindi proposto al Ministero delle Infrastrutture - sulla base di apposita istruttoria - un incremento pari al + 13,55% per le tariffe del Passante e pari al + 13,19% per le altre tariffe.

Con decreto del 31/12/2012 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ha quindi confermato i suddetti valori di aggiornamento tariffario da applicarsi a partire dal 1° gennaio 2013.

In concomitanza anche le percorrenze aggiuntive di competenza CAV, applicate

alle barriere per il finanziamento del Passante sono state - su disposizione di MIT/SVCA - ulteriormente ridotte di 400 metri passato da km 19,100 a km 18,700 come peraltro previsto nel Piano Finanziario Regolatorio.

Contestualmente MIT/SVCA nell'accogliere una richiesta di CAV - peraltro anche questa già prevista nel Piano Finanziario Regolatorio - ha stabilito che le tariffe da applicare alle suddette percorrenze chilometriche aggiuntive di competenza CAV siano per l'appunto unicamente quelle di CAV (riferite al sistema aperto) e non più quelle delle altre Concessionarie che gestiscono la barriera di Venezia Nord (ASPI) e di Venezia Est (Autovie Venete) come avvenuto fino al 31/12/2012.

Altre informazioni gestionali

Incidenti e Servizio Assistenza

Nel 2012 gli incidenti nei tratti autostradali in sistema chiuso sono stati complessivamente 190 (nel 2011: 199; - 4,52%) di cui 95 riferiti ai veicoli leggeri (95 anche nel 2011) e 95 ai veicoli pesanti (nel 2011: 104; - 8,65%).

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

Confrontando il 2011 ed il 2012, il tasso di sinistrosità (per 100 milioni di chilometri percorsi) dei veicoli leggeri passa da 11,11 a 11,82 (+ 6,39%), per i veicoli pesanti passa da 33,51 a 32,78 (- 2,18%) ed il tasso complessivo passa da 17,08 a 17,37 (+ 1,70%).

I dati suddetti indicano il numero assoluto di incidenti avvenuti: è tuttavia necessario precisare che la definizione di "incidente" utilizzata dall'ISTAT nella redazione delle statistiche nazionali riguarda i soli eventi incidentali dai quali siano derivati traumi a persone di qualsiasi gravità (feriti e/o decessi).

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

Dal 2011 al 2012 gli incidenti che hanno determinato conseguenze alle persone si riducono da 75 a 65 (- 13,33%); il tasso per 100 milioni di chilometri percorsi passa da 6,44 a 5,94 (- 15,53%); in ambito nazionale - preconsuntivo AISCAT - il tasso è pari a 8,44.

Le persone ferite scendono da 139 a 105 (- 24,46%); il tasso passa da 11,93 a 9,60 (- 19,53%); a livello nazionale - preconsuntivo AISCAT - il tasso è pari a 13,70%.

Le persone decedute sono state 3 come lo scorso anno: il tasso passa da 0,26 a 0,27 (+ 3,85%); il tasso nazionale - preconsuntivo AISCAT - è pari a 0,33.

Un solo cenno ai sinistri registrati in sistema aperto: sono stati 62 sulla Tangenziale di Mestre (con 35 persone ferite) e 27 sul raccordo per l'aeroporto (con 38 feriti): nessun decesso registrato su questi tratti.

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

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

Posto che l'indicatore di incidentalità è un elemento importante per la valutazione dei parametri di qualità del servizio e precisato altresì che nella rilevazione degli incidenti la Società si è attenuta ai consolidati criteri indicati dall'Ente Concedente, riteniamo che nel 2012 il bilancio della sicurezza della circolazione autostradale sui tratti in concessione possa essere valutato positivamente sia in termini assoluti sia in termini statistici.

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

A fronte dei predetti risultati non possiamo tuttavia trarre indicazioni di carattere assoluto.

Si deve infatti prudenzialmente considerare che in determinati contesti i dati dei rilevamenti ed i conseguenti effetti statistici possono significativamente modificarsi, sia in senso positivo che in senso negativo, in relazione alla ridotta entità dei valori assoluti in considerazione: variazioni anche di modesta entità possono infatti determinare impatti ragguardevoli sui tassi di sinistrosità in gioco con molteplici variabili che possono incidere, anche casualmente, sull'andamento dei sinistri.

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

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

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

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

Nel 2012 nei tratti a sistema chiuso si sono registrati complessivamente 3.758 interventi (nel 2011: 3.770; - 0,32%).

Il tasso d'intervento espresso per 1 milione di chilometri percorsi è pari a 3,44 (nel 2011: 3,25; + 5,85%).

Aree di Servizio e Hotel

Nel 2012 dalle aree di servizio dislocate lungo l'autostrada (Arino Est ed Arino Ovest sulla A4 in sistema chiuso in prossimità dell'innesto del Passante di Mestre) e la Tangenziale di Mestre (Marghera Est e Marghera Ovest sulla A57 presso la rotatoria in sistema aperto) sono state erogati 5.696.000 litri di benzina (- 29,65%); 26.337.000 litri di gasolio (- 20,39%); 5.726 kg di lubrificanti (- 19,77%): le attività collaterali (autoemporio) presso le medesime aree di servizio sono state pari ad € 39.000 (- 79,14%).

I bar ed il ristorante hanno registrato un fatturato totale, al netto di IVA, di € 4.578.000 (- 13,38%); le attività commerciali collaterali (market) presso i medesimi bar ed il ristorante € 1.653.000 (- 11,93%); le attività commerciali complementari € 4.817.000 (- 13,94%).

L'hotel di Marghera (a marchio Holiday Inn) ha fatturato complessivamente per attività di ristoro, servizi vari, alloggi e pernottamenti € 3.680.000 (+ 1,21%).

Sulle predette attività e vendite varie le Compagnie petrolifere, le Società di ristorazione e la Società alberghiera hanno riconosciuto i canoni convenuti con i relativi accordi che nel 2012 hanno determinato proventi netti per € 3.483.000 (- 20,84%).

Centro Servizi

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

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

Presso i Centri Servizi vengono svolte varie attività di assistenza agli utenti e fornita una vasta gamma di servizi e prestazioni tra cui ricordiamo: la commercializzazione e distribuzione degli apparati Telepass e delle tessere Viacard, l'assistenza post - vendita (fatturazioni, cambi targa, smarrimenti, ecc.), la definizione di mancati pagamenti pedaggio, l'informazione sui pedaggi autostradali, ecc. tutte ope-

razioni facilitate dalla presenza e dal rapporto personale e diretto con operatori qualificati e competenti.

Centro Operativo

Il Centro Operativo, attivo 24 ore su 24, è in costante contatto con gli Ausiliari della Viabilità in servizio di sorveglianza lungo l'autostrada, la tangenziale ed il raccordo con l'aeroporto e si avvale delle telecamere e dei dati rilevati dal sistema MARCO e dal sistema EASY DRIVER per conoscere lo stato della tratta gestita.

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

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

Ausiliari della Viabilità

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

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

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

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

RAPPORTI CON L'ANAS S.p.A.

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, numero 22bis).

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

Novità normative

Struttura di Vigilanza sulla Concessionarie Autostradali

Nel corso del 2011 e del 2012 varie disposizioni legislative si sono susseguite in materia di trasporti, di infrastrutture, di riordino dell'ANAS, in merito all'istituzione di un'apposita Autorità di regolazione dei trasporti e di un'Agenzia per le infrastrutture stradali ed autostradali, ecc..

Per quanto interessa più strettamente CAV, nella sua qualità di Concessionaria Autostradale, ricordiamo sinteticamente che il D. L. 261/2011 convertito dalla Legge 14/2012 prevedeva che "in caso di mancata adozione entro il 31 luglio 2012 dello Statuto dell'Agenzia e dell'emanazione del relativo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, l'Agenzia è soppressa e le attività ed i compiti già attribuiti alla medesima sono trasferiti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a decorrere dal 1 ottobre 2012".

Per effetto della richiamata disposizione si è dunque verificato il trasferimento ex lege al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle risorse finanziarie, umane e strumentali afferenti all'Ispettorato di Vigilanza delle Concessionarie Autostradali (in sigla IVCA) che già operava in seno ad ANAS S.p.A..

In relazione a quanto sopra il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ha emanato in data 01/10/2012 il decreto n. 341 che istituisce, nell'ambito del proprio Diparti-

mento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale una struttura ad hoc per garantire la necessaria continuità dello svolgimento delle funzioni trasferite al Ministero stesso.

Detta struttura (in sigla SVCA) - a far data dal 01/10/2012 - svolge le funzioni di cui al comma 2 dell'art. 6 del D. L. 98/2011.

Ne ricordiamo alcune tra le più importanti: selezione dei concessionari autostradali e relativa aggiudicazione; vigilanza e controllo sulle concessionarie autostradali inclusi la vigilanza sull'esecuzione dei lavori ed il controllo della gestione autostradale; approvazione dei progetti relativi ai lavori inerenti la rete autostradale nazionale; programmazione del progressivo miglioramento ed adeguamento delle autostrade in concessione; proposte in ordine agli aggiornamenti ed alle variazioni tariffarie per le concessionarie autostradali secondo criteri e metodologie stabiliti dall'Autorità di regolazione cui è demandata la successiva approvazione; vigilanza sull'attuazione, da parte delle concessionarie, delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio autostradale in concessione, la tutela del traffico e la segnaletica.

Attività di vigilanza

Nel corso dei primi nove mesi nei confronti di IVCA/ANAS e nell'ultimo trimestre 2012 nei confronti di SVCA/MIT, CAV ha fornito tutte le informazioni, documentazioni e dati di carattere tecnico, amministrativo, contabile, programmatico, statistico, gestionale richiesti dal soggetto concedente.

Tali richieste sostanziano concretamente un'ampia e generale attività di controllo riguardante il rispetto degli obblighi convenzionali.

Oltre a ciò sono state effettuate nei confronti di CAV visite di controllo finalizzate a verificare le attività messe in atto per il mantenimento in efficienza della struttura e delle pertinenze in relazione ai programmi presentati all'Ente Concedente, alle previsioni inserite nel Piano finanziario regolatorio ed agli obblighi convenzionali.

Ricordiamo che gli obblighi stabiliti convenzionalmente - indicati all'art. 3 della Convenzione - trovano, qualora non rispettati, regolazione tramite sanzione amministrativa o tramite applicazione di penali secondo quanto stabilito dall'apposito Disciplinare allegato alla Convenzione Ricognitiva.

La vigente Convenzione Ricognitiva

Ricordiamo che la Convenzione Ricognitiva, sottoscritta con ANAS S.p.A. in data 23/03/2010, è stata approvata con il Decreto Interministeriale n. 408 del 22/11/2011 firmato dal Ministro dell'Economia e delle Finanze e dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti.

Successivamente la Corte dei Conti - cui il Decreto era stato inviato - effettuate le verifiche di propria competenza, ha provveduto alla relativa registrazione in data 23/02/2012 rendendo quindi definitivamente efficace la Convenzione medesima.

CAV si è quindi immediatamente adoperata per dare attuazione a quanto previsto nell'atto convenzionale e nell'allegato Piano Economico - Finanziario e Finanziario - Regolatorio (investimenti, manutenzioni, aspetti gestionali, ecc.).

La situazione amministrativa - contabile tra CAV ed ANAS

Passiamo ora alla situazione amministrativa e contabile con ANAS conseguente agli obblighi derivanti dalla Convenzione Ricognitiva.

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

La convenzione prevede ovviamente anche le fonti di finanziamento occorrenti a CAV per far fronte agli impegni di cui sopra così individuati: gli introiti da pedaggio relativi al Passante; gli introiti da pedaggio relativi alle tratte acquisite in concessione per subentro dal 1 dicembre 2009 alla concessionaria uscente; gli introiti da pedaggio relativi alle percorrenze chilometriche aggiuntive applicate alle barriere 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 un debito netto di CAV nei confronti di ANAS di € 951.143.351.

I crediti di CAV assommano a complessivi € 72.508.804 così suddivisi: € 70.537.502 (relativi al contributo pubblico di cui all'art. 1, comma 78, lettere c) e i) della legge 266/2005), € 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

€ 1.165.189 relativi agli interessi attivi complessivamente maturati sulla parte di contributi pubblici incassati da ANAS e non ancora versati a CAV.

I debiti di CAV risultano pari a complessivi € 1.023.652.155 e sono così suddivisi: € 928.408.155 (relativi al rimborso dei costi sostenuti da ANAS per la realizzazione del Passante); € 20.828.985 (relativi agli oneri finanziari capitalizzati fino alla data di inaugurazione del Passante); € 9.428.569 (relativi al rimborso all'ANAS dei costi sostenuti dalla stessa per le opere complementari e di completamento del Passante, così come previsto dal Protocollo d'Intesa sottoscritto tra CAV e Commissario Delegato in data 09/12/2010; € 57.912.811 (per interessi maturati dopo l'apertura del Passante e calcolati fino al 31/12/2012 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); € 1.061.116 (per canone di concessione ex art. 10 della Legge 537/1993 ed art. 1, comma 1020 della Legge 296/2006); € 59.843 (per canoni di sub concessioni).

Al di fuori della situazione sopra rappresentata è doveroso far presente che è convenzionalmente previsto un ulteriore contributo a favore di CAV ai sensi dell'art. 1, comma 1045, della legge 296/2006 di € 100 milioni, soggetto ad autorizzazione ministeriale: il relativo contratto di mutuo non è ancora stato perfezionato da ANAS alla data del bilancio per cui i correlati diritti e le corrispondenti obbligazioni verranno a maturazione solo al momento della rendicontazione delle spese sostenute dall'ente finanziatore e contestuale incasso.

RAPPORTI CON LA REGIONE DEL VENETO

La Regione Veneto partecipa alla Concessioni Autostradali Venete S.p.A con il 50% del suo capitale sociale. Come previsto nei patti parasociali, la Regione Veneto esprime tre dei cinque componenti il Consiglio di amministrazione della CAV S.p.A. La Regione indica anche il Presidente del Consiglio.

Il piano finanziario di CAV prevede, oltre all'assunzione della gestione autostradale e dei costi del Passante, la realizzazione di 240 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. Pur nelle oggettive difficoltà legate al prolungarsi della approvazione della Convenzione di gestione autostradale e di reperimento di risorse finanziarie, la CAV ha messo a disposizione le risorse che le derivavano dai suoi flussi di cassa consentendo l'effettiva realizzazione del piano degli investimenti di completamento del Passante e di arricchimento del territorio veneto.

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

Nella fase attuale, i rapporti economici con la Regione Veneto restano limitati e alla data del 31 dicembre 2011 tali rapporti sono costituiti da un importo di 1.028.377,54 euro che la Regione Veneto deve ancora versare quale contributo per l'intervento di messa in sicurezza della SP 81. Si tratta di un'opera concordata tra la Regione Veneto, la Provincia di Venezia, il Comune di Venezia e la Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.. La CAV ha assunto l'impegno di realizzazione al momento del subentro alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.. L'intervento si è concluso l' 8 marzo 2011.

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

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

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

Si ricorda poi che:

A) Direttive in materia di affidamento di lavori, forniture e servizi
La CAV S.p.A. è concessionaria di gestione autostradale. La CAV per statuto e obbligo convenzionale, in materia di acquisizione di lavori, forniture e servizi, applica le disposizioni di cui al D. Lgs. 163/2006 e successive modificazioni. Il Consiglio di amministrazione della CAV, nella seduta del 26 marzo 2009, ha adottato un regolamento per la disciplina degli affidamenti in economia di beni e servizi.

B) Direttive in materia di società strumentali

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

C) Direttive in materia di personale dipendente

La CAV S.p.A., con decisione del Consiglio del 10 luglio 2010, si è dotata di

linee guida che individuano criteri e modalità per il reclutamento del personale.

