



BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2011 E RELAZIONI

**CONCESSIONI
AUTOSTRADALI
VENESE**

**CAV S.P.A.
BILANCIO D'ESERCIZIO
AL 31 DICEMBRE 2011
E RELAZIONI**

4 BILANCIO D'ESERCIZIO 2011





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	10
Cariche sociali	12
Composizione del capitale sociale	14
 RELAZIONE SULLA GESTIONE	 17
Introduzione	18
Gestione economico-finanziaria	38
Gestione autostradale	44
Rapporti con l'ANAS S.p.A.	56
Rapporti con la Regione Veneto	66
Società partecipate	70
 BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31.12.2011	
Stato Patrimoniale	74
Conto Economico	76
Nota Integrativa	80
 PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA	 107
 ALLEGATI	 111
Tabella ANAS: stato degli investimenti	112
 RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	 115
 RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE	 121
 DATI STATISTICI	 127



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 Bottengio, 64/a il giorno 30 aprile 2012 alle ore 12,00 in prima convocazione ed, occorrendo, il giorno 21 maggio 2012 alle ore 12,00 in seconda convocazione, per discutere e deliberare il seguente

ORDINE DEL GIORNO

- 1) Approvazione bilancio al 31.12.2011 e relazione sulla gestione, relazione del Collegio sindacale e relazione di certificazione: deliberare conseguenti;
- 2) Conferimento incarico per gli esercizi 2012, 2013 e 2014 della revisione legale dei conti;
- 3) Deliberazioni concernenti l'art. 17.5 dello Statuto Sociale: nomina di rappresentanti in Società partecipate.

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, li 18 aprile 2012

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

PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

(*) L'attuale Consiglio di Amministrazione è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti riunitasi il 15 dicembre 2011, nel corso della quale è stato nominato il Presidente in carica;

(**) L'Amministratore Delegato è stato confermato dal Consiglio di Amministrazione in occasione della riunione che si è svolta in data 22 dicembre 2011;

(***) L'attuale Collegio sindacale è stato nominato dall'Assemblea degli Azionisti riunitasi il 15 dicembre 2011.



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

23 febbraio 2012: la Corte dei Conti registra al foglio 1 del registro 2 il Decreto Interministeriale n. 408 del 22 novembre 2011 con il quale è stata approvata la Convenzione sottoscritta tra ANAS S.p.A. e Concessioni Autostradali Venete S.p.A. il 23 marzo del 2010, ricognitiva della precedente sottoscritta il 30 gennaio 2009 e riguardante la concessione di gestione autostradale.

Signori Azionisti,

l'avvenimento più importante per la definizione del bilancio 2011 si è concretizzato nel primo scorso del 2012. Con la registrazione da parte della Corte dei Conti termina il lungo iter approvativo di un atto che per CAV S.p.A. ha un significato ed un valore che superano di gran lunga l'ambito temporale e i dati del bilancio in discussione. Anzi: si proiettano sull'intera prospettiva economico-finanziaria della CAV S.p.A.. La Convenzione approvata, infatti, abbraccia e vincola l'intera futura attività aziendale stabilendo gli obblighi di copertura finanziaria per i costi del Passante e per il subentro nella gestione autostradale, i limiti di azione della CAV S.p.A. negli interventi relativi ad opere complementari al Passante e funzionali all'intera struttura, i confini dei tratti autostradali affidati e le modalità della loro gestione.

Due anni o quasi

La gestazione dell'approvazione e della registrazione è iniziata con la firma di ANAS e CAV sulla Convenzione ricognitiva il 23 marzo 2010; essa rivedeva ed aggiornava i contenuti della precedente sottoscritta il 30 gennaio 2009. Con la nuova convenzione veniva sottoscritto anche un piano finanziario che dimostrava la possibilità della CAV di far fronte ai notevoli impegni convenzionali mantenendo nel tempo l'equilibrio finanziario.

L'articolo 30 della Convenzione ricognitiva subordinava l'efficacia dell'atto "all'emanazione del decreto interministeriale di approvazione tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministro dell'Economia e delle Finanze, ai sensi di legge".

Il necessario attento vaglio della Convenzione da parte dei Ministeri e della Corte dei Conti, unito alle vicende economiche e politiche del Paese, ha influito sui tempi di approvazione della Convenzione che si sono protratti sino a febbraio dell'anno in corso: un periodo di quasi due anni durante i quali lo scenario economico e finanziario del Paese è mutato e di tale mutamento la CAV dovrà tener conto nel proseguimento della sua attività.

Una firma, tanti impegni

Dovrà tenerne conto, in particolare, nella sua gestione finanziaria.

I rimborsi

La Convenzione, infatti, prevede che la CAV si accolli i costi per il Passante di Mestre rimborsandoli all'ANAS che li ha sostenuti nella fase di costruzione. La CAV S.p.A. è infatti una società autostradale particolare nata per rimborsare i costi del Passante utilizzando i proventi della gestione del Passante stesso. L'importo di questi costi, al lordo dei contributi pubblici e assimilati e al netto degli oneri finanziari capitalizzati, ammonta a 986,4 milioni di euro.

L'approvazione della Convenzione consente alla CAV S.p.A. di iniziare le procedure per procurarsi l'ingente somma necessaria per rifondere l'ANAS. Fino ad ora l'incertezza determinata dalla mancanza della approvazione della Convenzione e del relativo piano finanziario aggiornato non consentiva alla CAV di avviare concrete ricerche di mercato e la delicata situazione era riconosciuta dalla stessa ANAS S.p.A. che, con lettera del 9 dicembre 2011, prendeva atto del ritardo dell'approvazione e comunicava il differimento al 30 giugno 2012 del termine per

il rimborso delle somme anticipate da ANAS per la realizzazione del Passante: termine che era stato inizialmente stabilito al 30 giugno 2010.

È prevedibile che la ricerca di finanziamenti richieda a CAV S.p.A. un notevole impegno di tempo ed energie dovendo trovare un cospicuo finanziamento in un momento di recessione economica e di generale stretta finanziaria caratterizzata da tassi di interesse decisamente più elevati rispetto ad appena qualche mese addietro.

Non sarà, invece, richiesto alcun ulteriore impegno finanziario per il secondo rimborso previsto dalla Convenzione ricognitiva. Infatti, la CAV doveva rimborsare anche un indennizzo di circa 75 milioni alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova. L'importo doveva essere versato a quest'ultima quale indennizzo per il subentro della CAV nella gestione delle tratte in concessione alla stessa Venezia-Padova fino al 30 novembre 2009.

La CAV S.p.A., in data 25 marzo 2011, dopo aver ottenuto adeguate assicurazioni sulle corrette modalità di trattamento fiscale delle somme da versare come indennizzo, ha pienamente soddisfatto questo impegno attingendo alle proprie risorse senza richiedere sostegni finanziari a terzi.

Autostrade, strade, e territorio

I rimborsi dei costi del Passante e l'indennizzo non esauriscono gli impegni finanziari assunti dalla CAV che dovrà finanziare alcune importanti opere stradali e autostradali. L'importo degli interventi è di circa 279 milioni di euro dei quali: circa 240 milioni di euro per opere complementari al Passante Autostradale di Mestre; circa 13 milioni quale contributo per la messa in sicurezza della SP 81 tra il casello di Mira/Oriago e il casello di Spinea; circa 15 milioni per interventi assunti nel subentro alla Venezia-Padova e circa 11 milioni di euro per interventi di mantenimento della funzionalità delle tratte autostradali gestite.

Si tratta di interventi conseguenti agli "obblighi di gestione e al completamento del Passante di Mestre e delle opere direttamente collegate a detta infrastruttura". Il linguaggio burocratico della Convenzione ricognitiva non aiuta a cogliere quanto di concreto soggiace alle parole: si tratta di caselli, strade, collegamenti, raccordi. Ma anche piantumazioni, aree a verde, vasche di raccolta di acque, barriere antirumore ed altri elementi di mitigazione dell'impatto ambientale. Un insieme di opere che contribuiscono, da una parte, all'inserimento morbido delle strutture autostradali in un territorio con un equilibrio ambientale già molto provato; dall'altra, rendono le autostrade un bene fruibile dal territorio che non le percepisce più solamente come un corpo estraneo a esclusivo uso della mobilità di attraversamento.

Opere complementari del Passante

Per questo tipo di interventi che completano il Passante, la Convenzione prevede circa 240 milioni di euro. Di questi, circa 90 milioni sono destinati alla realizzazio-

ne dei caselli di Martellago-Scorzè e Dolo-Pianiga. Il casello di Martellago-Scorzè è già in fase di avanzata progettazione e sarà posizionato in un punto intermedio tra i caselli di Spinea e di Preganziol. Una volta completato, aumenterà il servizio al territorio con particolare riferimento all'area centrale della Provincia di Venezia e all'area meridionale della Provincia di Treviso. La costruzione del casello sarà completata con una viabilità di raccordo alla rete viaria ordinaria: la SR 245 Castellana e la SR 515 Noalese.

Il casello di Dolo-Pianiga sarà invece costruito sulla A4 a ovest dell'innesto della A57. Esso è destinato a migliorare i collegamenti con la Riviera del Brenta e il Miranese consentendo di mantenere in esercizio l'attuale barriera di Mestre-Villabona.