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

D) Direttive in materia di comunicazione alla Regione

La CAV con note prot. 643 del 15 gennaio 2013 e 1256 del 28 gennaio 2013 ha trasmesso nei termini prescritti le informazioni di aggiornamento relative alla composizione degli organi sociali delle società dirette e indirette e dei relativi compensi.

Entro il termine del 31 marzo la CAV trasmette la relazione sul raggiungimento degli obiettivi indicati nei programmi aziendali indicati nell'anno precedente.

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

E) Direttive in materia di contenimento della spesa pubblica

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

F) Direttive in materia di compensi agli organi societari

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

G) Direttive in materia di Società indirette

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

SOCIETÀ PARTECIPATE

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

Servizi Utenza Stradale S.C.p.A.

La Servizi Utenza Stradale è una Società Consortile per Azioni con capitale sociale di euro 516.460,00 diviso pariteticamente tra quattro società autostradali: Autostrade Centro Padane, Autostrada Brescia-Padova, Autovie Venete e CAV S.p.A..

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

Lo statuto della Servizi Utenza Stradale prevede quale oggetto della Consortile: "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". Tale attività si è concentrata su due grandi settori: la gestione della pubblicità e l'attività di informazione all'utenza autostradale.

La gestione dell'attività pubblicitaria è stata suddivisa in due grandi settori: i grandi impianti informativo-pubblicitari e i piccoli impianti. I grandi impianti posizionati lungo le tratte di tutte le consorziate contano 71 strutture a Y ciascuna di 12 metri quadrati; 48 da 18 metri quadrati e 9 da 8 metri quadri. La piccola cartellonistica è composta di circa 200 impianti. Nel corso del 2011 SUS aveva gestito la gara per l'affidamento dei grandi impianti mentre nel corso del 2012 ha stabilito e concordato con le consorziate le procedure e gli standard per la gestione dei piccoli impianti.

Sul fronte dell'informazione all'utenza, il nuovo Consiglio di amministrazione insediato nel maggio 2012, ha avviato una ricognizione della attività svolta dalla Consortile per elaborare un piano di intervento che, da una parte, tenga conto delle esperienze maturate dalla SUS in 13 anni di operatività nel settore; dall'altro, sfrutti le potenzialità offerte dalle nuove indicazioni della direttiva europea ITS 2010/40/UE che prevede, in particolare, la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione di servizi di informazione al traffico in tempo reale, di informazioni e prenotazioni per aree di parcheggio sicure per automezzi pesanti e vieicoli commerciali.

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

La SUS S.C.p.A. ha chiuso il bilancio di esercizio 2012 con oltre 69 mila euro di utile che per statuto saranno portati a riserva.

Consorzio Autostrade Italiane Energia

La CAV è entrata a far parte del Consorzio Autostrade Italiane Energia dal 22 dicembre 2010. Il fondo consortile è di euro 107.112,35 e la quota di partecipazione della Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A. è dello 0,9% per un valore di euro 1.058,00.

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

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

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

L'attività del Consorzio ha assicurato, approvvigionando complessivamente circa 600 GWh/anno, risparmi che ammontano a circa 4,5 milioni di € / anno, con uno sconto medio di circa il 10 % sul prezzo della energia riferito al mercato libero. CAV S.p.A. partecipa al consorzio con un consumo medio annuo pari a circa 12.300 MWh corrispondente ad una spesa media annua di circa 2.300.000,00 euro.

18:45
obbligo di
pneumatici
bordo
radio
vembre
prile
OVA est
EZIA est

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31.12.2012 STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO

STATO PATRIMONIALE

ATTIVITA'	31/12/2011	31/12/2012
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI		
I. Immobilizzazioni immateriali		
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	6.576	4.841
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	108.978.677	60.546.815
7) Altre immobilizzazioni immateriali	791.246.992	831.365.083
	900.232.245	891.916.739
II. Immobilizzazioni materiali		
1) Terreni e fabbricati	33.096	29.612
2) Impianti e macchinario	316.768	216.059
3) Attrezzature industriali e commerciali	30.235	34.991
4) Altri beni	486.867	539.684
	866.966	820.346
III. Immobilizzazioni finanziarie		
Partecipazioni in:		
b) Imprese collegate	277.008	294.351
d) Altre imprese	1.058	1.058
	278.066	295.409
Totale immobilizzazioni	901.377.277	893.032.494
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I. Rimanenze		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	973.953	963.948
II. Crediti		
1) Verso clienti	5.453.049	5.964.997
4bis) Crediti tributari	1.111.103	95.684.623
4ter) Imposte anticipate	1.954.419	2.571.882
5) Verso altri:		
- esigibili entro 12 mesi	60.272.292	60.339.668
- esigibili oltre 12 mesi	42.335.267	37.632.767
	111.126.130	202.193.937
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	0
IV. Disponibilità liquide		
1) Depositi bancari e postali	4.396.798	8.156.643
3) Denaro e valori in cassa	540.962	624.115
	4.937.760	8.780.758
Totale attivo circolante	**117.037.843**	**211.938.643**
D) RATEI E RISCONTI ATTIVI	3.347	1.471
TOTALE ATTIVITA'	**1.018.418.467**	**1.104.972.608**

PASSIVITA'	31/12/2011	31/12/2012
A) PATRIMONIO NETTO		
I. Capitale sociale	2.000.000	2.000.000
IV. Riserva legale	400.000	400.000
VII. Altre riserve:		
- Riserva vincolata per sanzioni e penali	150.000	175.000
- Riserva straordinaria	27.243.118	44.265.173
- Riserva non distribuibile ex art. 2426 cc	251	3.068
IX. Utile (perdita) di esercizio	17.049.872	4.311.606
	46.843.241	51.154.847
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI		
3) Altri:		
a) per rischi	150.000	150.000
b) per oneri	0	0
c) per rinnovi	7.186.624	11.738.851
	7.336.624	11.888.851
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	497.982	531.303
D) DEBITI		
7) Debiti verso fornitori	5.686.991	7.302.961
10) Debiti verso imprese collegate	26.848	8.709
12) Debiti tributari	970.911	467.265
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	932.860	1.047.097
14) Altri debiti	956.053.462	1.032.311.719
	963.671.072	1.041.137.751
E) RATEI E RISCONTI PASSIVI	69.548	259.856
TOTALE PASSIVITA'	**1.018.418.467**	**1.104.972.608**

CONTI D'ORDINE	31/12/2011	31/12/2012
Beni di terzi presso la Società	142.475	105.375
TOTALE CONTI D'ORDINE	**142.475**	**105.375**

CONTO ECONOMICO

	31/12/2011	31/12/2012
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	134.827.821	124.453.659
5) Altri ricavi e proventi:	1.360.985	1.783.867
	136.188.806	126.237.526
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	982.596	1.132.055
7) Per servizi	18.168.480	20.265.700
8) Per godimento di beni di terzi	525.537	604.442
9) Per il personale:		
a) salari e stipendi	10.909.591	11.444.652
b) oneri sociali	3.445.403	3.645.104
c) trattamento di fine rapporto	802.322	826.831
e) altri costi	409.045	402.885
	15.566.361	16.319.472
10) Ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	37.566.605	40.033.621
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	220.227	241.759
	37.786.832	40.275.380
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-83.328	10.005
13) Altri accantonamenti		
a) Accantonamento al fondo per oneri	0	0
b) Accantonamento al fondo per rinnovi	7.186.624	11.738.851
c) Utilizzo fondo per rinnovi	-2.250.000	-7.186.624
14) Oneri diversi di gestione	17.904.230	16.432.936
	95.787.332	99.592.217
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE	**40.401.474**	**26.645.309**

	31/12/2011	31/12/2012
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
16) Altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi	342.798	581.343
17) Interessi ed altri oneri finanziari	19.442.378	19.594.565
	-19.099.580	-19.013.222
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
18) Rivalutazioni:		
a) di partecipazioni	2.817	17.343
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		
20) Proventi	5.596.417	321.219
21) Oneri	0	0
	5.596.417	321.219
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	26.901.128	7.970.649
22) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) imposte correnti	10.854.738	4.276.506
b) imposte differite	0	0
c) imposte anticipate	-1.003.482	-617.463
	-9.851.256	-3.659.043
23) Utile (perdita) dell'esercizio	17.049.872	4.311.606

NOTA INTEGRATIVA

Struttura e contenuto del bilancio

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

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

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

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

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

Il corrispettivo contrattualmente definito spettante alla società di revisione legale per la revisione legale del bilancio d'esercizio ammonta a euro 22.000, salvo maggiorazione ISTAT e il rimborso di spese sostenute.

L'importo totale dei corrispettivi per altri servizi resi è pari a euro 1.800.

Principi contabili - Criteri di valutazione

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

Oneri pluriennali

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

Beni immateriali

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

Altre Immobilizzazioni immateriali

Le altre immobilizzazioni immateriali - costituite dai costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre da rimborsare all'ANAS, dall'indennizzo riconosciuto alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A., da altre opere realizzate sulla tratta gestita, da opere complementari e di completamento del Passante Autostradale di Mestre, da interventi finanziari conseguenti al subentro (messa in sicurezza della SP 81 e Nodo viario di San Giuliano a Mestre) e da costi sostenuti per la sottoscrizione del contratto di finanziamento con la Cassa Depositi e Prestiti - 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.

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, computers e sistemi telefonici; autovetture; autoveicoli) e sono iscritte al costo sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione con la loro residua possibilità di utilizzazione.

L'ammortamento è calcolato applicando le seguenti aliquote ritenute congrue in relazione alla residua vita utile dei cespiti: impianti e macchinario 20%; attrezzatura industriale e commerciale 12%; mobili e macchine ordinarie d'ufficio 12%; macchine elettroniche, elettromeccaniche, computers e sistemi telefonici 20%; autovetture 25%; autoveicoli 20%.

Partecipazioni

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

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

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

Rimanenze

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

Disponibilità liquide

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

Crediti e debiti

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

Ratei e risconti

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

Fondo trattamento di fine rapporto

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

Fondo per "rinnovi"

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

Fondo per imposte

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

Fondi rischi

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

Imposte anticipate e differite

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

Le aliquote utilizzate per la determinazione delle imposte anticipate e differite

sono del 3,90% ai fini IRAP e del 27,50% ai fini IRES.

Costi e ricavi

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

Conti d'ordine

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

Informazioni sullo stato patrimoniale: attività

Immobilizzazioni immateriali

Registrano un decremento netto di € 8.315.506. I movimenti avvenuti nell'esercizio si possono così riassumere:

	Saldo al 31.12.2011	Incremento	Decremento	Giroconto	Saldo al 31.12.2012
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	6.576	9.682	11.417	0	4.841
Immobilizzazioni in corso e acconti	108.978.677	31.269.529	0	-79.701.391	60.546.815
Altre immobilizzazioni immateriali	791.246.992	565.978	40.149.278	79.701.391	831.365.083
Totale	**900.232.245**	**31.845.189**	**40.160.695**	**0**	**891.916.739**

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. Le opere complementari e di completamento 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 (fornitura e posa griglie per caditoie Passante di € 223.170; interventi su impianti stoccaggio cloruri di € 19.209; automatizzazione esazione pedaggio - sistema cronos di € 199.000); c) ai costi relativi al contratto di finanziamento di € 423.500.000 stipulato con Cassa Depositi e Prestiti (commissione di strutturazione pari al 2% del finanziamento per un ammontare di € 8.470.000, spese notarili di € 39.607 e due diligence legale di € 96.720). L'ammortamento decorrerà dalla data di erogazione del finanziamento. Per ulteriori informazioni sull'operazione di finanziamento si rinvia all'introduzione della relazione sulla gestione.

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

	Saldo al 31.12.2011	Incremento	Decremento	Giroconto	Saldo al 31.12.2012
Opere complementari e di completamento del Passante autostradale di Mestre	108.978.677	22.221.824	0	-79.701.391	51.499.110
Altre opere realizzate sulla tratta gestita	0	441.379	0	0	441.379
Costi relativi al contratto di finanziamento con Cdp	0	8.606.326	0	0	8.606.326
Totale	**108.978.677**	**31.269.529**	**0**	**-79.701.391**	**60.546.815**

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

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

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

	Costo storico				Ammortamenti accumulati				Immobil. immat. nette
Altre imm. immateriali	Saldo al 31.12.2011	Incrementi per acquis.	Decrementi	Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Ammortamenti dell'esercizio	Decrementi	Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2012
Passante Autostradale di Mestre	805.199.639	0	0	805.199.639	96.957.370	33.725.822	0	130.683.192	674.516.447
Opere complementari e di completamento	0	79.701.391	0	79.701.391	0	2.335.625	0	2.335.625	77.365.766
Indennizzo riconosciuto alla Soc. Ve/Pd	74.689.185	0	0	74.689.185	6.745.606	3.235.409	0	9.981.015	64.708.170
Altre opere realizzate sulla tratta gestita	2.553.248	543.504	0	3.096.752	207.606	124.828	0	332.434	2.764.318
Messa in sicurezza della SP 81	5.459.418	22.474	127.074	5.354.818	136.798	248.478	0	385.276	4.969.542
Nodo viario di San Giuliano a Mestre	7.746.853	0	0	7.746.853	353.971	352.042	0	706.013	7.040.840
Totale	**895.648.343**	**80.267.369**	**127.074**	**975.788.638**	**104.401.351**	**40.022.204**	**0**	**144.423.555**	**831.365.083**

I costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre, di € 805.199.639, che la Società è tenuta a rimborsare all'ANAS in conformità a quanto previsto dall'articolo 2, comma 290 della Legge 244/2007 e dall'articolo 6.2 della Convenzione di concessione, comprendono costi effettivamente sostenuti di € 986.400.000, oneri finanziari capitalizzati fino alla data di inaugurazione del Passante di € 20.828.985 e, in detrazione, contributi pubblici (ai sensi della delibera CIPE n. 92 del 31 ottobre 2002) di € 113.116.500 già incassati da ANAS S.p.A., contributi pubblici (di cui all'art. 1 comma 78 lettere c) ed i) della Legge 266/2005) di € 70.537.502 contabilizzati nel 2011 in detrazione diretta del costo del Pas-

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

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

Le altre opere realizzate sulla tratta autostradale gestita si riferiscono a nuovi impianti di segnaletica per € 185.756; interventi sull'impianto di stoccaggio cloruri per € 149.944; interventi di automatizzazione impianti di esazione pedaggio per € 1.437.625; interventi di potenziamento sistemi telematici di gestione del traffico per € 443.073; remotizzazione accessi stazioni di Preganziol e Spinea per € 39.491 e ad altri interventi per € 840.863.

Il costo sostenuto per la messa in sicurezza della SP 81 nel tratto compreso tra la stazione autostradale di Mira/Oriago e la rotatoria sulla SS 309 in località Malcontenta e quello sostenuto per la riorganizzazione del "nodo" viario di San Giuliano a Mestre rientrano tra gli impegni convenzionali della Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. assunti dalla CAV al momento del subentro. Tali interventi finanziari riguardano la realizzazione di opere la cui proprietà e manutenzione resterà in capo a terzi.

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

Immobilizzazioni materiali

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

	Saldo al 31.12.2011	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2012
Terreni e fabbricati	33.096	0	3.484	29.612
Impianti e macchinario	316.768	1.651	102.360	216.059
Attrezzature industriali e commerciali	30.235	9.865	5.109	34.991
Altri beni	486.867	203.563	150.746	539.684
Totale immobilizzazioni materiali	**866.966**	**215.079**	**261.699**	**820.346**

I terreni e fabbricati si riferiscono a costruzioni leggere.

Gli impianti e macchinario si riferiscono per € 461.758 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, computers, sistemi telefonici, automezzi e autoveicoli.

L'incremento delle immobilizzazioni materiali di € 215.079 si riferisce per € 175.008 ad acquisti di hardware informatico; per € 27.219 ad acquisti di mobili e arredi; per € 9.865 ad acquisti di attrezzature industriali e commerciali; per € 1.651 per acquisti di impianti e macchinario e per € 1.336 per acquisti di altri beni.

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

I movimenti intervenuti nell'esercizio si possono così riassumere:

	Costo storico				Ammortamenti accumulati				Immobil. mat. nette
Immob. materiali	Saldo al 31.12.2011	Incrementi per acquis.	Decrementi per vendite	Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2011	Ammortamenti dell'esercizio	Decrementi per vendite	Saldo al 31.12.2012	Saldo al 31.12.2012
Terreni e fabbricati	34.838	0	0	34.838	1.742	3.484	0	5.226	29.612
Impianti e macchinario	510.971	1.651	0	512.622	194.203	102.360	0	296.563	216.059
Attrezzature industriali e commerciali	37.648	9.865	0	47.513	7.413	5.109	0	12.522	34.991
Altri beni	731.620	203.563	31.905	903.278	244.753	130.806	11.965	363.594	539.684
Totale	**1.315.077**	**215.079**	**31.905**	**1.498.251**	**448.111**	**241.759**	**11.965**	**677.905**	**820.346**

Immobilizzazioni finanziarie

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

	Saldo al 31.12.2011	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2012
Società collegate:				
- Servizi Utenza Stradale S.C.p.A.	277.008	17.343	0	294.351
Altre Società:				
- Consorzio Autostrade Italiane Energia	1.058	0	0	1.058
Totale	**278.066**	**17.343**	**0**	**295.409**

La variazione in aumento riguarda la rivalutazione della partecipazione valutata con il metodo del patrimonio netto sulla base del progetto di bilancio 2012 redatto dal Consiglio di amministrazione.

In ottemperanza a quanto prescritto dall'art. 19, quinto comma, della L. 136/99, si riportano i dati relativi alle operazioni intercorse con la Società collegata Servizi Utenza Stradale S.c.p.A.: a) ricavi di € 57.614 derivanti dal service amministrativo (€ 42.312) e dalla gestione dell'attività pubblicitaria (€ 15.302) ; b) costi di € 205.532 derivanti dalla partecipazione alle spese del call center "Viaggiando ti informiamo".

Sono riportati alcuni dati relativi alle società partecipate:

	Sede	Capitale Sociale	Patrimonio netto	Risultato d'esercizio	Quota Posseduta (%)
Società collegate:					
- Servizi Utenza Stradale S.C.p.A. (*)	Cessalto (TV)	516.460	1.177.404	69.371	25,00
Altre Società:					
- Consorzio Autostrade Italiane Energia (**)	Roma	107.112	107.112	0	0,90

(*) I dati si riferiscono al progetto di bilancio al 31 dicembre 2012
(**) I dati si riferiscono al bilancio al 31 dicembre 2011.

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

Rimanenze

La voce diminuisce di € 10.005 ed è così composta:

	2011	2012
Beni di consumo	117.363	120.431
Beni destinati alla manutenzione	856.590	843.517
Totale	**973.953**	**963.948**

Crediti

Ammontano a € 202.193.937 e registrano un incremento di € 91.067.807 rispetto all'esercizio precedente.

Risultano crediti di scadenza superiore a 5 anni per un importo di € 37.620.000 riferiti a crediti verso l'ANAS per contributi da incassare.

La voce è così composta:

	2011	2012
Crediti verso clienti	5.453.049	5.964.997
Crediti tributari	1.111.103	95.684.623
Imposte anticipate	1.954.419	2.571.882
Crediti verso altri:		
- esigibili entro 12 mesi	60.272.292	60.339.668
- esigibili oltre 12 mesi	42.335.267	37.632.767
Totale	**111.126.130**	**202.193.937**

I crediti verso clienti aumentano di € 511.948 e si compongono come segue:

	2011	2012
Clienti	1.789.719	2.263.463
Clienti per fatture da emettere	3.663.330	3.701.534
Totale	**5.453.049**	**5.964.997**

I crediti verso clienti comprendono crediti verso il Comune di Venezia (€ 631.264) per contributi connessi agli interventi per la messa in sicurezza della SP 81 e crediti verso l'impresa che ha realizzato il Passante di Mestre (€1.314.733) per lavori eseguiti direttamente dalla Società da trasferire all'impresa suddetta.

I crediti per fatture da emettere comprendono € 2.845.215 per royalties relative alle aree di servizio.

I crediti tributari aumentano di € 94.573.520 rispetto all'esercizio precedente:

	2011	2012
Erario c/credito IRES	1.111.103	5.780.590
Erario c/credito IRAP	0	713.041
Erario c/credito IVA	0	88.869.773
Erario c/credito ex art.2, comma1-quater, D.L. n. 201/2011	0	321.219
Totale	**1.111.103**	**95.684.623**

Il credito IVA è determinato dalle fatture ricevute da ANAS S.p.A. a titolo di adde-

bito per i costi del Passante di Mestre (imponibile € 350.000.000) e delle Opere complementari di completamento (imponibile € 124.275.123).

Il credito ex art.2, comma1-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 aumenta di € 617.463 rispetto all'esercizio precedente e si riferisce a:

	2011		2012	
	Ammontare differenze temporanee	Effetto fiscale	Ammontare differenze temporanee	Effetto fiscale
Compensi Amministratori	117.014	32.179	4.680	1.287
Manutenzioni	0	0	112.751	31.006
Accantonamento al fondo per rinnovi	5.988.853	1.646.934	7.384.112	2.030.631
Interessi passivi	1.001.113	275.306	1.854.507	508.958
Totale	**7.106.980**	**1.954.419**	**9.356.050**	**2.571.882**

I crediti verso altri diminuiscono di € 4.635.124 e si compongono come segue:

	2011	2012
Società autostradali Interconnesse	28.826.845	24.379.107
Credito verso ANAS per interessi attivi su contributo pubblicio ex art. 1, c. 78 L. 266/2005.	0	1.165.189
Credito verso ANAS per contributo pubblico ex art. 1, c. 78, L. 266/2005		
- esigibile entro 12 mesi	28.215.002	32.917.502
- esigibile oltre 12 mesi	42.322.500	37.620.000
Vari		
- esigibile entro 12 mesi	3.230.445	1.877.870
- esigibile oltre 12 mesi	12.767	12.767
Totale	**102.607.559**	**97.972.435**

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 contributo pubblico di € 70.537.500 (disposto dall'articolo 1, comma 78, lettere c) e i) della Legge n. 266/2005) 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 cinque rate (di € 4.702.500 ciascuna) relative alle annualità 2007 - 2012. Nei crediti esigibili

oltre 12 mesi sono iscritte le quote annuali che saranno incassate negli anni 2013 - 2021. Tale credito ha maturato interessi attivi per € 1.165.189

I crediti vari esigibili entro 12 mesi comprendono: a) crediti verso la Regione Veneto (€ 1.028.377) per contributi connessi agli interventi per la messa in sicurezza della SP 81; b) crediti verso l'ANAS di € 806.112 per oneri di esazione relativi alle percorrenze chilometriche aggiuntive riferite al periodo antecedente l'apertura del Passante Autostradale di Mestre; c) altri crediti di € 43.381. I crediti vari esigibili oltre 12 mesi di € 12.767 sono riferiti a depositi cauzionali.

Disponibilità liquide

La voce aumenta di € 3.842.998 ed è così composta:

	2011	2012
Depositi bancari e postali	4.396.798	8.156.643
Denaro e valori in cassa	540.962	624.115
Totale	**4.937.760**	**8.780.758**

I depositi bancari e postali sono costituiti da: a) depositi postali di € 83.311; b) depositi bancari di € 6.957.518; c) versamenti pedaggi non ancora accreditati in c/c di € 1.115.814.

Ratei e risconti attivi

Registrano un decremento di € 1.876 rispetto all'esercizio precedente.

	2011	2012
Risconti attivi	3.347	1.471

Informazioni sullo stato patrimoniale: passività

Patrimonio netto

Il patrimonio netto aumenta rispetto all'esercizio precedente di € 4.311.606 ed è così composto:

	Saldo al 31.12.2011	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2012
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	27.243.118	17.047.055	25.000	44.265.173
- Riserva non distribuibile ex art. 2426 cc	251	2.817	0	3.068
- Riserva vincolata per sanzioni e penali	150.000	25.000	0	175.000
IX. Utile (perdita) d'esercizio	17.049.872	4.311.606	17.049.872	4.311.606
Totale	**46.843.241**	**21.386.478**	**17.074.872**	**51.154.847**

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

L'Assemblea dei Soci del 21 maggio 2012 ha deliberato di destinare l'utile d'esercizio 2011 di € 17.049.872 a riserva straordinaria per € 17.047.055 e a riserva non distribuibile ex art. 2426 cc per € 2.817.

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

I seguenti prospetti indicano le voci di patrimonio netto, con specificazione, riferite agli ultimi tre esercizi (Società costituita nel 2008), 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	44.265.173	A, B, C	44.265.173		
Riserva non distribuibile ex art. 2426	3.068	A, B	3.068		
Riserva vincolata	175.000	B	0		
Totale	46.843.241		44.268.241		
Quota non distribuibile			3.068		
Residua quota distribuibile			44.265.173		

Legenda
A: per aumento di capitale B: per copertura perdite di esercizio C: per distribuzione ai soci

	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserva vincolata	Riserva non distribuibile ex art. 2426	Risultato dell'esercizio	Totale
All'inizio dell'esercizio 2011	2.000.000	400.000	6.830.751	150.000	0	20.412.618	29.793.369
A riserva legale		0					0
A riserva straordinaria			20.412.367				20.412.367
A riserva vincolata				0			0
A riserva non distribuibile ex art. 2426					251		251
Utilizzo del risultato d'esercizio 2010						- 20.412.618	- 20.412.618
Risultato dell'esercizio 2011						17.049.872	17.049.872
Alla chiusura dell'esercizio 2011	2.000.000	400.000	27.243.118	150.000	251	17.049.872	46.843.241
A riserva straordinaria			17.022.055				17.022.055
A riserva vincolata				25.000			25.000
A riserva non distribuibile ex art. 2426					2.817		2.817
Utilizzo del risultato d'esercizio 2011						-17.049.872	-17.049.872
Risultato dell'esercizio 2012						4.311.606	4.311.606
Alla chiusura dell'esercizio corrente	**2.000.000**	**400.000**	**44.265.173**	**175.000**	**3.068**	**4.311.606**	**51.154.847**

Fondo per rischi ed oneri

Registra un incremento netto di € 4.552.227. I movimenti avvenuti nel corso dell'esercizio sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2011	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2012
Fondo per rischi	150.000	0	0	150.000
Fondo per rinnovi	7.186.624	11.738.851	7.186.624	11.738.851
Totale	**7.336.624**	**11.738.851**	**7.186.624**	**11.888.851**

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

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

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Registra un incremento netto di € 33.321. I movimenti intervenuti nell'esercizio sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2011	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2012
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	497.982	82.831	793.510	531.303

L'incremento si riferisce all'accantonamento relativo all'esercizio; il decremento comprende, tra l'altro, € 41.201 per anticipi e liquidazioni di fine rapporto ed € 743.516 per trasferimenti all'INPS, al Fondo di garanzia TFR, al Fondo Astri e ad altre forme di previdenza integrativa.

Debiti

Ammontano a € 1.041.137.751 e registrano un incremento di € 77.466.679. Non risultano debiti di scadenza superiore a 5 anni e debiti assistiti da garanzia reale. La voce è così costituita:

A) Debiti verso fornitori

La voce aumenta di € 1.615.970 rispetto all'esercizio precedente. In dettaglio la voce è così costituita:

	2011	2012
Fornitori	2.203.600	1.719.668
Fornitori per fatture da ricevere	3.419.345	5.507.413
Ritenute cauzionali contrattuali	64.046	75.880
Totale	**5.686.991**	**7.302.961**

B) Debiti verso imprese collegate

La voce diminuisce di € 18.139 rispetto all'esercizio precedente e si riferisce ad un debito verso la società collegata Servizi Utenza Stradale S.C.p.A..

	2011	2012
Debiti verso imprese collegate	26.848	8.709

C) Debiti tributari

La voce diminuisce di € 503.646 ed è così costituita:

	2011	2012
Erario c/Irpef su lavoro dipendente e autonomo	449.921	467.265
Erario c/Irap	251.273	0
Erario c/Iva	269.717	0
Totale	**970.911**	**467.265**

D) Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce subisce un incremento di € 114.237 rispetto all'esercizio precedente.

	2011	2012
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	932.860	1.047.097

E) Altri debiti

La voce aumenta di € 76.258.257 rispetto all'esercizio precedente ed è così composta:

	2011	2012
Società autostradali Interconnesse	5.987.773	6.124.878
Entrate dello Stato		
- Canone di concessione (MEF)	1.579.229	1.465.351
- Canone di concessione (ANAS)	1.143.579	1.061.117
- Canone di sub-concessione (ANAS)	93.484	59.843
- Canone di sub-concessione (MIT-SVCA)	0	15.956
Personale	802.599	881.989
Debito verso ANAS		
- Rimborso costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre	854.908.155	928.408.155
- Rimborso costi opere complementari e di completamento del Passante	26.391.613	9.428.569
- Interessi passivi capitalizzati	20.828.985	20.828.985
- Interessi passivi maturati	38.319.541	57.912.811
- Percorrenze chilometriche aggiuntive	5.952.676	5.952.676
Vari	45.828	171.389
Totale	**956.053.462**	**1.032.311.719**

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

Il debito verso le "Entrate dello Stato" di complessivi € 2.602.267 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 ad ANAS e al Ministero delle Infrastrutture - SVCA (Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali).

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

Il debito verso l'ANAS di complessivi € 1.022.531.196 comprende: a) debito per rimborso dei costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre già fatturati di € 423.500.000 e non ancora fatturati di € 504.908.155; b) debito per rimborso dei costi relativi alle opere complementari e di completamento già fatturati di € 5.713.024 e non ancora fatturati di € 3.715.545; c) debito per interessi passivi capitalizzati riferiti ad interessi maturati prima della data di entrata in esercizio del Passante di € 20.828.985; d) debito per interessi passivi maturati dalla data di entrata in esercizio del Passante, 8 febbraio 2009, sulle somme anticipate dall'ANAS di € 57.912.811, di cui € 9.268.622 relativi al 2009, € 9.953.755 relativi al 2010, € 19.097.164 relativi al 2011 e € 19.593.268 relativi al 2012; e) debito relativo alle percorrenze chilometriche aggiuntive riferite al periodo antecedente l'apertura del Passante Autostradale di Mestre di € 5.952.676. Per un quadro generale dei debiti e dei crediti che intercorrono tra ANAS e CAV si rinvia al paragrafo "La situazione amministrativa-contabile tra CAV ed ANAS", nel capitolo "Rapporti con l'ANAS S.p.A.".

Ratei e risconti passivi

Registrano un incremento rispetto all'esercizio precedente di € 190.308.