Altre opere di minor importo, ma sempre di alta valenza sul piano della mobilità territoriale, riguardano connessioni della viabilità ordinaria al sistema autostradale: il raccordo tra la SP 64 Zermanese e la A27 in comune di Mogliano, la variante SP 65 all'abitato di Campocroce, la "bretella di Robegano" tra Martellago e Salzano, il completamento dello svincolo di Marcon sul tratto della A57. Alle strutture di collegamento territoriale si aggiungono gli interventi integrativi di mitigazione e compensazione ambientale per la realizzazione del cosiddetto "Passante Verde" sulle aree che si sono rese disponibili dopo le procedure di esproprio.

L'esecuzione di tutte queste opere è affidata al Commissario per l'emergenza socio-economico-ambientale nel settore del traffico e della mobilità nella località di Mestre nel Comune di Venezia. L'onere finanziario, invece, è posto in capo alla CAV. Ma lo scioglimento di questo impegno da parte di CAV S.p.A. era subordinato all'approvazione della Convenzione ricognitiva. Infatti, solo l'efficacia della Convenzione avrebbe consentito alla CAV di dar pratica attuazione al piano di interventi previsto nel piano finanziario. Ciononostante, nel corso del 2011, nel periodo in cui si attendeva l'approvazione da parte dei Ministeri, la CAV S.p.A., anche in ossequio alla sua vocazione e funzione "territoriale", ha continuato ad anticipare somme per il pagamento delle opere complementari che erano e sono in piena fase di costruzione.

Tali erogazioni sono state possibili perché su richiesta del Commissario Delegato, ANAS S.p.A. ha consentito "alla Società Concessioni Autostradali Venete S.p.A., nelle more del perfezionamento dell'iter approvativo della Convenzione Ricognitiva sottoscritta in data 23 marzo 2010, di anticipare le risorse finanziarie necessarie al completamento del Passante di Mestre nei limiti degli importi previsti nel piano finanziario allegato alla suddetta Convenzione." Sulla base di tale indicazione, la CAV S.p.A. ha sottoscritto un protocollo di intesa con il Commissario Delegato per regolare modalità e limiti di erogazione degli importi necessari al pagamento delle opere complementari al Passante di Mestre in conformità a quanto previsto dal piano economico finanziario allegato alla Convenzione 23 marzo 2010 tra ANAS S.p.A. e CAV S.p.A.. A fine 2011 le anticipazioni per opere complementari ammontavano a circa ottanta milioni pari a circa un terzo dell'importo totale previsto

nella Convenzione ricognitiva da destinare al completamento del Passante.

L'approvazione della Convenzione ricognitiva del 23 marzo 2010 supporta definitivamente gli anticipi che la CAV ha erogato ma non modifica il ruolo dell'ANAS o della CAV S.p.A. rispetto all'esecuzione e al pagamento dei lavori. ANAS, infatti continuerà a controllare e capitalizzare i costi per la costruzione presentando a CAV, nei limiti previsti dal Piano finanziario approvato assieme alla citata Convenzione, gli importi da pagare alle imprese impegnate nella realizzazione delle opere complementari al Passante.

Altre opere da finanziare

Come più sopra evidenziato, il programma degli investimenti inserito nel Piano finanziario allegato alla Convenzione ricognitiva approvata prevede altre opere di collegamento territoriale o funzionali alla attività di gestione. La più importante di esse riguardava la messa in sicurezza della SP 81 nel tratto compreso tra la nuova stazione autostradale di Mira/Oriago e la rotatoria sulla SS 309 in località Malcontenta. Di essa si può parlare al passato in quanto l'8 marzo 2011 l'intervento si è concluso e la CAV ha portato a termine l'impegno che si era assunta subentrando alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.. L'intervento, concordato con la Regione Veneto, la Provincia di Venezia e il Comune di Venezia, prevedeva l'ampliamento della strada provinciale sino a raggiungere una sezione di categoria C1 (larghezza 10,50) con due corsie, l'introduzione di barriere stradali di classe H3 e la creazione delle piazze di emergenza: la nuova conformazione potrà sopportare la tipologia e la mole di traffico che utilizza il casello di Mira/Oriago inaugurato ormai più di 3 anni fa. L'importanza della SP 81 rispetto all'economia generale della viabilità ordinaria collegata all'autostrada richiede che sia compiuto un ulteriore intervento di adeguamento questa volta nel tratto compreso tra la stazione autostradale di Mira/Oriago sulla A57 e la stazione autostradale di Spinea, sulla A4-Passante di Mestre. L'intervento è finalizzato al miglioramento delle condizioni di accessibilità al sistema autostradale e richiederà un esborso finanziario calcolato, nel piano, in circa 13 milioni.

Tra gli altri impegni finanziari compresi nella convenzione appena approvata, si possono ricordare il contributo per la riorganizzazione del "nodo" viario di San Giuliano a Mestre già erogato a fine 2010 e i contributi per due rotatorie che saranno realizzate nel corso del 2012 e che faciliteranno il collegamento dell'autostrada all'aeroporto di Venezia.

Interventi funzionali

Un capitolo a parte, nella Convenzione, è riservato ad interventi che riguardano le esigenze funzionali delle tratte autostradali gestite. Si tratta di opere, impianti, dotazioni e attrezzature per un ammontare di circa 11 milioni e che riguardano: il potenziamento della segnaletica verticale; il miglioramento della raccolta e smaltimento delle acque meteoriche; la realizzazione di due impianti di cloruri per la gestione delle operazioni di manutenzione invernale; ed altri interventi minori.

Anche nel corso del 2011 sono stati realizzati alcuni interventi compresi in questo raggruppamento e hanno riguardato in particolare il potenziamento dei sistemi di videosorveglianza sulle stazioni e sui punti di manutenzione lungo il Passante. Nel 2012 si prevede di erogare un contributo di circa 300 mila euro per garantire la funzionalità della Caserma della Polizia Stradale a Mestre e un secondo contributo di circa 150 mila euro per la realizzazione del COA (Centro Operativo Autostradale) Compartimentale. Il Centro avrà sede nel Compartimento di Polizia Stradale di Padova a Padova e avrà il compito di coordinare le attività svolte dai distaccamenti di Polizia Stradale sulla A4 da Brescia a Portogruaro, sulla A27 e sulla A57. Saranno poi effettuati altri investimenti, di modesto importo, per l'acquisto di nuove lame sgombraneve, casse automatiche, telecamere, ecc. Tutti investimenti destinati a mantenere in perfetta efficienza la macchina autostradale: una struttura che, a dispetto delle apparenze, è in continua trasformazione.

Il debito

L'elenco e la descrizione delle opere e dei relativi interventi finanziari non facilita una operazione di sintesi che consenta di cogliere con immediatezza l'effettivo impegno finanziario globale che la CAV si è assunta e che dovrà affrontare chiedendo al mercato, come già evidenziato, adeguate risorse finanziarie. Pare quindi opportuno riassumere la situazione in precedenza dettagliata.

Con la sottoscrizione della Convenzione ricognitiva del 23 marzo 2010 registrata dalla Corte dei Conti il 23 febbraio scorso, la CAV S.p.A. si è sostanzialmente assunta, oltre alla gestione autostradale, altri quattro impegni: la rifusione all'ANAS S.p.A. dei costi della costruzione del Passante; il pagamento dell'indennizzo per subentro alla Società delle autostrade di Venezia e Padova S.p.A.; il finanziamento delle opere di completamento del Passante; il finanziamento degli interventi assunti con il subentro alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. ed altre opere minori funzionali alla gestione.

Tradotti in euro gli impegni richiedono: circa 986 milioni per il rimborso del Passante; circa 75 milioni per il subentro alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.; circa 240 milioni per le opere complementari al Passante; circa 39 milioni per le restanti opere.

In totale la CAV S.p.A. si è caricata un onere di 1.340 milioni.

Nei primi due anni di piena attività, in attesa dell'approvazione della Convenzione ricognitiva, la CAV non ha potuto ricercare sul mercato le risorse per la copertura degli impegni contrattuali e, in particolare, per il pagamento del debito nei confronti di ANAS. Nondimeno, utilizzando il flusso di cassa derivante dagli introiti di pedaggio, la CAV ha potuto liquidare parte degli impegni contratti con la sottoscrizione della Convenzione.

Nel dettaglio: la CAV, senza ricorrere al credito, ha versato alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. 75 milioni a saldo dell'intero indennizzo dovuto per il subentro; ha anticipato circa 83 milioni per opere di completamento del

Passante e ha pagato circa 16 milioni per interventi che si è assunta al momento del subentro e per opere funzionali.

In totale l'importo pagato è di circa a 174 milioni.

Per semplice sottrazione, il residuo degli impegni assunti con la Convenzione ricognitiva ammonta a circa 1.166 milioni di euro ai quali si dovranno sottrarre i contributi dello Stato, di cui subito diremo, ma sommare gli importi per il finanziamento dei versamenti di Imposta sul Valore Aggiunto.

In sintesi, sulla base di quanto ricapitolato, si stima che la CAV S.p.A. avrà necessità di chiedere agli istituti di credito oltre un miliardo di euro.