	2011	2012
Risconti passivi	69.548	259.856

Conti d'ordine

I conti d'ordine sono costituiti da:

	2011	2012
Beni di terzi presso la Società	142.475	105.375

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 € 126.237.526 e diminuisce di € 9.951.280 pari al 7,31% 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:

	2011	2012
Proventi da pedaggio:		
- proventi da pedaggio	113.450.327	105.269.496
- integrazione canone di concessione ex L. 102/09 e L. 122/2010	14.625.121	13.476.531
Altri proventi autostradali:		
- aree di servizio	4.399.681	3.483.134
- compartecipazione delle Società interconnesse ai costi di esazione	1.533.581	1.449.401
- recupero spese transiti eccezionali e mancati pagamenti	819.111	775.097
Totale	**134.827.821**	**124.453.659**

I proventi da pedaggio riguardano gli introiti derivanti dalle percorrenze sui vari tratti autostradali in concessione alla Società e più precisamente: dal traffico sul Passante di Mestre (in A4) e dal traffico sul tratto Padova - Venezia/Mestre (parte in A4 e parte in A57) in sistema chiuso nonché dal traffico in sistema aperto transitante presso le barriere di Venezia/Mestre, Mira/Oriago (in A57 gestite da CAV), Venezia (in A27 gestita da Autostrade per l'Italia) e Venezia Est (in A4 gestita da Autovie Venete) ove viene applicato un pedaggio per km 6,200 (relativo alla Tangenziale di Mestre) e per km 19,100 (relativo alle percorrenze chilometriche aggiuntive per il finanziamento del Passante).

Nel 2012 i proventi da pedaggio (al netto del canone integrativo ANAS) risultano in valori assoluti diminuiti di € 8.180.831 pari al 7,21%. Tale situazione è stata determinata da due fattori entrambi di segno negativo: traffico e tariffe.

Per quanto riguarda il traffico registriamo una diminuzione complessiva dei veicoli-chilometro paganti pari al 7,66% cui ha contribuito, oltre al generale negativo andamento, anche la diminuzione (380 metri) delle percorrenze chilometriche aggiuntive alle barriere (da km 19,480 a km 19,100).

Per quanto riguarda le tariffe segnaliamo che sono variate in diminuzione anche nel 2012 (terzo anno consecutivo) con le medesime percentuali degli anni pre-

cedenti (- 1,18% sul Passante e - 1,00% su tutti gli altri tratti in concessione): rimandiamo su queste tematiche al capitolo dedicato alla "Gestione autostradale".

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 2012 (così come nel 2011) su ogni chilometro percorso sono stati applicati 6 millesimi di euro per le classi A e B e 18 millesimi di euro per le classi 3, 4 e 5. In conseguenza del decremento del traffico, l'integrazione del canone ANAS è diminuita di € 1.148.590 (- 7,85%).

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; sull'altro lato ha aperto l'attività nel 2011 un altro albergo con accessi sulla rotatoria medesima.

Detti proventi diminuiscono in termini assoluti di € 916.547 (- 20,83%) in relazione ad una generale contrazione del fatturato vendite ed in particolare dei carburanti nonché in conseguenza di difficoltà gestionali ed operative connesse ai lavori di ammodernamento delle Aree di Servizio di Arino Est ed Ovest.

Anche i proventi relativi alla compartecipazione delle società interconnesse ai costi di esazione registrano una diminuzione pari al - 5,49%. 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 Spa relativo alla stazione di Padova Est.

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

B) Altri ricavi e proventi

	2011	2012
Altri ricavi e proventi	1.360.985	1.783.867

Gli altri ricavi e proventi comprendono proventi per sub-concessioni di € 306.798, risarcimento danni causati dagli utenti alle attrezzature autostradali di € 248.227, service amministrativo di € 42.312, lavori conto terzi di € 16.884, rimborsi spese per illuminazione A57/A27 di € 153.156, sopravvenienze attive di € 972.384 e altri ricavi di € 44.106.

Costi della produzione

Ammontano a € 99.592.217 riportando un incremento rispetto all'esercizio precedente di € 3.804.885 pari al 3,97%.

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 € 149.459 pari al 15,21% ed è suddivisa come segue:

	2011	2012
Acquisto beni destinati alla manutenzione	540.410	556.391
Acquisto altri beni	442.186	575.664
Totale	**982.596**	**1.132.055**

B) Costi per servizi

La voce è costituita da:

	2011	2012
Manutenzioni e rinnovi:		
- annuali	5.315.932	6.905.265
- a cadenza periodica	1.451.321	3.147.599
Lavori c/terzi	468.254	39.472
Servizi di funzionamento:		
- compartecipazione ai costi di esazione	4.474.350	4.228.755
- elaborazione dati traffico ed introiti	924.516	914.379
- energia elettrica	2.018.256	2.241.641
- altri	1.678.792	904.361
Servizi amministrativi:		
- servizi professionali amministrativi	369.060	471.954
- servizi professionali tecnici	233.460	140.679
- assicurazioni	407.080	394.893
- telefonici	73.214	52.595
- buoni pasto	210.585	214.900
- altri	248.712	285.016
Compensi amministratori	189.979	173.673
Compensi sindaci	104.969	106.875
Compensi Organismo di Vigilanza	0	43.643
Totale	**18.168.480**	**20.265.700**

I costi per servizi aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 2.097.200 pari al 11,54%.

Le manutenzioni ammontano complessivamente a € 10.052.864 (€ 6.767.253 nell'esercizio precedente) e registrano un incremento di € 3.285.611 pari al 48,55%.

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

I compensi degli amministratori sono comprensivi degli emolumenti (€ 162.000) e di altri costi (€ 11.673).

C) Costi per godimento di beni di terzi

	2011	2012
Costi per godimento di beni di terzi	525.537	604.442

I costi per godimento di beni di terzi aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 78.905 e si riferiscono al noleggio auto (€ 580.248) e ad altri noleggi (€ 24.194).

D) Costi per il personale

Tale voce è così suddivisa:

	2011	2012
Salari e stipendi	10.909.591	11.444.652
Oneri sociali	3.445.403	3.645.104
Trattamento di fine rapporto	802.322	826.831
Altri costi	409.045	402.885
Totale	**15.566.361**	**16.319.472**

I costi per il personale aumentano rispetto all'esercizio precedente complessivamente di € 753.111 pari al 4,84%.

Il numero medio dei dipendenti è stato, nel corso dell'esercizio, di 236,36 unità (234,90 l'esercizio precedente) e pertanto il costo medio per dipendente risulta pari a € 69.045 (€ 66.268 l'esercizio precedente).

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

	31.12.2011	31.12.2012	Consistenza media 2012
Dirigenti	3	3	3
Quadri	8	8	8
Impiegati:	121	133	129,05
- tempo pieno	102	112	
- tempo parziale	18	19	
- a termine	1	2	
Addetti esazione:	94	87	89,14 (*)
- tempo pieno	67	66	
- tempo parziale	27	21	
- a termine	0	0	
Operai	7	7	7,17
Totale	**233**	**238**	**236,36**

(*) La consistenza media degli addetti all'esazione è determinata considerando anche il personale a tempo determinato (5 unità nel 2012).

E) Ammortamenti

Gli ammortamenti aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 2.488.548 e sono così suddivisi:

	2011	2012
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	37.566.605	40.033.621
Ammortamento immobilizzazioni materiali	220.227	241.759
Totale	**37.786.832**	**40.275.380**

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali si riferisce: a) all'ammortamento del costo del Passante Autostradale di Mestre di € 33.725.822; b) all'ammortamento del costo relativo all'indennizzo per il subentro di € 3.235.409; c) all'ammortamento delle opere complementari e di completamento al Passante di Mestre di € 2.335.625; d) ad altri ammortamenti di € 725.348. L'ammortamento del Passante Autostradale di Mestre decorre dalla data di entrata in esercizio del Passante, 8 febbraio 2009, e si protrae per l'intera durata della concessione fino al 31 dicembre 2032. L'ammortamento dell'indennizzo decorre dalla data del subentro, 1° dicembre 2009, e si protrae per l'intero periodo concessorio fino al 31 dicembre 2032. L'ammortamento delle immobilizzazioni materiali comprende ammortamenti di terreni e fabbricati di € 3.484, ammortamenti di impianti e macchinario di € 102.360, ammortamenti di attrezzature industriali e commerciali di € 5.109 e ammortamenti di altri beni di € 130.806.

F) Variazioni delle rimanenze

	2011	2012
Variazione delle rimanenze	- 83.328	10.005

La voce variazioni delle rimanenze è data dalla differenza tra le rimanenze iniziali pari a € 973.953 e le rimanenze finali pari ad € 963.948.

G) Altri accantonamenti

	2011	2012
Accantonamento al fondo per rinnovi	7.186.624	11.738.851
Utilizzo fondo per rinnovi	- 2.250.000	-7.186.624
Totale	**4.936.624**	**4.552.227**

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 diminuisce rispetto all'esercizio precedente di € 1.471.294 pari all'8,22% ed è così composta:

	2011	2012
Imposte e tasse	259.710	226.909
Integrazione canone di concessione ex art. 19 c. 9 bis L. 102/09	14.625.121	13.476.531
Canone di concessione ex art. 10 L. 537/93 e art. 1, comma 1020, L. 296/2006	2.722.808	2.526.468
Canone di sub-concessione ex art. 13 della Convenzione	93.484	75.799
Altri costi	203.107	127.229
Totale	**17.904.230**	**16.432.936**

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 fissata a partire dal 1° gennaio 2011 in 6 millesimi per chilometro per le classi A e B ed in 18 millesimi per chilometro per le classi 3, 4 e 5, come già precisato in altra parte della relazione.

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 corrisposto allo Stato.

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

Proventi e oneri finanziari

Tale voce è così composta:

	2011	2012
Proventi finanziari:		
- proventi diversi	342.798	581.343
Interessi ed altri oneri finanziari	19.442.378	19.594.565
Totale	**-19.099.580**	**-19.013.222**

I proventi finanziari sono riferiti per € 24.546 a interessi attivi sui conti correnti bancari e postali, per € 53.168 a interessi su crediti per ritardati pagamenti, per € 499.449 a interessi su crediti per contributi da ANAS non ancora incassati e per € 4.180 ad altri interessi attivi.

Gli interessi passivi ed altri oneri finanziari comprendono a) interessi passivi di € 18.504.781 maturati sulle somme anticipate dall'ANAS; b) interessi passivi

di € 1.088.487 maturati sull'importo dei lavori per le opere complementari e di completamento; c) altri interessi passivi di € 1.297.

Rettifiche di valore di attività finanziaria

Tale voce è così composta:

	2011	2012
Rivalutazione		
- di partecipazione	2.817	17.343
Svalutazione		
- di partecipazione	0	0
Totale	**2.817**	**17.343**

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

Proventi e oneri straordinari

Tale voce è così composta:

	2011	2012
Proventi straordinari	5.596.417	321.219
Oneri straordinari	0	0
Totale	**5.596.417**	**321.219**

I proventi straordinari si riferiscono al rimborso IRES per la mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato. L'istanza è stata presenta il 26 febbraio 2013.

Imposte sul reddito

Tale voce è così composta:

	2011	2012
Imposte sul reddito:		
- IRES	8.293.961	2.428.770
- IRAP	2.560.777	1.847.736
- imposte differite passive	0	0
- imposte differite attive (imposte anticipate)	- 1.003.482	- 617.463
Totale	**9.851.256**	**3.659.043**

Rendiconto finanziario

		31/12/2011	31/12/2012
A	Disponibilità Liquide Iniziali	99.632.619	4.937.760
B	Flusso generato dalla gestione reddituale		
	Operazioni di gestione reddituale		
	Utile netto d'esercizio	17.049.872	4.311.606
	Ammortamento immobilizzazioni immateriali	37.566.605	40.033.621
	Ammortamento tecnico immobilizzazioni materiali	220.227	241.752
	Accantonamento al fondo TFR	802.322	826.831
	Accantonamento al fondo rischi e oneri	7.186.624	11.738.851
	Utilizzo fondo rischi e oneri	-2.739.230	-7.186.624
	(Incremento) Decremento delle rimanenze	-83.328	10.005
	(Incremento) Decremento dei crediti	-487.559	-91.067.807
	(Incremento) Decremento dei ratei e risconti attivi	2.534	1.876
	(Decremento) Incremento TFR al netto dell'accantonamento	-873.290	-793.510
	(Decremento) Incremento debiti verso fornitori	-1.188.228	1.615.970
	(Decremento) Incremento debiti verso imprese collegate	26.848	-18.139
	(Decremento) Incremento debiti tributari	-6.582.321	-503.646
	(Decremento) Incremento debiti vs. istituti di previdenza	17.566	114.237
	(Decremento) Incremento altri debiti	-149.341.539	76.258.256
	(Decremento) Incremento ratei/risconti passivi	67.506	190.308
	TOTALE	**-98.355.391**	**35.773.587**
C	Flusso generato dalla gestione degli investimenti		
	Attività di investimento		
	Aumento di immobilizzazioni immateriali (al netto di contributi e rettifiche del fondo ammortamento)	3.694.618	-31.718.114
	Aumento di immobilizzazioni materiali	-31.269	-195.132
	Aumento di immobilizzazioni finanziarie	-2.817	-17.343
	TOTALE	**3.660.532**	**-31.930.589**
D	Flusso generato dalla gestione dei finanziamenti		
	Attività di finanziamento		
	Versamenti soci in conto capitale	0	0
	TOTALE	**0**	**0**
E	Aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide	-94.694.859	3.842.998
F	Disponibilità liquide finali	4.937.760	8.780.758

sintas
30

PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA

PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA

Signori Azionisti,

Vi abbiamo illustrato le principali problematiche che il Consiglio di amministrazione ha affrontato nel 2012 ed i fatti salienti intervenuti nel corso dell'esercizio e dopo la sua chiusura nei primi mesi del 2013.

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 e il bilancio al 31 dicembre 2012 composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa;
- a destinare l'utile d'esercizio 2012 pari a € 4.311.606;
  - a riserva non distribuibile ex art. 2426 c.c. per € 17.342;
  - a riserva vincolata per differenze su manutenzioni per € 918.054;
  - a riserva straordinaria per € 3.376.210.