I contributi

Il fabbisogno finanziario complessivo così come sopra calcolato, tiene già conto del sollievo finanziario derivante dal recupero dei contributi a carico dello Stato decisi, a suo tempo, con tre diversi provvedimenti: un contributo di circa euro 113 milioni di euro deciso dal CIPE con delibera del 31 ottobre 2002; circa 70 milioni di euro dalla legge 266/2005 e, infine, 100 milioni di euro dalla legge 296/2006. In totale i contributi assommano a circa 283 milioni. A questo importo si deve aggiungere il contributo che lo Stato riconosce, secondo precisi parametri, ai costruttori penalizzati dall'eccezionale aumento dei prezzi dell'acciaio: il cosiddetto "contributo per caro acciaio".

Con nota del 12 marzo 2012 l'ANAS S.p.A. ha confermato di aver incassato oltre 113 milioni relativi al contributo deliberato dal CIPE e oltre 35 milioni per il contributo relativo al "caro acciaio". Entrambi gli importi, avverte l'ANAS, saranno portati in detrazione dei costi sostenuti per la realizzazione del Passante.

Per quanto riguarda gli altri contributi, ANAS comunica di aver incassato solo parte del contributo ex lege 266/2005 dell'importo totale di 70 milioni e che occorrerà ancora attendere qualche tempo perché maturino le condizioni per incassare tutti i restanti importi.

Strategia di copertura

La necessità di procurare una copertura al fabbisogno finanziario come in precedenza calcolato ha spinto la Società ad una attenta valutazione dei tempi di maturazione delle effettive necessità di finanziamento sia in relazione ai flussi di cassa che si renderanno disponibili nel corso degli esercizi, sia in relazione alla reale disponibilità dei contributi che, per effetto di varie leggi, verranno erogati.

Proprio in funzione di tale tempistica si è immaginata una strategia di acquisizione progressiva di risorse mediante l'accensione di quattro linee di credito con caratteristiche anche molto differenti tra loro per importo, garanzie, modalità di erogazione e tempistiche. La strategia è già stata impostata al momento della redazione del piano finanziario allegato alla Convenzione 23 marzo 2010 e prevede una linea di credito a fronte del rimborso all'ANAS dei costi del Passante di Mestre; una linea di credito a fronte degli importi necessari per la realizzazione

delle opere complementari al Passante di Mestre; una a fronte del contributo ex lege 266/2005; infine, una a fronte dell'IVA che lo Stato dovrà rimborsare a CAV.

La prima linea di credito sarà di lungo termine e sarà accesa a fronte del debito per il rimborso all'ANAS dei costi del Passante.

La seconda linea riguarderà il finanziamento delle opere complementari e sarà gradualmente utilizzata in funzione delle effettive necessità di finanziamento correlate alla progressiva realizzazione e liquidazione delle opere complementari.

Una terza linea di credito sarà aperta per usufruire subito della parte non ancora incassata del contributo di 70 milioni ex lege 266/2005. Il credito concesso sarà poi restituito dalla CAV con le rate del contributo che lo Stato erogherà.

L'ultima linea riguarderà il finanziamento dell'IVA che la CAV dovrà pagare a fronte delle fatture per il rimborso dei costi del Passante e degli interventi di completamento. L'importo dell'IVA pagata sarà così elevato che la CAV non potrà compensarla con l'IVA sui propri introiti e si creerà, quindi, un credito nei confronti dello Stato. CAV chiederà il rimborso del credito all'Agenzia delle Entrate e nell'attesa della liquidazione domanderà agli istituti di credito di anticiparne l'importo.

La diversificazione delle linee di credito, oltre a proporzionare l'indebitamento alle effettive necessità di risorse finanziarie, consentirà di ottenere migliori risultati sul piano delle condizioni di erogazione.

Ricerche preliminari

Pur nell'attesa di assicurarsi i requisiti minimi per iniziare una concreta attività di reperimento delle risorse finanziarie, la CAV S.p.A. ha comunque avviato alcune attività esplorative e preliminari da tradurre, nel momento opportuno, in reali contratti di finanziamento. In particolare questa attività preliminare è stata indirizzata nei confronti della Cassa Depositi e Prestiti e della Banca Europea per gli investimenti (BEI). Le trattative sono state fruttuose e hanno raggiunto il positivo risultato che la BEI ha sottoscritto un contratto per la concessione alla Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. di un finanziamento per un importo massimo di 350 milioni di euro finalizzato alla creazione di una provvista da concedere a Concessioni Autostradali Venete S.p.A. per il finanziamento della costruzione del Passante di Mestre. Le condizioni del finanziamento non sono ancora completamente stabilite anche perché per la completa definizione ed efficacia del contratto si attendeva "evidenza dell'avvenuta emissione del decreto interministeriale di approvazione della Convenzione ricognitiva".

I requisiti

Infatti, l'approvazione della Convenzione ricognitiva sottoscritta il 23 marzo 2010 è il primo indispensabile requisito necessario per avviare una qualsiasi realistica attività di ricerca e di acquisizione di risorse finanziarie.

Vi è però un secondo indispensabile requisito che la CAV S.p.A. dovrà esibire agli interlocutori nella sua attività di ricerca di finanziamenti. Si tratta della presen-

tazione di un piano finanziario aggiornato e convincente o, detto in altri termini, "bancabile". La CAV ha prodotto e già utilizza un piano finanziario: si tratta di un allegato della Convenzione considerato obbligatorio perché dimostra la capacità della CAV S.p.A. di mantenere l'equilibrio economico-finanziario sino al termine della concessione. Infatti, il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario dell'impresa è considerato elemento indispensabile per l'affidamento della concessione di gestione autostradale.

I piani finanziari, però, sono strumenti previsionali e, per definizione, soggetti al continuo confronto con la realtà e all'aggiornamento. Quindi, anche il piano finanziario di CAV dovrà essere aggiornato. Infatti, quello attuale si basa sui dati di preconsuntivo del 2009 e sulle previsioni effettuate ancora all'inizio del 2010.

Il nuovo piano finanziario, invece, avrà come base i più recenti dati di bilancio e cioè quelli dell'esercizio 2011 e le elaborazioni terranno conto della situazione economica e finanziaria in cui adesso si trova a operare la CAV S.p.A.: una situazione fortemente mutata rispetto al 2010 e in continua ed energica evoluzione con particolare riferimento al settore finanziario.

La rielaborazione sarà l'occasione per inserire nel Piano finanziario anche una nuova richiesta di impegno che ANAS S.p.A. con lettera 13 febbraio 2012 ha avanzato con riferimento alla Legge 244/2007, articolo 2 comma 290 che grava alla CAV S.p.A. degli oneri finanziari connessi al reperimento delle risorse necessarie per la realizzazione del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4 tronco Venezia-Trieste. Nella lettera citata l'ANAS ha invitato la Società a rimborsare alla Regione Veneto "le anticipazioni regionali di euro 5.617.557, 72 utilizzate dal Commissario Delegato per il Passante di Mestre per le opere relative alla Sistemazione ai fini della sicurezza dell'Innesto dell'A27 con la A4 - Tangenziale di Mestre". La lettera precisa che l'importo rimborsato "verrà inserito, in occasione del primo aggiornamento del piano economico finanziario allegato alla convenzione vigente, tra gli investimenti ammessi ai fini tariffari".

Le leve

L'ottenimento dei requisiti minimi più sopra ricordati e necessari per poter accedere ai finanziamenti permetterà di iniziare la procedura di selezione degli istituti di credito eroganti. Considerata la contingente mutevole e imprevedibile situazione del mercato finanziario, la consistente entità dell'importo nonché la complessità della materia, è prevedibile che le operazioni di ricerca occupino alcuni mesi di tempo. Si è però fiduciosi che l'intera operazione abbia esito positivo anche perché la CAV S.p.A. non si presenta all'appuntamento sprovvista di argomenti convincenti.

Anzitutto, la CAV è una società alla quale è stata affidata la concessione di sola gestione autostradale. Essa si è accollata i costi di un'opera che è già stata costruita. Si tratta quindi di un onere già ben definito, senza l'alea che solitamente corrono le società autostradali costruttrici di veder lievitare l'impegno finanziario a

causa degli imprevisti legati alla costruzione delle opere. È pur vero che la CAV è impegnata anche sul fronte del finanziamento delle opere di completamento del Passante: si tratta, però, di opere di mole fisica minore e di costo relativamente contenuto. Conseguentemente si riduce anche il rischio di crescita dei costi per effetto degli imprevisti nella fase realizzativa.

In secondo luogo, nella trattativa per la ricerca di finanziamenti la CAV potrà presentare come suo punto di forza la rilevanza e la continuità del flusso di traffico che utilizza le strutture autostradali gestite. L'autostrada che CAV gestisce è già completamente attiva almeno da tre anni per la parte più recente. In altri termini, le previsioni di traffico indispensabili per l'aggiornamento del piano finanziario non si basano su ipotesi di studio ma su rilevamenti di traffico reale che è transitato su strutture ampiamente collaudate e inserite in un contesto di viabilità già consolidato. Non bisogna poi dimenticare che la CAV gestisce un anello molto importante della rete viaria e i volumi di traffico si sono sempre mantenuti a livelli elevati anche in situazioni di generale sofferenza economica. Infatti, traffico ed introiti sia nel 2010 sia nel 2011 si sono mantenuti in linea e, anzi, hanno superato le previsioni del Piano finanziario.