Venezia, 25 marzo 2013

Per il Consiglio di Amministrazione

IL PRESIDENTE

Tiziano Bembo

ALLEGATI

TABELLA MIT: STATO DEGLI INVESTIMENTI

TABELLA RIEPILOGATIVA INVESTIMENTI BENI REVERSIBILI (Tabella 1)

Importi in migliaia di €

Riferimento Art. 2 Convenzione	Rif. allegato H "Elenco e descrizione opere"	Rif. allegato D P.F.		Spesa progressiva al 31/12/2011				Spesa dell'anno 2012				Complessivo al 31/12/2012				Note
				Lavori	Somme a Disposizione	Oneri Finanziari	**Totale**	Lavori	Somme a Disposizione	Oneri Finanziari	**Totale**	Lavori	Somme a Disposizione	Oneri Finanziari	**Totale**	
2.1.a	-	-	Passante Autostradale di Mestre				**968.025**				**0**				**968.025**	1)
2.1.a	-	-	Contributi pubblici				**-183.654**				**0**				**-183.654**	1)
2.1.a	-	-	Oneri finanziari capitalizzati			20.829	**20.829**				**0**			20.829	**20.829**	1)
2.1.b	-	-	Indennizzo per subentro				**74.689**				**0**				**74.689**	2)
2.1.c	H.1	a.	Nuovi impianti di segnaletica	186			**186**	-			**0**	186			**186**	3)
2.1.c	H.1	b.	Fornitura e posa griglie per caditoie Passante	-			**0**	223			**223**	223			**223**	3)
2.1.c	H.1	c.	Impianti stoccaggio cloruri	-			**0**	169			**169**	169			**169**	3)
2.1.c	H.1	d.	Automatizzazione impianti di esazione pedaggio	1.259			**1.259**	378			**378**	1.637			**1.637**	3)
2.1.c	H.1	e.	Potenziamento sistemi telematici di gestione del traffico	401			**401**	42			**42**	443			**443**	3)
2.1.c	H.1	f.	Remotizzazione accessi staz. Preganziol e Spinea	39			**39**	-			**0**	39			**39**	3)
2.1.c	H.1	g.	Varie	668			**668**	173			**173**	841			**841**	3)
2.1.c	H.3	i.	Connessioni viarie varia: Messa in sicurezza SP81 nel tratto SS309-Stazione di Mira-Oriago				**5.459**				**-104**				**5.355**	4)
2.1.c	H.3	j.	Nodo S.Giuliano SR14				**7.747**				**0**				**7.747**	4)
2.1.c	H.2	l.	Caselli di Pianiga e di Martellago e viabilità di raccordo	1.339	2.405		**3.744**	2.318	150		**2.468**	3.657	2.555		**6.212**	5)
2.1.c	H.2	m.	Passante verde	10.894	7.836		**18.730**	0	0		**0**	10.894	7.836		**18.730**	5)
2.1.c	H.2	o.	Interventi di mitigazione ambientale	2.936	1		**2.937**	355	21		**376**	3.291	22		**3.313**	5)
2.1.c	H.2	p.	Connnessione viaria di adduzione al Passante autostradale	22.171	30.815		**55.786**	12.331	5.338		**17.669**	34.502	36.153		**73.455**	5) 6)
2.1.c	H.2	q.	Opere complementari asta principale ed aggiornamento costi	10.513	17.270		**27.782**	1.178	531		**1.709**	11.690	17.801		**29.491**	5)
				50.405	**58.327**	**20.829**	**1.004.627**	**17.166**	**6.041**	**0**	**23.103**	**67.571**	**64.367**	**20.829**	**1.027.730**	

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

Note: 1) = La somma algebrica di tali importi costituisce il costo del Passante di Mestre che CAV è tenuta a rimborsare ad ANAS. Poiché tali costi si configurano come rimborso per investimenti realizzati da ANAS non si indica la distinzione in Lavori, Somme a disposizione e Oneri finanziari, con l'eccezione dell'importo relativo ad Oneri finanziari capitalizzati.

2) = Si tratta dell'indennizzo riconosciuto alla precedente Concessionaria per la tratta indicata. Per tale motivo non si indica la distinzione in Lavori, Somme a disposizione e Oneri finanziari.

3) = Tali investimenti sono ricompresi complessivamente in Nota Integrativa nella voce "Altre opere realizzate sulla tratta gestita", parte nelle Immobilizzazini immateriali in corso, parte nella 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 Immobilizzazini immateriali in corso, parte nella Altre immobilizzazioni immateriali.

6) = La voce "Totale" differisce dalla somma algebrica di "Lavori" + "Somme a disposizione" per l'inserimento del contributo per la realizzazione della Circonvallazione nord di Mogliano Veneto di importo pari a €k 2.800 il quale non si configura né come Lavoro, né come Somma a disposizione.

TABELLA REGIONE DEL VENETO

APPLICAZIONE DELLE LINEE DI INDIRIZZO DETTATE DALLA REGIONE DEL VENETO D.G.R. 2951/2010, LETTERA H E D.G.R. 258 DEL 05/03/2013

	SOCIETA':	CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE - CAV S.p.A.
A - I	Applicazione della disciplina prevista dal DLgs 163/2006	SI
	Note La CAV S.p.A. è concessionaria di gestione autostradale. La CAV per statuto e obbligo convenzionale, in materia di acquisizione di lavori, forniture e servizi, applica le disposizioni di cui al D. Lgs. 163/2006 e successive modificazioni.	
A - II	Adozione del regolamento per lavori servizi e forniture in economia	SI
	Data di approvazione del regolamento	13 setembre 2012
B - I	(Per le società strumentali) la direttiva B - I è stata rispettata nell'anno 2012 ?	
	Note La CAV S.p.A. è una società che è costituita in adempimento dell'art. 2 c.290 della L. 244/2007 che prevede: "le attività di gestione comprese quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4 - tronco Venezia-Trieste, delle opere a questo complementari, nonchè 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 Padobva S.p.A. ad una società per azioni costituita pariteticamente tra l'ANAS S.p.A. e la Regione Veneto o soggetto da essa interamente partecipato". La CAV S.p.A. opera per la produzione di un servizio collocato sul mercato senza essere assistita da alcun contributo pubblico.	
C - I	N° dipendenti a tempo indeterminato al 1° gennaio 2011	235
	N° dipendenti a tempo indeterminato al 1° gennaio 2012	232
	N° dipendenti a tempo indeterminato al 31 dicembre 2012	238
	Note La CAV non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010 e dal DGR 258/2013	
C - I	Costo del personale a tempo indeterminato nel 2011	15.510.307,75
	Costo relativo al personale a tempo indeterminato cessato nel 2011	620.522,92
	Costo del personale a tempo indeterminato nel 2012	16.213.622,84
	Costo del personale a tempo indeterminato assunto nel 2012	392.315,35
	Note La CAV non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010 e dal DGR 258/2013	
C - I	Costo del personale a tempo determinato, con convenzioni, co.co.co. o contratti di lavoro a progetto nel 2009	329.078,00
	Costo medio del personale a tempo determinato, con convenzioni, co.co.co. o contratti di lavoro a progetto nel triennio 2007 -2009	110.250,88
	Costo del personale a tempo determinato, con convenzioni, co.co.co. o contratti di lavoro a progetto nel 2012	133.631,26
	Note La CAV non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010 e dal DGR 258/2013	
C - II	Adozione del regolamento per il reclutamento del personale e conferimento degli incarichi rispettoso dei criteri di cui alla direttiva	SI
	Data di approvazione del regolamento	16 luglio 2010
	Note La CAV S.p.A. si è dotata sin dal 16 luglio 2010 di proprie linee guida che individuano i criteri e le modalità di reclutamento del personale	

D	Nell'anno 2012 è stato rispettato il termine per la trasmissione dei dati di cui alla direttiva D - III	SI
	Nell'anno 2012 è stato rispettato il termine per la trasmissione dei dati di cui alla direttiva D - IV	
	Nell'anno 2012 è stato rispettato il termine per la trasmissione dei dati di cui alla direttiva D - V	SI
	Note D III - Trasmessa in data 30 marzo 2012; D IV Non sono state prodotte relazioni non essendovi convenzioni o contratti di servizio sottoscritti con la Regione Veneto; D V - Trasmessa in data 30 marzo 2012	
E - I	Costo per studi ed incarichi di consulenza nell'anno 2009	166.677,00
	Costo per studi ed incarichi di consulenza nell'anno 2012	0
	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 2012	34.008,00
	Note CAV non è soggetta all'appllicazione delle norme contenute nel D.L. 78/2010 art. 6 commi 7,8,9,11 e 20.	
E - I	Sono stati sostenuti costi per sponsorizzazioni nell'anno 2012 ?	SI
	Eventuale importo dei costi sostenuti per sponsorizzazioni nell'anno 2012	7.500,00
	Note CAV non è soggetta all'applicazione delle norme contenute nel D.L. 78/2010 art. 6 commi 7,8,9,11 e 20.	
F	I limiti di cui alla direttiva F - I sono rispettati per l'organo amministrativo della società ?	SI
	Sono state effettuate le riduzioni di cui alla direttiva F - II ?	SI
	Data dell'assemblea che ha approvato le riduzioni di cui alla direttiva F - II	15 dicembre 2011
G - I	Le direttive sono state fornite alle proprie controllate ?	
	La società ha attivato un sistema di controlli sul rispetto delle direttive da parte delle proprie controllate ?	
	Eventuali segnalazioni di mancato rispetto delle direttive da parte delle società controllate	
	Note La CAV non controlla alcuna società	
H - I	(A cura della DAIPS) La società ha relazionato in maniera adeguata sul rispetto delle direttive?	
	(A cura della DAIPS)	
L - III	Indicare le società in cui nell'anno 2012 sono stati esercitati poteri di nomina	Servizi Utenza Stradale S.C.p.A.
	La direttiva L - III è stata rispettata per le nomine effettuate nell'anno 2012 ?	SI
M - I	I limiti di cui alla direttiva M - I sono rispettati ?	SI
	Eventuale incarico e relativo importo superiore al limite	
	Note La CAV non rientra tra isoggetti destinatari delle linee di indirizzo "M" previste dalla DGR 2951/2010 e dal DGR 258/2013	

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

AI SENSI DELL'ART. 2429 C.C.

Signori Azionisti,

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2012 abbiamo svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge, adottando tra l'altro i Principi di comportamento raccomandati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti ed Esperti contabili.

In particolare, riferiamo quanto segue:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della normativa di settore e dello Statuto Sociale e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- abbiamo partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione e presenziato alle riunioni dell'Assemblea dei soci tenutesi nell'anno 2012, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per le quali possiamo ragionevolmente assicurare che quanto deliberato risulta conforme alle disposizioni sopra citate e che non sono state adottate azioni manifestamente imprudenti e/o in conflitto di interessi tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale;
- abbiamo ottenuto dall'Amministratore Delegato e dal Consiglio di Amministrazione informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo effettuate dalla Società;
- abbiamo preso atto che la Società ha affidato temporaneamente ad ANAS, con un contratto di service, l'attività di Internal Auditing a decorrere dal secondo semestre 2012, in attesa di individuare le più adeguate risorse interne;
- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della società tramite raccolta di informazioni dai responsabili e incontri con la società di revisione ai fini del reciproco scambio di dati e informazioni rilevanti e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo effettuato la scelta del nuovo revisore legale da sottoporre all'approva-

zione dell'Assemblea, tenuto conto della correttezza della procedura effettuata dalla Società per la selezione delle proposte, nonché dei requisiti soggettivi dei proponenti, del piano di lavoro e delle condizioni economiche delle proposte. Preso atto delle risultanze, abbiamo proposto all'Assemblea del 21 maggio 2012 di conferire l'incarico a Ria Grant Thornton S.p.A. per gli esercizi 2012, 2013 e 2014. L'Assemblea ha approvato la proposta;

- abbiamo verificato che non sono state presentate denuncie di cui all'ex art. 2408 del Codice Civile, così come non sono stati presentati esposti di alcun genere.

Inoltre facciamo presente che:

- la contabilità è stata sottoposta ai controlli previsti dalla normativa da parte della società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. fino al 27 aprile 2012, data in cui è stata stilata la relazione di revisione contabile del bilancio relativa all'esercizio 2011, e dalla società di revisione Ria Grant Thornton S.p.A. dopo il conferimento dell'incarico: nel corso degli incontri periodici avvenuti con dette Società, non abbiamo evidenziato rilievi a riguardo;
- per quanto riguarda la situazione debitoria nei confronti di ANAS, relativa ai costi di realizzazione del Passante di Mestre, si rinvia a quanto riferito nella relazione sulla gestione redatta dal Consiglio di Amministrazione in merito alla sottoscrizione in data 29 settembre 2012 di un contratto di finanziamento con la Cassa Depositi e Prestiti per un importo complessivo di 423,5 milioni di euro;
- per quanto riguarda l'avvenuta registrazione in data 23 febbraio 2012 da parte della Corte dei Conti del Decreto Interministeriale con cui è stata approvata la Convenzione Ricognitiva tra ANAS e CAV, si fa rinvio a quanto riferito nella relazione sulla gestione redatta dal Consiglio di Amministrazione;
- il Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio non ha rilasciato pareri;
- nel corso dell'esercizio non sono state poste in essere operazioni atipiche o inusuali;
- nei primi mesi dell'esercizio è stato adottato dal Consiglio di Amministrazione il

Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.lgs. 231/2001 ed è stato nominato l'Organismo di Vigilanza. Il Collegio ha incontrato l'Organismo di Vigilanza al fine di definire le reciproche modalità di scambio delle informazioni ed ha preso visione della prima relazione semestrale presentata nel 2012.

Infine, abbiamo esaminato il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2012 in merito al quale evidenziamo che:

- non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
- abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
- abbiamo riscontrato il rispetto dei principi di redazione di cui all'articolo 2423-bis del Codice Civile e dei criteri di valutazione di cui all'articolo 2426 del Codice Civile.
- la nota integrativa contiene le informazioni richieste dall'art. 2427 c.c. in materia di operazioni con parti correlate.
- per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma quattro, c.c..
- abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo.
- nel corso dell'attività di vigilanza svolta e sulla base delle informazioni ottenute dalla Società di Revisione, non sono state rilevate omissioni, fatti censurabili o irregolarità o comunque fatti significativi tali da richiederne la segnalazione agli organi di controllo o menzione nella presente.
- l'attività di vigilanza sopra descritta è stata svolta in n. 7 riunioni del Collegio ed assistendo alle n. 8 riunioni del Consiglio di Amministrazione.

Premesso quanto sopra, considerando anche le risultanze dell'attività svolta dall'organo di controllo contabile, risultanze contenute nell'apposita relazione emessa in data 05 aprile 2013, proponiamo all'Assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso al dicembre 2012 così come redatto dal Consiglio di Amministrazione nonché la relativa proposta di destinazione dell'utile dell'esercizio.

Venezia, 05 aprile 2013

Il Collegio Sindacale

Dott.ssa Antonia Salsone - Presidente

Dott.ssa Gaetana Celico - Sindaco effettivo

Dott. Paolo Venuti - Sindaco effettivo

RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE

RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE

Ria
Grant Thornton

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

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

T 0039 (0) 49 – 87 56 227
F 0039 (0) 49 – 66 39 27
E info.padova@ria.it.gt.com
W www.ria-grantthornton.it

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

1. Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A. chiuso al 31 Dicembre 2012. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2. Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

   Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione emessa da altro revisore in data 27 Aprile 2012.

3. A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A. al 31 Dicembre 2012 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.

Società di revisione ed organizzazione contabile
Sede Legale: Corso Sempione n.30 - 20154 Milano - Iscrizione al registro delle imprese di Milano-Codice Fiscale e P.IVA n.02342440399 - R.E.A. 1965420 - Albo Speciale CONSOB
Capitale Sociale: € 1.695.110 di cui versato € 1.661.360,00
Uffici: Ancona-Bari-Bergamo-Bologna-Firenze-Milano-Napoli-Novara-Padova-Palermo-Perugia-Pescara-Rimini-Roma-Torino-Trento

Ria Grant Thornton spa is a member firm of Grant Thornton International Ltd. Grant Thornton International Ltd (Grant Thornton International) and the member firms are not a worldwide partnership. Services are delivered independently by the member firms.

Ria
Grant Thornton

4. La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione, in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A.. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dall' art. 14 comma 2, lettera e, del D. Lgs. 27.1.2010, n. 39. A tal fine, abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n.001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Concessioni Autostradali Venete C.A.V. S.p.A. al 31 Dicembre 2012.