Protocollo di intesa 28 ottobre 2011

Si ritiene, quindi, che le previsioni di traffico potranno costituire un punto di forza nell'aggiornamento del Piano finanziario che consentirà alla CAV S.p.A. di chiedere risorse finanziarie per la propria attività. Ma, non appena la CAV S.p.A. avrà ottenuto il finanziamento, dovrà nuovamente aggiornare il piano finanziario in modo da valutare con più attendibilità gli effetti dell'indebitamento reale rispetto alle previsioni economico-finanziarie complessive.

Il riaggiornamento del piano finanziario dopo il perfezionamento dell'operazione di finanziamento è richiesto dalla stessa Convenzione ricognitiva del 23 marzo 2010 ed è un obbligo confermato in un protocollo d'intesa sottoscritto da ANAS S.p.A. e CAV S.p.A. in data 28 ottobre 2011. Il protocollo è stato sottoscritto in funzione di una accelerazione delle operazioni di approvazione della Convenzione ricognitiva. Con il protocollo la CAV S.p.A. "si impegna irrevocabilmente ad accettare che, in sede di revisione del Piano Economico Finanziario, che sarà effettuata una volta perfezionato il contratto di finanziamento per l'acquisizione delle risorse necessarie per l'estinzione del debito nei confronti di ANAS S.p.A. sia sottoscritto un nuovo atto convenzionale.

L'attività sua propria

Come più sopra illustrato, la Convenzione descrive dettagliatamente gli interventi di CAV nel campo infrastrutturale e finanziario. Ma la Convenzione di concessione disciplina, anzitutto, l'attività della CAV S.p.A. nella sua qualità di società che gestisce autostrade. Considerato il breve periodo trascorso dalla sua costituzione, la CAV non può esibire una lunga esperienza di gestione. Può però vantare la particolarità di un'esperienza che la vede impegnata nella conduzione di una

tratta autostradale sviluppata su due percorsi in qualche modo “alternativi” tra loro nel senso che delineano due archi tra loro opposti ma con identica origine e destinazione. La peculiarità della gestione richiede che il controllo non si limiti al rilevamento della scorrevolezza del traffico ma alla sua regolamentazione attraverso opportuni provvedimenti, anche di chiusura, per distribuire i flussi sull'uno o sull'altro arco autostradale, secondo logica e necessità.

L'organizzazione

Questa particolare gestione presuppone una buona organizzazione unita all'impegno personale. Per questo motivo la CAV, come già evidenziato nella relazione del bilancio 2010, dedica particolare attenzione alla sua organizzazione con interventi che, si augura, diano risultati soddisfacenti non solo in termini di efficacia ma anche di efficienza.

La coerenza della linea di intervento sulla propria organizzazione è assicurata da una politica per la gestione della qualità che ha come proprio obiettivo la soddisfazione del “Cliente” che, nel caso di una autostrada, può assumere la figura dell'automobilista domenicale ma, molto più spesso, del camionista e dell'azienda per cui lavora, del professionista e del territorio in cui esercita la professione, del turista e delle spiagge o delle montagne che deve raggiungere. Insomma, soddisfare le esigenze del cliente significa per una autostrada non solo essere al servizio della mobilità ma assolvere ad una alta funzione economica e sociale. Soddisfare il cliente significa assicurare il successo duraturo dell'azienda perché impegna l'organizzazione a migliorare continuamente le performance mantenendo efficiente l'azienda.

In tale quadro, l'intervento sull'organizzazione si è mosso su più livelli: la rimotivazione del personale, il rafforzamento della struttura operativa e l'adozione di sistemi di gestione.

L'attività di rimotivazione del personale ha mirato a coinvolgere e a rendere più partecipe il personale che la CAV ha “ereditato” al momento del subentro nella gestione della tratta Venezia-Padova e Tangenziale Ovest di Mestre. L'intervento, puntuale nel tempo, si è prolungato, e ancora dura, articolandosi in incontri informativi e operativi che offrono al personale opportunità di conoscere meglio gli obiettivi aziendali e di proporre e collaborare alla soluzione di problematiche operative e organizzative.

Il rafforzamento della struttura è stato deciso sia rispondere alle esigenze del normale turnover sia per creare una struttura capace di rispondere, anche sul piano qualitativo, alle aumentate necessità della conduzione autostradale. Infatti, rispetto alla situazione precedente il 2009, sono aumentati quantitativamente le tratte e gli impianti gestiti ma, soprattutto, è cresciuta l'urgenza di competenze tecniche e amministrative in grado di gestire l'introduzione di sempre nuove tecnologie e di regolamenti e provvedimenti normativi sempre più articolati e vincolanti.

Particolare attenzione è stata, infine, rivolta all'attivazione dei sistemi di gestione.

Si è iniziato con la revisione delle istruzioni operative relative alla applicazione in azienda della normativa sulla Privacy (D.Lgs. 193/2006 Codice per la protezione dei dati personali) con una particolare attenzione all'uso delle telecamere nelle diverse situazioni di controllo del traffico ma anche di sorveglianza per la sicurezza dei dipendenti. Si è continuato con la ridefinizione delle responsabilità in ordine al trattamento dei dati personali e si è concluso con una attività di formazione diretta a tutto il personale.

Nel corso del 2011 si sono sviluppati altri due importanti progetti: l'uno, riguarda la definizione del Modello di organizzazione, gestione e controllo" previsto dal D.Lgs. 8 giugno 2001 n. 231 sulla Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica; l'altro, riguarda la creazione di un sistema di gestione della qualità secondo la norma UNI EN ISO 9001:2008.

Per la applicazione del D.Lgs. 231/2001, si sono analizzate le attività aziendali individuando le aree a rischio di commissione dei reati previsti dalla norma: corruzione, concussione, truffa ai danni dello Stato, reati in tema di erogazioni pubbliche, reati contro la personalità individuale, ecc. sulla base dei dati raccolti si è creato un modello di organizzazione, gestione e controllo idoneo a prevenire la realizzazione degli illeciti penali. Si procederà ora alla nomina di un Organismo di vigilanza che renderà effettivo il modello adottato e lo verificherà nella sua fase attuativa.

Per quanto riguarda l'applicazione della normativa UNI EN ISO 9001:2008 e la creazione di un Sistema per la Gestione della qualità, nel corso del 2011, con il coinvolgimento delle strutture aziendali sono state elaborate le procedure che descrivono i processi aziendali. Il lavoro è stato complesso anche perché l'analisi svolta ai fini della descrizione dei flussi procedurali è divenuta l'occasione per l'attuazione di un articolato progetto per la elaborazione della contabilità analitica per centri di costo. Quest'ultimo progetto ha come obiettivo la informatizzazione dei processi di controllo dei costi già affidato alle funzioni aziendali. Il progetto ha coinvolto la totalità dei servizi nei quali è suddivisa l'organizzazione aziendale e ha richiesto un notevole impegno, che ancora dura, per stabilire aree di competenza e responsabilità oltre alla ridefinizione di attività amministrative e di percorsi documentali. Non è ancora possibile apprezzare a pieno l'introduzione del nuovo programma di contabilità analitica ma già ora i responsabili possono visualizzare in tempo reale i dati e la documentazione (ordini, fatture, documenti di trasporto, stati d'avanzamento lavori, bonifici di pagamento, ecc) raggruppati per singole commesse. L'attività del 2011 per l'applicazione della normativa sulla qualità è terminata, come da programma, con l'emanazione delle procedure aziendali. Si proseguirà nel 2012 con l'obiettivo di raggiungere la certificazione del sistema per la gestione della qualità secondo la norma già citata.

L'interconnessione

La struttura operativa della CAV deve gestire una autostrada profondamente inserita in un contesto viario di lunga percorrenza ovvero, come ci si esprime nel gergo del comparto: deve gestire una autostrada “interconnessa” con la restante rete autostradale italiana. L'interconnessione fisica diventa pratica operativa nel momento della gestione del grande traffico e delle emergenze e le società autostradali interessate si scambiano informazioni e attuano soluzioni coordinate. D'altra parte occorre ricordare che la CAV S.p.A. insieme alla Autostrada Brescia-Padova S.p.A., ad Autovie Venete S.p.A. e a Centro Padane S.p.A. ha costituito la Servizi Utenza Stradale, una consorile che ha come compito specifico l'informazione agli utenti autostradali che percorrono le tratte autostradali di competenza di tutte le autostrade azioniste.

La collaborazione tra autostrade non è incrinata da una certa opposizione di principio che l'AISCAT ha manifestato verso l'affidamento alla CAV S.p.A. della gestione del Passante di Mestre. Per tale opposizione l'AISCAT, l'associazione di categoria delle società autostradali italiane, assieme a una società autostradale, la SIAS di Torino, ha avviato tre procedimenti diversi dove la CAV è sempre coinvolta.

Il primo è stato promosso avanti il TAR del Lazio contro il CIPE, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, la Regione Veneto, l'ANAS S.p.A. e anche la CAV S.p.A. per l'annullamento della delibera del CIPE del 27 marzo 2008 n. 24 recante “Programma delle opere strategiche. Passante di Mestre - Ulteriori determinazioni”. Il secondo procedimento è stato promosso presso il Tribunale Ordinario di Roma contro il Governo della Repubblica Italiana e la CAV S.p.A. per accertare la violazione del diritto comunitario e del diritto interno in materia di libera concorrenza. Il terzo procedimento è un ricorso al Tribunale europeo contro la Commissione europea, Direzione Generale dell'Energia dei Trasporti, per l'annullamento della presunta decisione contenuta nella lettera della Commissione europea del 10 febbraio 2010, adottata ai sensi dell'art. 20, comma 2, secondo periodo, del regolamento (CE) n. 659/12999 dal Direttore della Direzione A, Mercato interno e Sviluppo sostenibile, della Direzione Generale dell'Energia e dei Trasporti della Commissione Europea, M. Anne Houtman.

Alla base dei ricorsi di AISCAT vi è la contestazione della natura e del ruolo di ANAS che si riflettono sulla partecipata CAV S.p.A. In particolare ad ANAS viene contestato il fatto di essere impresa commerciale a tutti gli effetti e “non si può certo identificare come soggetto coincidente con lo Stato Italiano”. Inoltre ANAS risulta essere soggetto regolatore di un settore, quello autostradale, nel quale ANAS stessa opera.

Senza entrare nel merito delle tesi, peraltro discutibili, si osserva che di recente sono stati emanati alcuni provvedimenti che interessano proprio la natura e l'attività di ANAS e che possono contribuire alla soluzione dei nodi in contenzioso. In particolare, come poi si dirà, questi provvedimenti sgravano ANAS dal compito di concedente autostradale e istituiscono l'Agenzia per le infrastrutture stradali e

autostradali la quale, invece, assume la funzione di concedente. In questo modo ANAS perde il ruolo di regolatore del settore nel quale opera la partecipata CAV che, in modo ancor più trasparente, potrà sostenere di non trarre vantaggi da questa situazione.

Ad ogni buon conto la CAV S.p.A. si è difesa nelle sedi opportune contro tutti questi procedimenti e i giudici aditi stanno portando avanti i processi. Ci si augura che tali procedimenti possano avere, in ogni caso, rapida e positiva soluzione. Pare comunque opportuno riaffermare che i procedimenti avviati non sembrano incidere nei rapporti di collaborazione tra la CAV e le altre Società autostradali anche perché l'interdipendenza delle gestioni delle singole tratte richiede spesso decisioni che devono essere condivise.

In questa prospettiva si inseriscono, ad esempio, le attività preliminari che la CAV assieme alle altre società autostradali italiane, sta sviluppando per rendere la rete autostradale italiana idonea all'introduzione del SET (Servizio Europeo di Telepedaggio), il sistema di telepedaggio che garantirà l'interoperabilità dei servizi di telepedaggio sull'intera rete stradale dell'Unione Europea e consentirà agli utenti di pagare facilmente i pedaggi in tutta l'Unione Europea in base ad un solo contratto di abbonamento stipulato con un solo fornitore di servizi e un'unica unità di bordo.

Caratteristiche soggettive

L'introduzione di nuovi servizi di telepedaggio a livello europeo comporterà profondi cambiamenti in un comparto, quello delle concessionarie autostradali, che nel corso del 2011 e nel primo periodo del 2012 ha dato segnali di rapida evoluzione.

I cambiamenti interessano anzitutto la concedente ANAS S.p.A. ma coinvolgono direttamente anche la CAV per aspetti che riguardano il suo assetto sociale, il rapporto con la concedente e anche le sue prospettive economiche-finanziarie.

In data 6 luglio 2011 è stato approvato il Decreto Legge n. 98 convertito poi in legge con alcune modifiche. Il decreto all'articolo 36 presenta "disposizioni in materia di riordino dell'ANAS S.p.A." ed istituisce l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali la quale, tra l'altro, avrà il compito di vigilare e controllare i concessionari autostradali e, in particolare: "entro la data del 31 luglio 2012 (data stabilita dal D. L. 216/2011, art. 11, c. 6 convertito con modifiche dalla L. n. 14/2012), l'Agenzia subentra ad Anas s.p.a. nelle funzioni di concedente per le convenzioni in essere alla stessa data". Il provvedimento cambia radicalmente le funzioni e la natura dell'ANAS che si trasforma da concedente in sola concessoria: tale trasformazione rende indirettamente più chiara anche la natura della CAV. ANAS S.p.A., infatti, partecipa al capitale di CAV S.p.A. Tale partecipazione, peraltro, era stata messa in forse dal già citato Decreto Legge n.98/2011 che aveva inizialmente disposto che ANAS cedesse tutte le sue partecipazioni ma, dopo la conversione in legge, il Decreto dispone che "entro il 31 luglio 2012, la società ANAS trasferisce alla società Fintecna S.p.A. tutte le partecipazioni de-

tenute da ANAS S.p.A. in società co-concedenti". Con tale ultima specificazione resta confermata la partecipazione di ANAS nella CAV, che non è mai stata società co-concedente, e si chiarisce che partecipante e partecipata sono entrambe concessionarie.

A seguito del già citato provvedimento, a partire dal 1° agosto del 2012, il rapporto di concessione si sposterà sulla neo costituita Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali sulla quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dovrà esercitare il potere di indirizzo, di vigilanza e di controllo. Ed è quindi con questo nuovo organismo che la CAV dovrà confrontarsi, nel prossimo futuro, in sede di revisione dei suoi piani finanziari.

La Società e tutto il comparto delle concessionarie autostradali dovrà misurarsi anche con un altro ente di prossima istituzione (D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011): si tratta dell'Autorità di regolazione dei trasporti che ha come primo compito quello di "garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali". Inoltre, "con particolare riferimento al settore autostradale, (provvede) a stabilire per le nuove concessioni sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto".

L'interpello

Ci si augura che i provvedimenti rendano chiari competenze e ruoli perché le società autostradali, per poter operare con correttezza e vantaggio, devono contare su un contesto stabile e il più possibile preciso anche se, come nel caso della CAV S.p.A., la specificità del soggetto comporta la necessità di interpretazione e di adattamento.

La specificità di CAV quale concessionaria di sola gestione di autostrade ha, ad esempio, posto incertezza circa l'applicabilità della disposizione di cui all'art. 104, comma 4 D.P.R. 917/1986, che consente "alle concessioni relative alla costruzione e all'esercizio di opere pubbliche" di calcolare l'ammortamento finanziario a quote differenziate.

L'applicabilità della disposizione al caso specifico della CAV S.p.A. è particolarmente importante perché tutto il piano finanziario allegato alla Convenzione riconoscitiva è impostato proprio tenendo conto della possibilità concessa dalla citata norma di differenziare le quote dell'ammortamento finanziario.

Considerato il dato lessicale della disposizione di cui all'articolo 104 citato e l'incertezza nella sua interpretazione, la CAV S.p.A. in data 11/11/2011 ha presentato alla Direzione Regionale delle Entrate del Veneto un'istanza di interpello corredata

di tutta la necessaria documentazione e anche da un parere pro-veritate reso dal Consulente fiscale.

L'Agenzia delle Entrate - Direzione Regionale del Veneto con nota del 23 dicembre u.s. ha comunicato a CAV che, stante la particolare rilevanza della questione prospettata, ha trasmesso l'interpello alla Direzione Centrale Normativa di Roma.

In data 8 marzo 2012 prot. 954-26872/2012 la Direzione Centrale Normativa di Roma rispondeva all'interpello confermando la soluzione interpretativa proposta dal Consulente fiscale della CAV S.p.A.. Quest'ultima potrà, quindi, calcolare l'ammortamento finanziario per quote differenziate rispettando le previsioni del Piano finanziario che dimostrano, con tale impostazione, la possibilità per la CAV S.p.A. di poter far fronte agli impegni convenzionali mantenendo l'equilibrio economico-finanziario.

La risposta all'interpello ha contribuito a chiarire anche altri aspetti applicativi delle norme fiscali con importanti ricadute economiche e di bilancio.

In particolare, come confermato dal parere pro-veritate del Consulente fiscale, la CAV pur essendo concessionaria di sola gestione autostradale, applicherà la nuova disciplina sull'accantonamento al fondo di rinnovo che per le società di costruzione e gestione di autostrade stabilisce il tetto della deducibilità all'1% del costo. Analogamente, ai fini IRAP la CAV applicherà l'aliquota più favorevole del 3,9% riservata alle medesime concessionarie di costruzione e gestione di autostrade.

Il Bilancio

I frutti dell'attività della CAV si condensano nel bilancio d'esercizio.

Il risultato

Un bilancio che continua ad essere ampiamente positivo: l'utile ammonta a 17,1 milioni di euro. Nel 2010 l'importo era stato di 20,4 milioni, un valore superiore di 3,3 milioni. E tuttavia il risultato del 2011 appare molto soddisfacente se si tien conto della contrazione che ha caratterizzato la situazione economica generale e soprattutto del maggior importo relativo agli oneri finanziari conteggiati da ANAS sulle somme anticipate per il pagamento delle opere del Passante di Mestre. Si tratta di interessi per oltre 19 milioni di euro contro gli 11 milioni che erano stati addebitati per il 2010.