Padova, 5 Aprile 2013

Ria Grant Thornton S.p.A.
Maurizio Finicelli
(Socio)

DATI STATISTICI

VEICOLI - CHILOMETRO PAGANTI
(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 2009 (dall'8 febbraio al 31 dicembre)

	Classe					
Mesi	A	B	3	4	5	Totale
Gennaio	-	-	-	-	-	**-**
Febbraio	53.210.026	7.779.792	1.255.736	938.194	8.985.015	**72.168.763**
Marzo	75.983.137	11.257.220	1.824.102	1.329.612	12.327.138	**102.721.209**
Aprile	80.744.468	11.790.120	1.891.705	1.270.621	11.522.346	**107.219.260**
Maggio	82.806.315	12.033.187	1.978.854	1.298.172	12.007.442	**110.123.970**
Giugno	77.111.959	11.039.514	1.982.607	1.238.310	11.588.466	**102.960.856**
Luglio	87.333.486	11.845.585	2.371.447	1.372.762	12.581.470	**115.504.750**
Agosto	88.343.950	9.240.888	1.908.905	878.517	7.609.463	**107.981.723**
Settembre	76.043.320	10.759.071	1.915.160	1.271.852	11.899.626	**101.889.029**
Ottobre	70.890.115	10.416.814	1.751.843	1.300.784	12.412.834	**96.772.390**
Novembre	61.702.466	9.116.997	1.559.605	1.189.749	11.603.135	**85.171.952**
Dicembre	108.276.635	13.981.508	2.328.201	1.763.166	15.476.150	**141.825.660**
Totale	**862.445.877**	**119.260.696**	**20.768.165**	**13.851.739**	**128.013.085**	**1.144.339.562**

Anno 2010

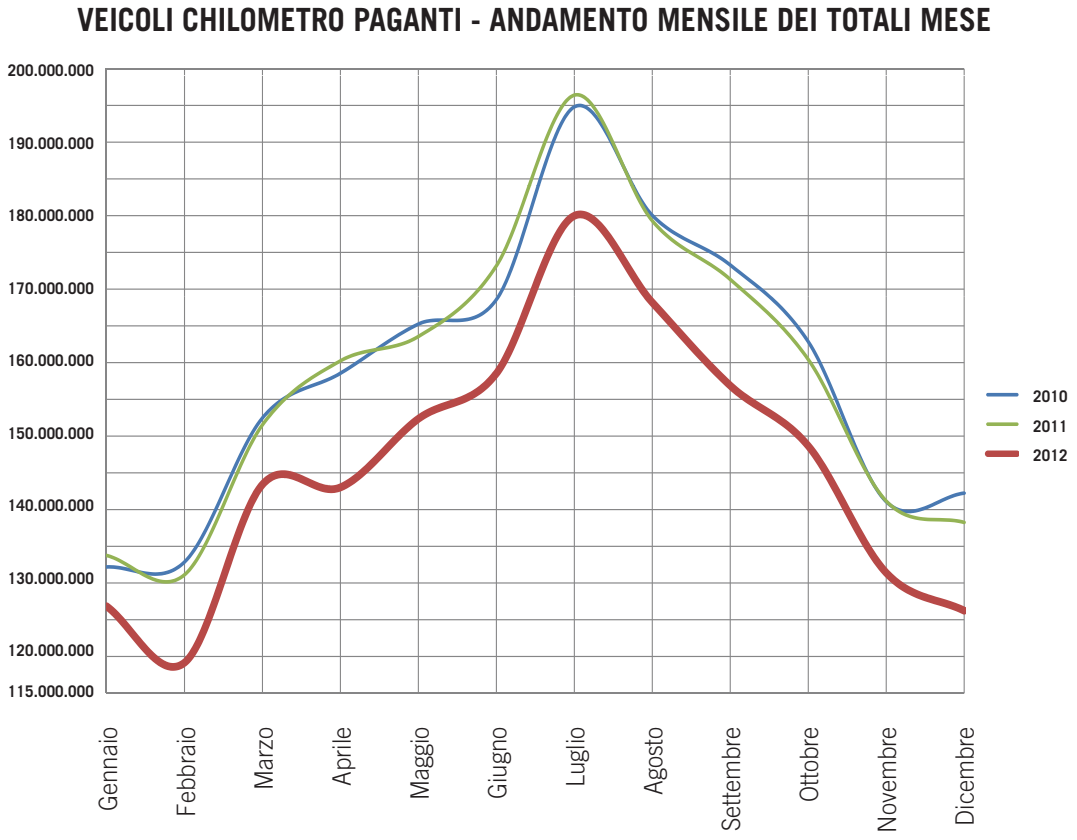
	Classe					
Mesi	A	B	3	4	5	Totale
Gennaio	101.705.091	12.294.146	1.988.014	1.572.907	14.615.590	**132.175.748**
Febbraio	98.930.576	13.491.140	2.188.525	1.750.533	16.494.248	**132.855.022**
Marzo	112.264.560	16.227.236	2.748.519	2.015.563	19.205.951	**152.461.829**
Aprile	119.711.498	16.714.588	2.670.577	1.831.131	17.611.357	**158.539.151**
Maggio	124.262.051	17.819.748	2.917.250	1.936.057	18.305.819	**165.240.925**
Giugno	126.374.284	18.239.468	3.101.792	1.966.718	18.886.982	**168.569.244**
Luglio	149.190.563	19.768.427	3.770.901	2.109.997	19.963.383	**194.803.271**
Agosto	145.645.994	16.204.496	3.099.962	1.459.127	13.617.062	**180.026.641**
Settembre	130.034.510	18.852.138	3.091.357	2.017.460	19.274.717	**173.270.182**
Ottobre	121.296.592	17.722.029	2.732.750	2.050.148	19.040.667	**162.842.186**
Novembre	102.530.140	15.623.680	2.467.372	1.917.060	18.528.827	**141.067.079**
Dicembre	106.388.361	15.035.684	2.394.016	1.915.549	16.493.798	**142.227.408**
Totale	**1.438.334.220**	**197.992.780**	**33.171.035**	**22.542.250**	**212.038.401**	**1.904.078.686**

Anno 2011

	Classe					
Mesi	A	B	3	4	5	Totale
Gennaio	101.485.179	13.025.543	2.007.696	1.587.094	15.655.868	**133.761.380**
Febbraio	95.578.963	14.125.486	2.194.042	1.783.587	17.442.500	**131.124.578**
Marzo	110.661.044	16.639.336	2.555.255	2.037.804	19.635.876	**151.529.315**
Aprile	119.878.941	17.654.453	2.742.766	1.917.275	18.046.229	**160.239.664**
Maggio	120.389.888	18.422.875	2.871.229	2.082.117	19.790.667	**163.556.776**
Giugno	130.545.652	18.432.434	3.087.837	2.029.840	19.076.069	**173.171.833**
Luglio	152.091.875	19.350.458	3.607.945	2.085.938	19.267.361	**196.403.578**
Agosto	144.359.873	16.337.424	3.003.097	1.525.009	14.067.040	**179.292.443**
Settembre	129.090.324	18.341.529	2.992.929	1.989.361	18.903.810	**171.317.952**
Ottobre	120.691.682	16.896.431	2.537.219	1.981.793	18.314.941	**160.422.066**
Novembre	103.525.107	15.120.448	2.344.284	1.926.364	18.247.478	**141.163.681**
Dicembre	104.827.582	14.116.248	2.217.511	1.798.368	15.292.657	**138.252.365**
Totale	**1.433.126.109**	**198.462.666**	**32.161.810**	**22.744.551**	**213.740.496**	**1.900.235.632**

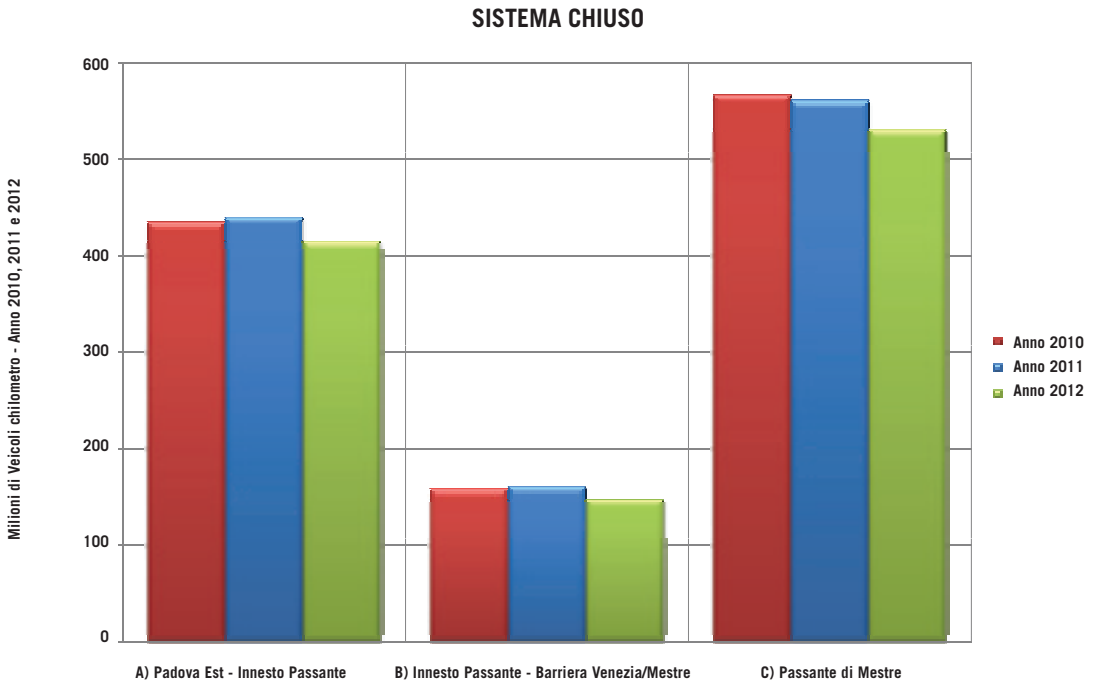
Anno 2012

	Classe					
Mesi	A	B	3	4	5	Totale
Gennaio	96.205.792	12.369.787	1.899.450	1.521.087	14.842.814	**126.838.930**
Febbraio	86.552.142	12.766.326	1.996.022	1.646.244	16.197.549	**119.158.283**
Marzo	105.584.687	15.590.897	2.398.393	1.919.859	17.915.317	**143.409.154**
Aprile	108.269.315	15.298.959	2.286.131	1.756.761	15.400.495	**143.011.659**
Maggio	112.568.218	17.079.339	2.630.125	1.993.090	18.081.479	**152.352.250**
Giugno	119.708.003	16.872.755	2.761.946	1.919.956	17.256.425	**158.519.085**
Luglio	138.584.690	17.987.988	3.301.075	2.018.339	18.091.221	**179.983.313**
Agosto	135.794.285	15.424.971	2.808.802	1.445.966	12.705.158	**168.179.182**
Settembre	119.784.321	16.291.802	2.621.405	1.777.800	16.386.369	**156.861.698**
Ottobre	109.742.643	16.304.418	2.441.807	1.923.574	18.243.243	**148.655.684**
Novembre	96.984.800	13.972.273	2.107.313	1.795.738	16.532.883	**131.393.007**
Dicembre	96.645.346	12.469.456	1.931.760	1.590.878	13.598.621	**126.236.061**
Totale	**1.326.424.241**	**182.428.970**	**29.184.231**	**21.309.291**	**195.251.573**	**1.754.598.306**


VEICOLI CHILOMETRO PAGANTI - ANDAMENTO MENSILE DEI TOTALI MESE
200.000.000
190.000.000
180.000.000
170.000.000
160.000.000
150.000.000
140.000.000
130.000.000
120.000.000
115.000.000
Gennaio
Febbraio
Marzo
Aprile
Maggio
Giugno
Luglio
Agosto
Settembre
Ottobre
Novembre
Dicembre
2010
2011
2012

VEICOLI CHILOMETRI PAGANTI
SUDDIVISI PER SINGOLI TRATTI - SISTEMA CHIUSO

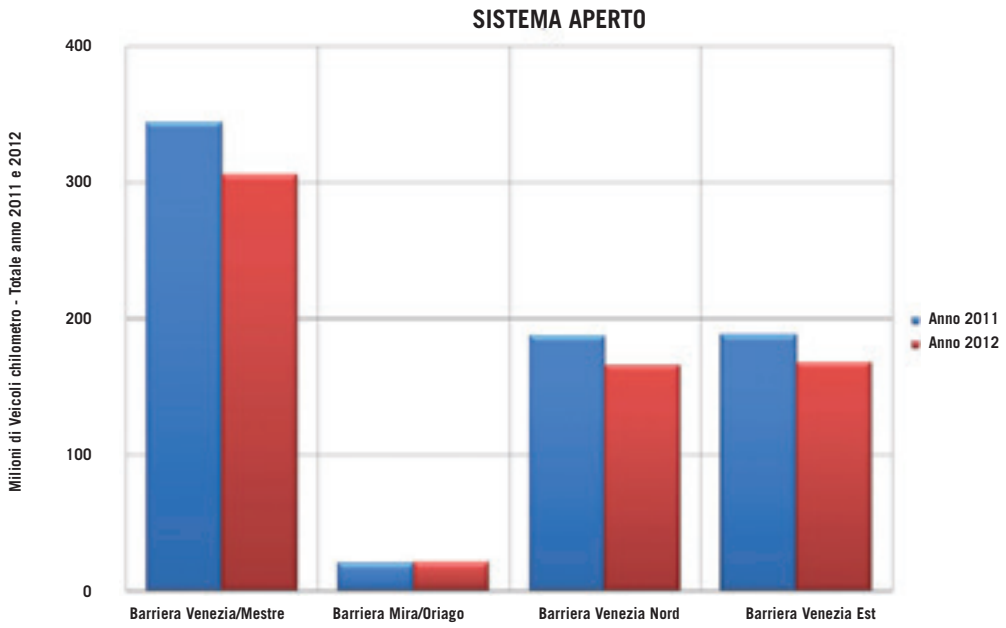
	Anno 2010	Anno 2011	Anno 2012	Variazione %
Sistema chiuso	Veicoli chilometro	Veicoli chilometro	Veicoli chilometro	2011 - 2012
A) Padova Est - Allacciamento A4/A57 (Innesto Passante)	435.315.584	439.793.465	415.414.553	-5,54
B) Allacciamento A4/A57 (Innesto Passante) - Barriera Venezia/Mestre	158.556.347	160.446.762	147.008.105	-8,38
A + B	593.871.931	600.240.227	562.422.658	-6,30
C) Passante di Mestre	566.640.684	560.989.872	531.152.961	-5,32
Totale (A + B + C)	1.160.512.615	1.161.230.099	1.093.575.619	-5,83



TRANSITI E VEICOLI CHILOMETRI PAGANTI SUDDIVISI PER BARRIERE - SISTEMA APERTO

	2011				2012			
Sistema aperto	Transiti alle barriere	Veicoli chilometro 6,2	Veicoli chilometro 19,480	Veicoli chilometro totale	Transiti alle barriere	Veicoli chilometro 6,2	Veicoli chilometro 19,100	Veicoli chilometro totale
A) Barriera Venezia/Mestre (A57 - CAV)	13.398.368	83.069.882	261.000.209	344.070.091	12.097.583	75.005.008	231.063.816	306.068.824
B) Barriera Mira/Oriago (A57 - CAV)	780.816	4.841.059	15.210.296	20.051.355	813.109	5.041.276	15.530.382	20.571.658
C) Barriera Venezia Nord (A27 - ASPI)	7.273.517	45.095.805	141.688.111	186.783.916	6.580.606	40.799.757	125.689.575	166.489.332
D) Barriera Venezia Est (A4 - AA.VV.)	7.324.773	45.413.593	142.686.578	188.100.171	6.636.082	41.143.708	126.749.166	167.892.874
Totale (A+B+C+D)	**28.777.474**	**178.420.339**	**560.585.194**	**739.005.533**	**26.127.380**	**161.989.749**	**499.032.939**	**661.022.688**