Per contro, il risultato ha risentito positivamente dell'emersione di alcune sopravvenienze attive determinatesi nel ricalcolo degli ammortamenti resosi necessario a seguito di nuove e precise indicazioni di ANAS S.p.A. sulla cronologia realizzativa di alcuni interventi compresi nelle opere del Passante e a fronte dei quali è prevista l'erogazione di un contributo da parte dello Stato. Il contributo ammonta a circa 70,5 milioni di euro decisi con legge 266/2005 e regolati, per l'erogazione, dal decreto interministeriale 2428 del 5 marzo 2008. A questo proposito si ricorda che ANAS, a conclusione di ciascun esercizio, ha comunicato alla CAV S.p.A. al-

cune note indispensabili per la redazione del relativo bilancio. Sulla base di quelle comunicazioni la CAV ha calcolato gli ammortamenti sia per il bilancio 2009 sia per il bilancio 2010. Per la redazione del bilancio 2011 sono intervenuti nuovi elementi in quanto, a seguito di richieste di chiarimenti, con comunicazione in data 16 aprile 2012, ANAS ha specificato gli interventi cui fa riferimento il contributo di 70,5 milioni di euro.

Ciò ha fatto emergere delle sopravvenienze attive per un importo di 5,6 milioni di euro. Di là dalla contingente situazione determinata a seguito delle precisazioni sulla situazione lavori, dei relativi contributi e dei costi da rimborsare all'ANAS è prevedibile che l'utile 2012 si mantenga sui livelli dell'esercizio 2011 ma negli esercizi successivi inizieranno ad evidenziarsi gli effetti della completa assunzione da parte di CAV degli impegni conseguenti all'approvazione ministeriale della Convenzione del 23 marzo 2010. Infatti, il decreto approvativo della Convenzione è stato registrato solo nel febbraio del 2012 e solo ora la CAV ha la possibilità di ricercare sul mercato adeguate risorse finanziarie per rimborsare l'ANAS S.p.A. dei costi sostenuti per la costruzione del Passante. Probabilmente, la reale acquisizione dei crediti si avrà solo alla fine del 2012 alla conclusione della ricerca che si stima occuperà buona parte dell'esercizio in corso. Alla fine dell'operazione la CAV sarà gravata di un debito verso gli istituti di credito eroganti sul quale dovrà riconoscere interessi a tassi di mercato. Inoltre, l'operazione di indebitamento comporterà 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 sui risultati dei prossimi esercizi che avranno utili minori o, in ogni caso, molto più contenuti degli attuali.

Le tariffe

Per contro, l'approvazione della Convenzione ricognitiva avrà effetti positivi sugli introiti perché, finalmente, le tariffe potranno essere adeguate alle reali necessità di gestione e di indebitamento previste nel Piano finanziario allegato alla Convenzione stessa.

Si ricorderà che già lo scorso anno la Società, in mancanza dell'approvazione della Convenzione 23 marzo 2010, aveva dovuto ridurre, dal 1 gennaio del 2011, le proprie tariffe autostradali come richiesto dalla Convenzione 30 gennaio 2009 allora vigente. Analogamente e per effetto della medesima convenzione, dal 1 gennaio 2012 le tariffe sul Passante sono state ridotte dell' 1,18% e le tariffe del tratto Padova/Venezia e Tangenziale di Mestre sono state ridotte dell'1,00%. Sempre in applicazione della Convenzione 30 gennaio 2009 sono state rideterminate in diminuzione le percorrenze chilometriche aggiuntive applicate alle barriere che sono passate da km 19,480 a km 19,100 con una diminuzione pari al 1,99%. Le riduzioni tariffarie hanno per CAV una ripercussione economica negativa che, si ritiene, debba essere sanata al più presto. Si procederà, quindi, a chiedere alla

concedente ANAS la possibilità di adeguare le tariffe ai livelli previsti dal Piano finanziario con l'obiettivo di assicurare a CAV le risorse che lo stesso Piano finanziario richiede per il mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario della CAV S.p.A.

Conclusione

Nel mese di dicembre 2011, gli Azionisti della CAV S.p.A. hanno nominato un nuovo Consiglio di amministrazione che ha sostituito il primo Consiglio di amministrazione nominato in sede di costituzione della Società. Il nuovo Consiglio ha iniziato la sua attività con impegno e ha accolto la registrazione del decreto interministeriale di approvazione della Convenzione ricognitiva come un segno di buon augurio per il proprio lavoro.

Il Consiglio non si nasconde le difficoltà che la CAV dovrà affrontare soprattutto sul fronte finanziario dovendo reperire sul mercato la rilevante somma da destinare all'ANAS S.p.A. come rimborso dei costi sostenuti per la costruzione del Passante. Ma i risultati economici ottenuti fino ad ora e l'impegnativo lavoro avviato sul fronte dell'organizzazione interna e del miglioramento del servizio tranquillizzano sulla buona riuscita del progetto.

È quindi con spirito sereno ma determinato che saranno affrontati gli inevitabili problemi di gestione e che saranno individuati percorsi di efficienza per permettere alla Società di rispondere positivamente alla duplice vocazione di società dedicata alla grande viabilità e, al contempo, al sostegno della mobilità territoriale.

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 2011.

Dal 1° gennaio 2012 sono state adeguate le tariffe nelle tratte autostradali in concessione alla CAV S.p.A.. L'adeguamento ha comportato la riduzione nella misura dell'1,18 per cento per il Passante di Mestre ed ad una diminuzione dell'1,00 per cento per le tratte autostradali A4 Venezia-Padova, Tangenziale di Mestre e Raccordo con l'aeroporto "Marco Polo". Sempre dal primo gennaio 2012 è stata ridotta anche la percorrenza virtuale che viene pagata su ogni transito in entrata e in uscita alle stazioni di Venezia-Mestre, di Venezia Nord, di Venezia Est. La percorrenza è passata da 19,480 chilometri a 19,100 chilometri in conformità a quanto previsto nel piano finanziario regolatorio allegato alla convenzione vigente.

Con data 13 febbraio 2012 prot. CDG0019179-P ANAS S.p.A. ha inviato alla CAV S.p.A. un a lettera avente in oggetto: "Sistemazione ai fini di sicurezza dell'innesto dell'A27 con la A4 - Tangenziale di Mestre. Nomina di Commissario delegato O.P.C.M. n.3365 del 29 luglio 2004. Rimborso delle anticipazioni regionali." Nella lettera, a firma dell'Amministratore Unico, l'ANAS S.p.A. invita la CAV S.p.A.

a rimborsare alla Regione Veneto “le anticipazioni regionali di € 5.617.557,72 utilizzate dal Commissario Delegato per il Passante di Mestre per le opere relative alla Sistemazione ai fini della sicurezza dell’Innesto dell’A27 con al A4 - Tangenziale di Mestre”. La lettera precisa che l’importo rimborsato “verrà inserito, in occasione del primo aggiornamento del piano economico finanziario allegato alla convenzione vigente, tra gli investimenti ammessi ai fini tariffari.”

In data 8 marzo 2012 con risposta prot. 954-26872/2012 la Agenzia delle Entrate - Direzione Centrale Normativa di Roma ha risposto all’interpello di CAV circa la possibilità di calcolare l’ammortamento finanziario a quote differenziate come previsto dal comma 4 dell’art. 104, D.P.R. 917/1986, che consente “alle concessioni relative alla costruzione e all’esercizio di opere pubbliche” di calcolare l’ammortamento finanziario a quote differenziate. La Agenzia rispondeva all’interpello confermando la soluzione interpretativa proposta dal Consulente fiscale della CAV S.p.A.. Quest’ultima potrà quindi calcolare l’ammortamento finanziario per



quote differenziate rispettando le previsioni del Piano finanziario che dimostrano, con tale impostazione, la possibilità per la CAV S.p.A. di poter far fronte agli impegni convenzionali mantenendo l'equilibrio economico-finanziario.

In data 15 marzo 2012 è pervenuta alla CAV S.p.A. la lettera 9 marzo 2012 prot. CDG-0032733-P con la quale l'ANAS ha trasmesso copia del Decreto Interministeriale n. 408 del 22 novembre 2011 registrato dalla Corte di Conti in data 23 febbraio 2012 reg. n. 2, foglio n. 01, con il quale è stata approvata la Convenzione ricognitiva, ai sensi dell'art. 2 comma 290 della legge 27 dicembre 2007, n. 244, sottoscritta fra ANAS S.p.A. e CAV S.p.A. in data 23 marzo 2010 unitamente al piano economico finanziario ed ai relativi allegati.

In data 16 aprile 2012 è pervenuta alla CAV S.p.A. la lettera con la quale l'ANAS ha specificato gli interventi cui fa riferimento il contributo di € 70,5 milioni come da Decreto Interministeriale n. 2428 del 5 marzo 2008.



GESTIONE ECONOMICO - FINANZIARIA

Gestione economica

L'esercizio 2011 si è concluso con un risultato decisamente positivo ancorché di minore rilevanza rispetto all'anno precedente: l'utile al netto delle imposte è infatti di circa € 17,1 milioni (nel 2010: € 20,4 milioni).

Il valore della produzione è pari ad € 136,2 milioni (nel 2010: € 130,5 milioni) con un aumento di € 5,7 milioni (+ 4,4%).

Nell'ambito del valore della produzione i ricavi da pedaggio (al netto di IVA e dell'integrazione del canone di concessione ANAS) risultano pari ad € 113,5 milioni registrando una leggera diminuzione (nel 2010: € 114 milioni; - 0,4%): il dato è la risultante dell'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 € 8,6 milioni ad € 14,6 milioni (€ 6 milioni in più; + 69,8%) in conseguenza dell'applicazione delle nuove aliquote chilometriche (6 millesimi per le classi A e B e 18 millesimi per le classi 3, 4 e 5) a favore di ANAS.

Per quanto riguarda gli altri proventi autostradali il loro valore complessivo è pari ad € 6,7 milioni, pressoché equivalente a quello del 2010, e così suddiviso: € 4,4 milioni per proventi da royalties su attività svolte presso le aree di servizio; € 1,5 milioni da partecipazioni 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 registrano una lieve flessione e gli altri proventi autostradali si assestano su valori sostanzialmente simili a quelli del 2010, solo l'integrazione del canone di concessione ANAS subisce un forte aumento e ciò per effetto dell'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 15, comma 4, della Legge 122/2010: questa è in effetti

l'unica causa che ha determinato l'incremento del dato relativo al valore della produzione.

I costi della produzione sono pari complessivamente ad € 95,8 milioni con un aumento di € 7,2 milioni (nel 2010: € 88,6 milioni; + 8,2%) come di seguito specificati.

I costi per servizi sono pari ad € 18,2 (nel 2010: € 17,3 milioni; + 5,2%).

Le voci più significative sono: partecipazione di CAV ai costi di esazione sostenuti dalle Società autostradali collegate come previsto dalla convenzione di interconnessione autostradale pari ad € 4,5 milioni (sostanzialmente uguali a quelle del 2010); costi per manutenzioni pari ad € 6,8 milioni (nel 2010: € 6,6 milioni; + 3,0%).

Il costo del personale è pari ad € 15,6 milioni (nel 2010: € 15,3; + 2,0%).

Gli ammortamenti effettuati nel 2011 sono pari ad € 37,8 milioni (nel 2010: € 40,2 milioni; - 6,0%). La parte preponderante è relativa all'ammortamento del costo del Passante che da solo è pari ad € 33,7 milioni: si precisa che tale ammortamento è stato calcolato ed effettuato 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 € 7,2 milioni (nel 2010: € 2,3 milioni).

Altra voce importante è quella riguardante gli oneri diversi di gestione pari ad € 17,9 milioni (nel 2010: € 11,8 milioni; + 51,7%).

Tra gli oneri diversi di gestione è iscritto il canone di concessione di cui all'art. 1 comma 1020, della Legge 296/2006 pari ad € 2,7 milioni (come lo scorso anno) corrispondenti al 2,4% dei ricavi netti da pedaggio: tale canone è corrisposto per il 42% pari ad € 1,1 milioni direttamente all'ANAS e per il 58% pari ad € 1,6 milioni allo Stato.

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

40 BILANCIO D'ESERCIZIO 2011

€ 8,6 milioni nel 2010 ad € 14,6 nel 2011 (+ 69,8%): 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.

Come si noterà, il considerevole aumento dei costi della produzione è quasi per intero imputabile all'integrazione del canone di concessione di cui sopra.

La differenza tra il valore ed il costo della produzione è pari ad € 40,4 (nel 2010: € 41,9 milioni; - 3,6%).

Gli oneri finanziari ammontano ad € 19,4 milioni registrando un aumento di € 8,3 milioni (nel 2010: € 11,1 milioni; + 74,8%) 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 2011: € 18,1 milioni; nel 2010: € 10,0 milioni; + 81,0%).

I proventi straordinari di € 5,6 milioni si riferiscono a sopravvenienze attive conseguenti al ricalcolo degli ammortamenti di esercizi precedenti.

In ragione del quadro economico sopra descritto il risultato prima delle imposte è pari ad € 26,9 milioni (nel 2010: € 31,2 milioni; - 13,9%) con una diminuzione di € 4,3 milioni mentre le imposte sul reddito (IRES e IRAP) sono pari ad € 10,9 milioni; l'utile, come già indicato, è pari ad € 17,1 milioni.

La diminuzione del dato relativo al risultato prima delle imposte (€ 4,3 milioni in meno) è determinata sostanzialmente, come sopra rilevabile, da due fattori di segno contrapposto: da un lato i proventi straordinari che agiscono in senso positivo e dall'altro la componente riferibile agli oneri finanziari che agisce in senso negativo.

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 non prevedono incrementi; in secondo luogo le tariffe: anche l'anno 2012 andrà a scontare la loro diminuzione (- 1,18% per le tariffe del Passante e - 1,00% per tutte le altre tratte) oltre che la diminuzione (- 380 metri) delle percorrenze chilometriche aggiuntive applicate alle barriere.

In uno scenario congiunturale di sostanziale stagnazione economica, si può ragionevolmente ipotizzare che i ricavi da pedaggio nel 2012 possano registrare una lieve flessione.

I costi della produzione si ritiene possano consolidarsi sui valori equivalenti a quelli del 2011.

Per quanto riguarda gli interessi passivi, il loro valore sarà determinato dall'andamento del mercato finanziario che dopo un luogo periodo di forti oscillazioni sembra si stia finalmente stabilizzando.

Crediamo si possa comunque realisticamente prevedere una positiva conclusione anche del bilancio 2012.

		2010		2011	
ROE	RISULTATO NETTO	20.413	68,51%	17.050	36,40%
	EQUITY	29.793		46.843	
ROI	RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	41.931	4,30%	40.401	4,00%
	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO MEDIO	975.027		1.010.890	
ROS	RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	41.931	34,40%	40.401	33,23%
	RICAVI DI VENDITA NETTI	121.906		121.564	
ROA	RISULTATO OPERATIVO + INTERESSI ATTIVI	42.324	3,67%	40.744	4,00%
	TOTALE ATTIVO (TOTAL ASSETS)	1.153.992		1.018.418	
RIGIDITA' IMPIEGHI	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO	1.015.526	82,79%	1.006.254	98,81%
	CAPITALE INVESTITO	1.226.694		1.018.418	
INDICE DI INDEBITAMENTO	DEBITI	1.120.739	3761,71%	963.671	2057,23%
	EQUITY	29.793		46.843	
INDICE DI INDEBITAMENTO TOT.	PASSIVO - EQUITY	1.124.199	3773,32%	971.575	2074,10%
	EQUITY	29.793		46.843	
INDICE DI STRUTTURA SECCO	EQUITY	29.793	3,06%	46.843	4,63%
	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO MEDIO	975.027		1.010.890	
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'	ATTIVO CORRENTE	164.142	14,61%	74.706	7,69%
	PASSIVITA' CORRENTI	1.123.630		971.077	

ANALISI DEI RISULTATI REDDITUALI (MIGLIAIA DI EURO)

	2009	Incidenza % sui ricavi	2010	Incidenza % sui ricavi	2011	Incidenza % sui ricavi
RICAVI						
Ricavi netti da pedaggio	75.728	98,65%	113.951	93,47%	113.450	93,33%
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	998	1,30%	6.723	5,52%	6.752	5,55%
Altri proventi e ricavi	36	0,05%	1.232	1,01%	1.361	1,12%
TOTALE RICAVI	76.762	100,00%	121.906	100,00%	121.564	100,00%
Costi esterni della produzione	-12.277	-15,99%	-18.527	-15,20%	-19.593	-16,12%
Altri costi e saldo plus/minus.	-1.905	-2,48%	-3.242	-2,66%	-3.279	-2,70%
VALORE AGGIUNTO	62.581	81,53%	100.138	82,14%	98.691	81,18%
Costo del lavoro netto	-1.965	-2,56%	-15.269	-12,53%	-15.566	-12,81%
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	60.616	78,97%	84.869	69,62%	83.125	68,38%
Ammortamenti	-32.512	-42,35%	-40.199	-32,97%	-37.787	-31,08%
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	-300	-0,39%	-2.739	-2,25%	-4.937	-4,06%
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	27.803	36,22%	41.931	34,40%	40.401	33,23%
Proventi e oneri finanziari	-9.198	-11,98%	-10.686	-8,77%	-19.100	-15,71%
Rettifiche di attività/vendita di partecipazioni	0	0,00%	0	0,00%	3	0,00%
RISULTATO PRIMA DEI COMPONENTI STRAORDINARI E DELLE IMPOSTE	18.605	24,24%	31.245	25,63%	21.305	17,53%
Proventi e oneri straordinari	-6.647	-8,66%	0	0,00%	5.596	4,60%
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	11.958	15,58%	31.245	25,63%	26.901	22,13%
Imposte sul reddito d'esercizio	-4.538	-5,91%	-10.832	-8,89%	-9.851	-8,10%
UTILE DEL PERIODO	7.420	9,67%	20.413	16,74%	17.050	14,03%

Gestione finanziaria

Al 31 dicembre 2011 le disponibilità liquide ammontano a quasi € 4,9 milioni (nel 2010: € 99,6 milioni) con una diminuzione di € 94,7 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 effettuando consistenti operazioni di pagamento: in primo luogo è stato corrisposto alla Società concessionaria uscente l'indennizzo per subentro (ai sensi dell'art. 6.3 della convenzione con l'ANAS) pari ad € 74,7 milioni; in secondo luogo, sulla base di apposite disposizioni di ANAS, sono stati erogati pagamenti a titolo di anticipazioni a favore della Società che sta realizzando le opere complementari e di completamento del Passante pari ad € 83 milioni.