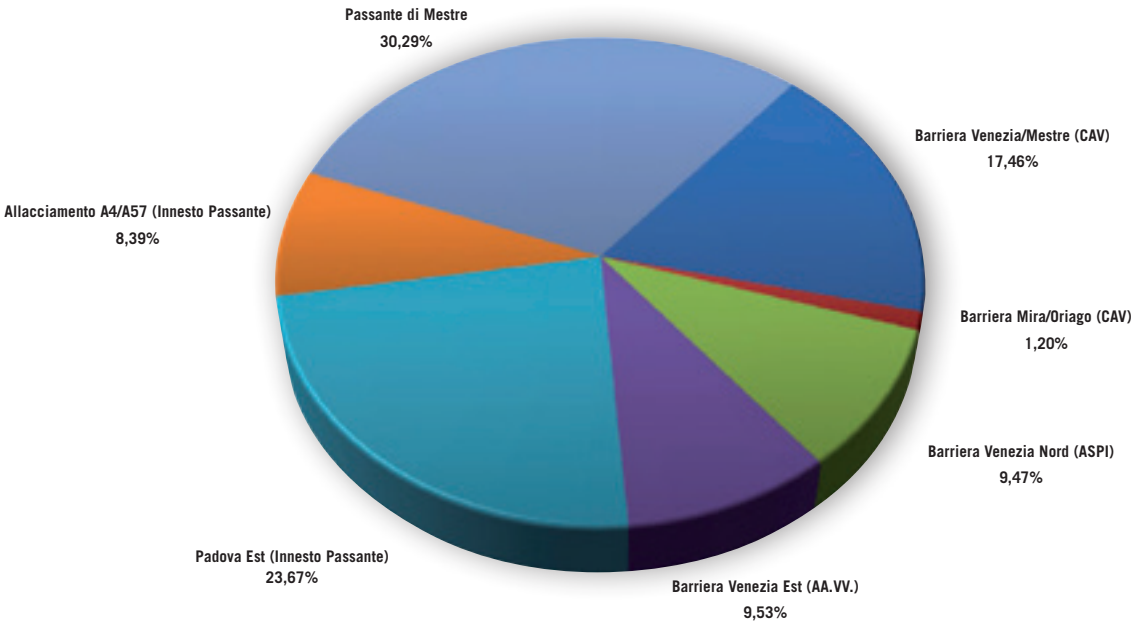
	Variazione % 2011 - 2012			
	Transiti alle barriere	Veicoli chilometro 6,2	Veicoli chilometro 19,480/19,100	Veicoli chilometro totale
A) Barriera Venezia/Mestre (A57 - CAV)	-9,71	-9,71	-11,47	-11,04
B) Barriera Mira/Oriago (A57 - CAV)	4,14	4,14	2,10	2,59
C) Barriera Venezia Nord (A27 - ASPI)	-9,53	-9,53	-11,29	-10,87
D) Barriera Venezia Est (A4 - AA.VV.)	-9,40	-9,40	-11,17	-10,74
Totale (A + B + C + D)	**-9,21**	**-9,21**	**-10,98**	**-10,55**



VEICOLI CHILOMETRI PAGANTI SUDDIVISI PER SINGOLI TRATTI IN SISTEMA CHIUSO E PER BARRIERE IN SISTEMA APERTO ANNO 2012

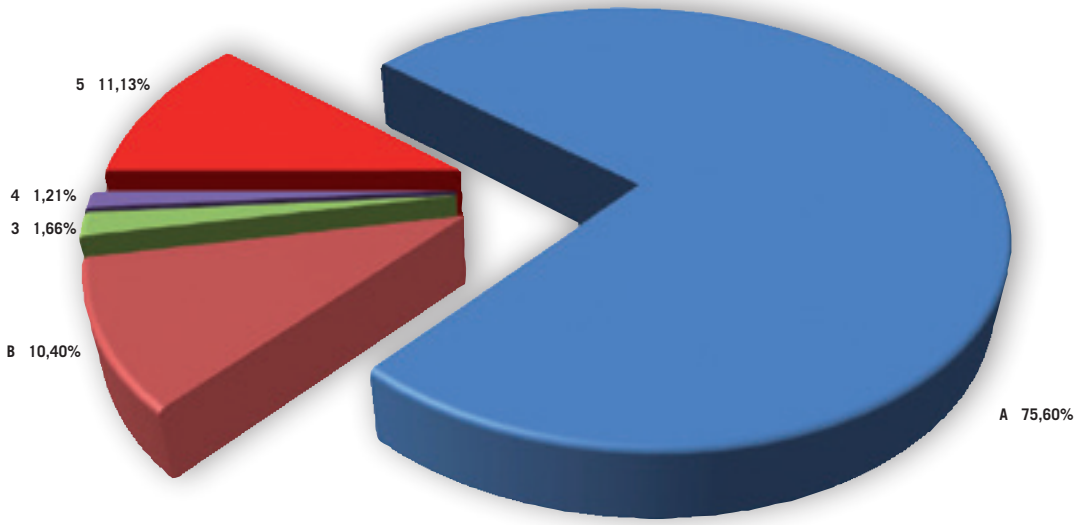
Sistema chiuso	Veicoli chilometro	Sistema aperto	Transiti alle barriere	Veicoli chilometro x km 6,200	Veicoli chilometro x km 19,100	Veicoli chilometro totale
A) Padova Est - Allacciamento A4/A57 (Innesto Passante)	415.414.553	A) Barriera Venezia/Mestre (A57 - CAV)	12.097.583	75.005.015	231.063.835	306.068.824
B) Allacciamento A4/A57 (Innesto Passante) - Barriera Venezia/Mestre	147.008.105	B) Barriera Mira/Oriago (A57 - CAV)	813.109	5.041.276	15.530.382	20.571.658
A + B	562.422.658	C) Barriera Venezia Nord (A27 - ASPI)	6.580.606	40.799.757	125.689.575	166.489.332
C) Passante di Mestre	531.152.961	D) Barriera Venezia Est (A4 - AA.VV.)	6.636.082	41.143.708	126.749.166	167.892.874
Totale (A + B + C)	**1.093.575.619**	**Totale (A + B + C + D)**	**26.127.380**	**161.989.756**	**499.032.958**	**661.022.688**

	Anno 2011	Anno 2012	Variazione %
Totale v/km (sistema aperto + sistema chiuso)	1.900.235.631	1.754.598.307	-7,66



SUDDIVISIONE DEL TRAFFICO PER CLASSI TARIFFARIE
(Totale veicoli chilometro paganti)
Sistema chiuso più sistema aperto
ANNO 2012

	Classe	Veicoli/km	%
Veicoli leggeri	A	1.326.424.241	75,60
Veicoli pesanti	B	182.428.970	10,40
	3	29.184.231	1,66
	4	21.309.292	1,21
	5	195.251.573	11,13
Totale		**1.754.598.307**	**100**



VEICOLI EFFETTIVI - VEICOLI/KM - VEICOLI TEORICI
TRAFFICO PAGANTE
ANNO 2011 E 2012

SISTEMA CHIUSO	Anno 2011	Anno 2012	Variazione %
Veicoli effettivi annui	40.866.648	38.593.182	-5,56
Veicoli effettivi medi giornalieri	111.963	105.454	-5,81
Veicoli chilometro annui	1.161.230.099	1.093.575.619	-5,83
Veicoli chilometro medi giornalieri	3.181.452	2.987.912	-6,08
Veicoli teorici	20.875.691	19.659.433	-5,83
Veicoli teorici medi giornalieri	57.194	53.714	-6,08

SISTEMA APERTO	Anno 2011	Anno 2012	Variazione %
Veicoli annui alle 4 barriere	28.777.474	26.127.380	-9,21
Veicoli medi giornalieri alle 4 barriere	78.842	71.386	-9,46
Veicoli chilometro annui:			
per km 6,200	178.420.339	161.989.749	-9,21
per km 19,480 nel 2011 e per km 19,100 nel 2012	560.585.194	499.032.939	-10,98
Totale v/km annui	739.005.533	661.022.688	-10,55
Veicoli chilometro medi giornalieri	2.024.673	1.806.073	-10,80

SISTEMA CHIUSO + SISTEMA APERTO	Anno 2011	Anno 2012	Variazione %
Veicoli chilometro annui	1.900.235.632	1.754.598.307	-7,66

TRAFFICO PRESSO LE STAZIONI DI CAV RIPARTITO SECONDO LA PROVENIENZA E LA DESTINAZIONE ANNO 2012

ENTRATE	USCITE						
	Preganziol	Spinea	Venezia/ Mestre	Mirano/Dolo	Mira/Oriago	Padova Est	Totale
PREGANZIOL	-	49.927	3.163	3.642	516	117.376	**174.624**
SPINEA	54.261	-	58.432	7.366	1.717	212.835	**334.611**
VENEZIA - MESTRE	1.649	8.646	-	3.158.986	2.266.805	1.634.695	**7.070.781**
MIRANO - DOLO	4.929	2.948	2.981.625	-	194.559	1.035.995	**4.220.056**
MIRA - ORIAGO	437	642	1.970.168	160.551	-	98.089	**2.229.887**
PADOVA EST	149.059	206.324	1.618.824	1.077.870	118.932	-	**3.171.009**
ASPI SPA (Tronchi A23/A27)	478.714	142.771	4.431	10.741	1.587	555.155	**1.193.399**
AUTOVIE VENETE	292.486	129.976	6.517	9.852	2.086	504.101	**945.018**
BRENNERO	28.895	25.846	299.562	37.053	21.773	163.578	**576.707**
MILANO SERRAVALLE	10.001	7.073	77.016	8.224	4.268	43.246	**149.828**
BRESCIA/PADOVA	187.625	198.789	2.074.904	573.536	163.836	2.062.825	**5.261.515**
CENTRO PADANE	5.169	4.075	44.434	5.533	3.420	28.978	**91.609**
ASPI SPA (Tronco MI/BS)	53.907	42.667	457.567	46.375	23.046	228.947	**852.509**
ASPI SPA (Altri tronchi)	143.765	160.455	1.292.193	373.815	105.934	399.565	**2.475.727**
ALTRE	10.990	9.014	86.578	8.970	4.616	32.111	**152.279**
Totale	**1.421.887**	**989.153**	**10.975.414**	**5.482.514**	**2.913.095**	**7.117.496**	**28.899.559**

USCITE	ENTRATE						
	Preganziol	Spinea	Venezia/ Mestre	Mirano/Dolo	Mira/Oriago	Padova Est	Totale
PREGANZIOL	-	54.261	1.649	4.929	437	149.059	**210.335**
SPINEA	49.927	-	8.646	2.948	642	206.324	**268.487**
VENEZIA - MESTRE	3.163	58.432	-	2.981.625	1.970.168	1.618.824	**6.632.212**
MIRANO - DOLO	3.642	7.366	3.158.986	-	160.551	1.077.870	**4.408.415**
MIRA - ORIAGO	516	1.717	2.266.805	194.559	-	118.932	**2.582.529**
PADOVA EST	117.376	212.835	1.634.695	1.035.995	98.089	-	**3.098.990**
ASPI SPA (Tronchi A23/A27)	269.598	110.741	1.273	10.208	480	546.869	**939.169**
AUTOVIE VENETE	275.114	107.147	1.751	10.881	658	516.748	**912.299**
BRENNERO	17.742	17.357	316.977	39.539	18.461	143.569	**553.645**
MILANO SERRAVALLE	6.875	4.934	73.601	8.079	2.393	37.381	**133.263**
BRESCIA/PADOVA	141.751	182.659	2.093.220	553.190	136.606	1.888.016	**4.995.442**
CENTRO PADANE	3.839	3.504	61.134	6.636	2.930	26.741	**104.784**
ASPI SPA (Tronco MI/BS)	32.324	25.915	462.311	44.863	19.095	181.610	**766.118**
ASPI SPA (Altri tronchi)	105.624	150.856	1.439.728	372.829	84.089	510.176	**2.663.302**
ALTRE	6.189	4.963	93.573	8.524	3.985	27.253	**144.487**
Totale	**1.033.680**	**942.687**	**11.614.349**	**5.274.805**	**2.498.584**	**7.049.372**	**28.413.477**

TRAFFICO INTERNO TRA LE STAZIONI DI VENEZIA/MESTRE, MIRA/ORIAGO E MIRANO/DOLO (non assoggettato a pedaggio) ANNO 2012

Percorso		Transiti	Variazione %	Veicoli chilometro in sistema chiuso		Veicoli chilometro in sistema aperto	
Entrata	Uscita			km 9,800	km 2,000	km 6,200	km 19,100
Venezia/Mestre	Mira/Oriago	2.266.805	0,47				
Mira/Oriago	Venezia/Mestre	1.970.168	-4,39				
	Totale	4.236.973	-1,85		8.473.946	26.269.233	80.926.184
Venezia/Mestre	Mirano/Dolo	3.158.986	3,01				
Mirano/Dolo	Venezia/Mestre	2.981.625	1,70				
	Totale	6.140.611	2,37	60.177.988		38.071.788	117.285.670
Mirano/Dolo	Mira/Oriago	194.559	19,79				
Mira/Oriago	Mirano/Dolo	160.551	10,82				
	Totale	355.110	15,57	3.480.078		2.201.682	6.782.601
Totale generale		**10.732.694**	**1,03**	**63.658.066**	**8.473.946**	**66.542.703**	**204.994.455**

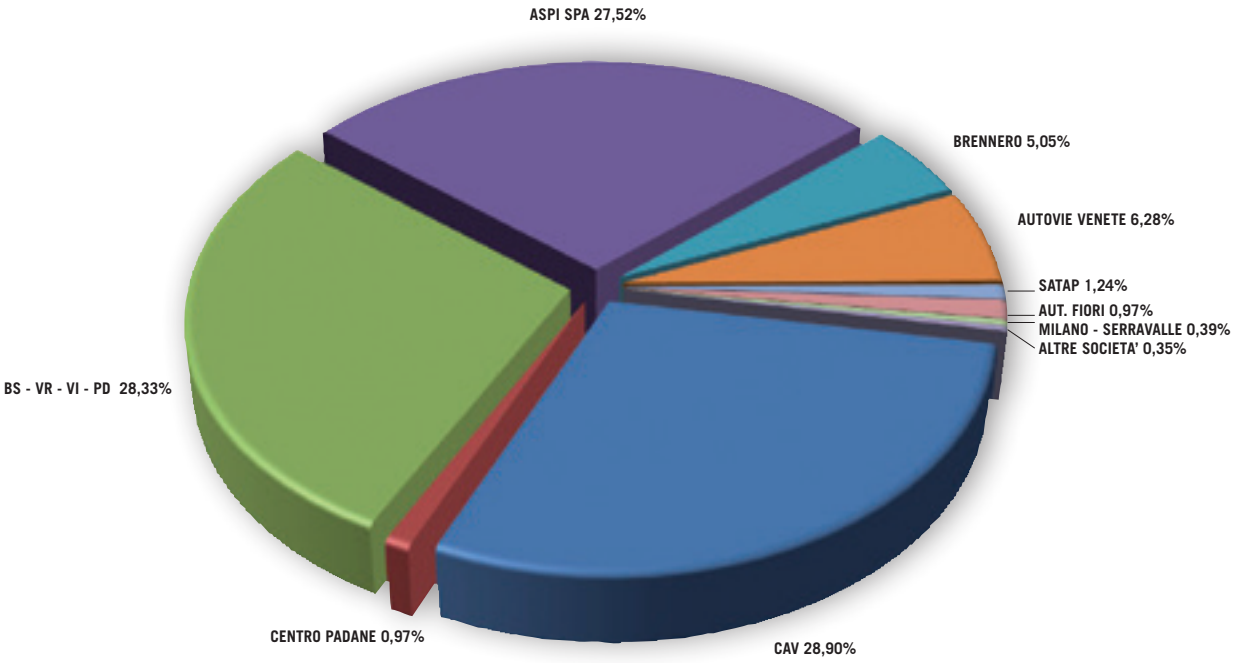
	Totale v/km in sistema chiuso	Totale v/km in sistema aperto
	72.132.012	**271.537.158**
Totale v/km complessivi		**343.669.170**

INTROITI DA PEDAGGIO RAPPORTI TRA SOCIETA' INTERCONNESSE ANNO 2012 (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	9.896			
ASPI SPA (differito)				97.074
ASPI SPA (contestuale)		9.426	15.852	
BS - VR - VI - PD		9.702	4.778	
BRENNERO		1.728	1.170	
AUTOVIE VENETE		2.150	12.492	
CENTRO PADANE		333	283	
AUT. FIORI		331	403	
SATAP		425	334	
MILANO - SERRAVALLE		134	348	
ALTRE SOCIETA'		121	163	
Totale	**9.896**	**24.350**	**35.823**	**97.074**

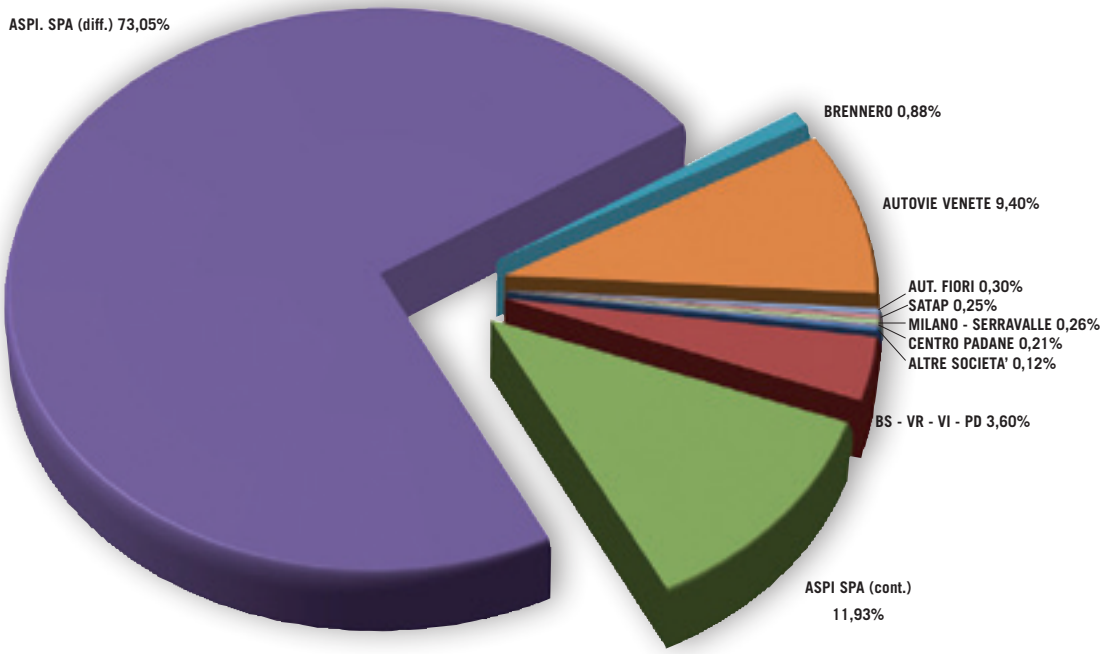
PEDAGGI CONTESTUALI RISCOSSI PRESSO LE STAZIONI DELLA SOCIETA' CAV
RIPARTO PER COMPETENZA
ANNO 2012

Società	Importi in migliaia	Incidenza % su totale
CAV	9.896	28,9
CENTRO PADANE	333	0,97
BS - VR - VI - PD	9.702	28,33
ASPI SPA	9.426	27,52
BRENNERO	1.728	5,05
AUTOVIE VENETE	2.150	6,28
AUT. FIORI	331	0,97
SATAP	425	1,24
MILANO - SERRAVALLE	134	0,39
ALTRE SOCIETA'	121	0,35
Totale	**34.246**	**100**



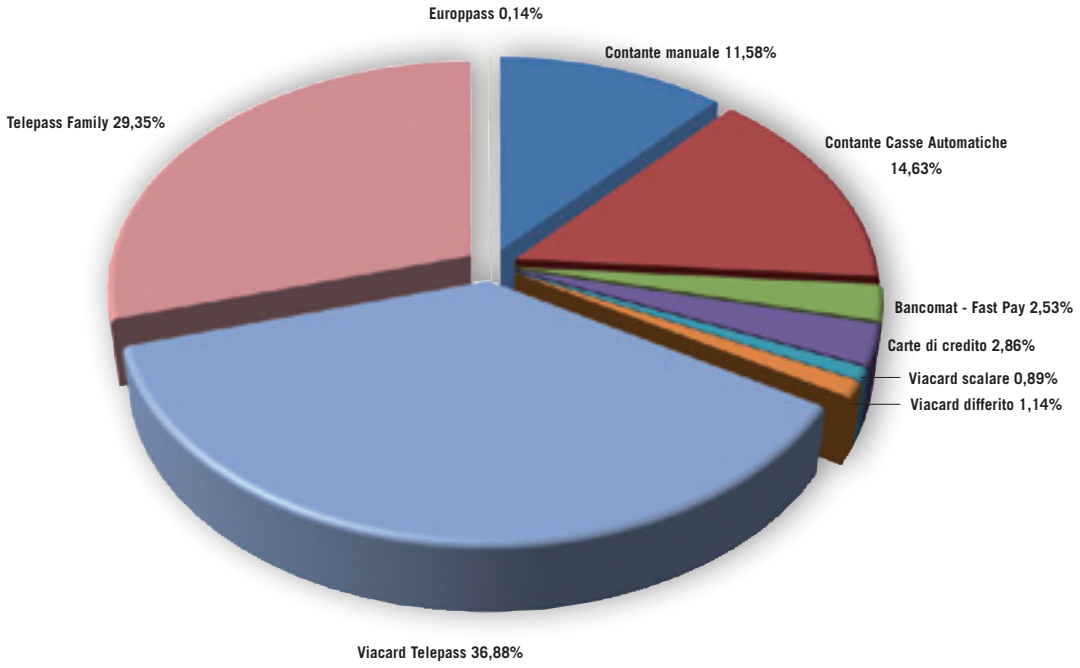
PEDAGGI ATTRIBUITI ALLA SOCIETA' CAV DALLE SOCIETA' INTERCONNESSE ANNO 2012

Società	Importi in migliaia	Incidenza % su totale
CENTRO PADANE	283	0,21
BS - VR - VI - PD	4.778	3,60
ASPI SPA (cont.)	15.852	11,93
ASPI. SPA (diff.)	97.074	73,05
BRENNERO	1.170	0,88
AUTOVIE VENETE	12.492	9,40
AUT. FIORI	403	0,30
SATAP	334	0,25
MILANO - SERRAVALLE	348	0,26
ALTRE SOCIETA'	163	0,12
Totale	**132.897**	**100,00**



TIPOLOGIA DI PAGAMENTO IN USCITA PRESSO STAZIONI CAV
(espressa in termini percentuali sul totale)
ANNI 2010, 2011 e 2012

Tipo pagamento	2010 %	2011 %	2012 %
Contante manuale	14,49	12,72	11,58
Contante Casse Automatiche	13,62	14,62	14,63
Totale contante	**28,11**	**27,34**	**26,21**
Bancomat - Fast Pay	2,38	2,45	2,53
Carte di credito	2,50	2,65	2,86
Viacard scalare	1,01	0,93	0,89
Viacard differito	1,60	1,36	1,14
Totale automatizzato con transito non dinamico	**7,49**	**7,39**	**7,42**
Viacard Telepass	36,43	36,47	36,88
Telepass Family	27,78	28,65	29,35
Europpass	0,19	0,15	0,14
Totale automatizzato con transito dinamico	**64,40**	**65,27**	**66,37**
Totale	**100**	**100**	**100**



INCIDENTI
ANNI 2011 E 2012

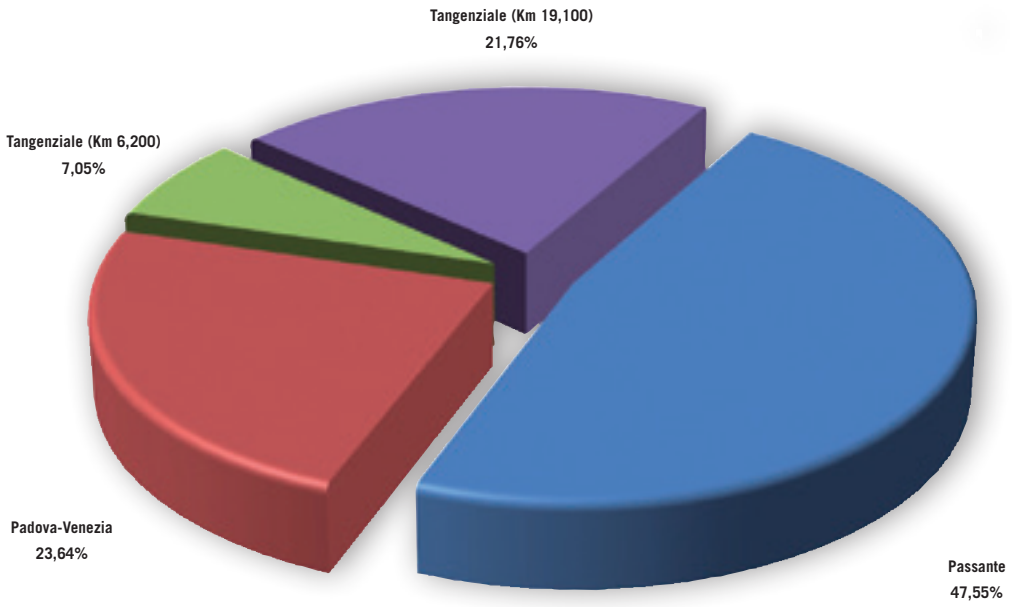
SISTEMA AUTOSTRADALE CHIUSO A4 + A57						
	Incidenti con conseguenze alle persone		**Tasso per 100 milioni di v/km**		**Variazione % del tasso**	**Tasso nazionale**
	2011	2012	2011	2012		
Leggeri	41	37	4,81	4,60	-4,37	
Pesanti	34	28	10,96	9,66	-11,86	
Totali	**75**	**65**	**6,44**	**5,94**	**-7,76**	**8,44**
n. feriti	**139**	**105**	**11,93**	**9,60**	**-19,53**	**13,70**
n. morti	**3**	**3**	**0,26**	**0,27**	**3,85**	**0,33**
	Incidenti senza conseguenze alle persone		**Tasso per 100 milioni di v/km**		**Variazione % del tasso**	
	2011	2012	2011	2012		
Leggeri	54	58	6,32	7,22	14,24	
Pesanti	70	67	22,55	23,12	2,53	
Totali	**124**	**125**	**10,64**	**11,43**	**7,42**	
	Incidenti complessivi		**Tasso per 100 milioni di v/km**		**Variazione % del tasso**	
	2011	2012	2011	2012		
Leggeri	95	95	11,11	11,82	6,39	
Pesanti	104	95	33,51	32,78	-2,18	
Totali	**199**	**190**	**17,08**	**17,37**	**1,70**	

SISTEMA APERTO A57 - TWM			
	Incidenti complessivi		Variazione %
	2011	2012	
Leggeri	52	42	-19,23
Pesanti	43	20	-53,49
Totali	**95**	**62**	**-34,74**
n. feriti	62	35	-43,55
n. morti	0	0	-

SISTEMA APERTO - RACCORDO AEROPORTO			
	Incidenti complessivi		Variazione %
	2011	2012	
Leggeri	21	26	23,81
Pesanti	3	1	-66,67
Totali	**24**	**27**	**12,50**
n. feriti	10	38	280,00
n. morti	0	0	-

RICAVI DA PEDAGGIO (al netto di IVA e del canone integrativo ANAS) SUDDIVISI PER TRATTI AUTOSTRADALI ANNO 2012

Tratti	Introiti (€/milioni)	Incidenza %
Sistema chiuso		
- Passante	50,05	47,55
- Padova - Venezia	24,89	23,64
Totale	**74,94**	**71,19**
Sistema aperto		
- per km 6,200	7,42	7,05
- per km 19,100	22,91	21,76
Totale	**30,33**	**28,81**
Totale complessivo	**105,27**	**100,00**



AREE DI SERVIZIO VENDITE DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI

Benzine (litri venduti)			
IMPIANTI	2011	2012	Var. %
Marghera Ovest	2.547.000	1.872.000	-26,50
Marghera Est	652.000	473.000	-27,45
Arino Ovest	2.818.000	1.903.000	-32,47
Arino Est	2.080.000	1.448.000	-30,38
Totale	**8.097.000**	**5.696.000**	**-29,65**

Gasoli (litri venduti)			
IMPIANTI	2011	2012	Var. %
Marghera Ovest	9.806.000	8.527.000	-13,04
Marghera Est	4.159.000	3.689.000	-11,30
Arino Ovest	10.496.000	7.524.000	-28,32
Arino Est	8.621.000	6.597.000	-23,48
Totale	**33.082.000**	**26.337.000**	**-20,39**

GPL (litri venduti)			
IMPIANTI	2011	2012	Var. %
Marghera Ovest	-	-	-
Marghera Est	-	-	-
Arino Ovest	1.839.000	-	-100,00
Arino Est	1.598.000	-	-100,00
Totale	**3.437.000**	**-**	**-100,00**

Lubrificanti (Kg venduti)			
IMPIANTI	2011	2012	Var. %
Marghera Ovest	1.669	1.500	-10,13
Marghera Est	336	762	126,79
Arino Ovest	3.283	1.891	-42,40
Arino Est	1.849	1.573	-14,93
Totale	**7.137**	**5.726**	**-19,77**

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

IMPIANTI	2011	2012	Var. %
Marghera Ovest	27	7	-74,07
Marghera Est	3	4	33,33
Arino Ovest	72	13	-81,94
Arino Est	85	15	-82,35
Totale	**187**	**39**	**-79,14**

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

IMPIANTI	2011	2012	Var. %
Marghera Ovest	446	407	-8,74
Marghera Est	322	319	-0,93
Arino Ovest	3.278	2.704	-17,51
Arino Est	1.239	1.148	-7,34
Totale	**5.285**	**4.578**	**-13,38**

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

IMPIANTI	2011	2012	Var. %
Marghera Ovest	145	123	-15,17
Marghera Est	94	94	0,00
Arino Ovest	1.116	942	-15,59
Arino Est	522	494	-5,36
Totale	**1.877**	**1.653**	**-11,93**

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

IMPIANTI	2011	2012	Var. %
Marghera Ovest	1.338	1.273	-4,86
Marghera Est	1.200	1.100	-8,33
Arino Ovest	1.911	1.443	-24,49
Arino Est	1.148	1.001	-12,80
Totale	**5.597**	**4.817**	**-13,94**

HOTEL
(Attività Bar, Servizi e Alloggi / fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

Esercizi	2011	2012	Var. %
Hotel Holiday Inn - Marghera Est	3.636	3.680	1,21
Hotel All Seasons - Marghera Ovest	1.000	800	-20,00

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

IMPIANTI	2011	2012	Var. %
Carburanti	2.400	1.704	-29,00
Lubrificanti	1	1	0,00
Attività collaterali (autoemporio)	26	5	-80,77
Ristoro	1.192	1.034	-13,26
Attività collaterali (market)	267	226	-15,36
Attività complementari	59	49	-16,95
Hotel (bar - servizi - alloggio)	58	56	-3,45
Concessione terreni	397	408	2,77
Totale	**4.400**	**3.483**	**-20,84**

Foto:
Andrea Longhin, Nicola Bacco Trabacchin
Archivio CAV S.p.A.

Impaginazione e stampa:
Europrint s.r.l. - Quinto di Treviso