Un cenno agli aspetti finanziari del 2012.

I fabbisogni finanziari sono veramente importanti: da un lato si dovrà - come previsto convenzionalmente - rimborsare l'ANAS di tutte le somme dalla stessa anti-

cipate per la realizzazione del Passante comprensive di spese ed oneri finanziari nel limite degli importi risultanti nel piano economico-finanziario; dall'altro CAV dovrà procedere ulteriormente con i pagamenti delle opere complementari e di completamento del Passante tuttora in corso di esecuzione.

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

La prima fonte di finanziamento è determinata dell'incameramento dei contributi previsti: trattasi di € 70,5 milioni di cui all'art. 1, comma 78, lettera c) ed i) della Legge 266/2005 la cui erogazione è prevista nell'arco di 15 anni con rate annuali di € 4,7 milioni. L'ANAS ha già incassato le prime rate e dovrà trasferire a CAV l'importo maturato dal 2007 al 2012 pari ad € 28,2 milioni (l'importo qui indicato comprende anche la sesta rata che ANAS incasserà nel corso del 2012). Oltre a ciò l'ANAS dovrà trasferire a CAV l'importo di € 100 milioni di cui all'art. 1, comma 1045 della Legge 296/2006 non appena detta somma le sarà trasferita dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti; complessivamente dunque € 128,2 milioni dovrebbero entrare nelle disponibilità di CAV nel corso del 2012.

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

Infine la terza fonte di finanziamento, invero la più consistente ed importante, è l'acquisizione del mutuo. È intervenuta, come più volte accennato nel corso della relazione, l'approvazione della nuova Convenzione Ricognitiva e tale atto è ora perfettamente efficace. In un quadro economico certo rappresentato dal nuovo piano finanziario approvato unitamente alla convenzione, sarà dunque possibile accedere al mercato del credito. Le disponibilità finanziarie - date dall'accensione del mutuo - consentiranno pertanto di estinguere il debito nei confronti di ANAS, di effettuare tutti i pagamenti correlati alle opere complementari e di completamento del Passante e di far fronte a tutte le necessità della Società.

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.

Ricordiamo che il Passante di Mestre è stato inaugurato l'8 febbraio 2009 con apertura progressiva dei due caselli di Preganziol e di Spinea e di altri svincoli di collegamento; in data 1° dicembre 2009 CAV ha acquisito in gestione i tratti già in concessione alla precedente Società concessionaria; nel 2010 non sono intervenute altre variazioni sull'assetto infrastrutturale e così pure nel 2011.

Gli ultimi due anni sono dunque confrontabili omogeneamente ed i relativi dati consentono un'adeguata e significativa valutazione, anche di prospettiva, 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.

Nella sintetica relazione che segue tutti i dati sono esposti con riferimento al traf-

fico classificabile come “pagante” escludendo pertanto, per semplicità espositiva, il traffico esente ed il traffico cd. “liberalizzato” relativo alle percorrenze tra le tre stazioni di Mirano/Dolo, Mira/Oriago e Venezia/Mestre.

Dati complessivi di traffico

Un primo dato complessivo. I veicoli/chilometro (sistema aperto più sistema chiuso) nel 2011 sono stati 1.900.235.632 (nel 2010: 1.904.078.686) registrando un leggero decremento pari al - 0,20%.

Sistema chiuso

Nell’anno 2011 in tutto il sistema chiuso (parte in A4 e parte in A57) sono stati registrati 40.865.538 veicoli effettivi (nel 2010: 40.611.840 con un aumento di 253.698 unità ed un incremento in percentuale pari al + 0,62%); i correlati veicoli/chilometro sono stati 1.161.230.099 cui corrispondono 20.875.691 veicoli teorici (i corrispettivi dati del 2010 sono: 1.160.512.615 veicoli/chilometro e 20.862.773 veicoli teorici con un incremento in percentuale pari a + 0,06%).

I numeri suddetti riportati a livello giornaliero danno i seguenti risultati: 111.960 veicoli effettivi medi giornalieri (VEMG) contro i 111.265 del 2010 (+ 0,62%); 3.181.452 veicoli chilometro medi giornalieri (VkmMG) contro i 3.179.262 del 2010; 57.194 veicoli teorici medi giornalieri (VTMG) contro i 57.158 del 2010; l’incremento in percentuale per questi ultimi dati è del + 0,06%.

L’andamento del traffico in ambito nazionale segna invece un leggero decremento che dovrebbe attestarsi attorno al - 1% (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 sul vecchio tracciato autostradale.

Nel 2011 sono stati registrati 28.777.474 transiti (nel 2010: 28.510.969 con una variazione del + 0,93%) che hanno generato complessivamente 739.005.533 veicoli/chilometro (nel 2010: 743.566.072; pari a - 0,62%) così suddivisi: v/km 560.585.194 relativi alle percorrenze aggiuntive, pari nel 2011 a km 19 + 480, applicate ad ogni transito presso le quattro barriere suddette (nel 2010: v/km 566.798.064 con un decremento del - 1,10% causato dalla diminuzioni di 400 metri delle percorrenze aggiuntive che nel 2010 erano pari a km 19 + 880); v/km 178.420.339 (nel 2010: v/km 176.768.008; + 0,93%) 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.

Traffico liberalizzato tra le stazioni di Venezia/Mestre, Mira/Oriago e 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, come si ricorderà, 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 coinvolgano o l'entrata o l'uscita delle tre suddette stazioni ma abbiano provenienza o destinazione per 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 alla delibera 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 in determinate ore 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 ha creato e sta ancora creando gravi effetti gestionali sia alla Società che al territorio.

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 nuova Convenzione Ricognitiva - il cui iter approvativo è ora concluso - e nell'allegato piano economico-finanziario è stata infatti ipotizzata rispetto a questa questione una modificazione dell'attuale assetto tariffario: detto in estrema sintesi, 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 a nostro avviso anche i problemi viabilistici della stazione di Mirano/Dolo.

Ancorché inserita - come dianzi accennato - nel nuovo piano economico-finanziario la proposta dovrà essere preventivamente approvata nei suoi termini tecnici ed operativi dall'Ente Concedente prima di poter trovare concreta applicazione.

Ed infine alcuni dati: nel 2011 i transiti riferibili al traffico cd. "liberalizzato", come sopra descritto, sono stati complessivamente pari a 10.622.886 (nel 2010: 10.409.542; + 2,05%) di cui 4.992.626 in uscita a Venezia/Mestre (nel 2010: 5.203.195; - 4,05%); 3.211.542 in uscita a Mirano/Dolo (nel 2010: 2.954.842; + 8,69%) e 2.418.718 in uscita a Mira/Oriago (nel 2010: 2.251.505; + 7,43%).

La media giornaliera di questa tipologia di utenza a pedaggio "liberalizzato" è pari a 29.104; i veicoli/chilometro generati corrispondono a 70.431.387 in sistema chiuso ed a 272.795.712 in sistema aperto per un totale di 343.227.099.

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 75,42% del totale dei veicoli/chilometro (traffico pagante sia in sistema chiuso che aperto) mentre i veicoli pesanti il 24,58%.

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.

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

I transiti con pedaggio corrisposto in contanti rappresentano il 27,34% così scomponibili: 12,72% come contanti manuali e 14,62% come contanti per casse automatiche.

L'insieme dei vari sistemi di pagamento automatizzato è pari al 72,66% dei transiti paganti ed è così composto: utenti con tessera ordinaria Viacard a pagamento differito 1,36%; utenti con apparato Telepass abbinato a codice Viacard differito 36,47%; utenti con apparato Telepass Family abbinato a codice bancario 28,45%; utenti con tessera Viacard a scalare d'importo 0,93%; utenti Europass con carta di credito abbinata a Telepass 0,15%; utenti con tessera Bancomat/Servizio Fast Pay 2,45%; utenti con carte di credito 2,65%.

Si conferma anche nel 2011 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 2011 rappresentano da soli complessivamente il 65,27% contro il 64,40% nel 2010.

Introiti da pedaggio

Nel 2011 gli introiti da pedaggio (al netto di IVA e del canone integrativo ANAS) sono stati complessivamente pari a € 113,5 milioni contro i 114 milioni del 2010.

La diminuzione (circa € 500.000 pari al - 0,44%) è stata determinata dalla dimi-

nuzione delle tariffe di pedaggio e dalla diminuzione delle percorrenze chilometriche aggiuntive alle barriere, entrambe intervenute dal 1 gennaio 2011: di ciò 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 alla Tangenziale di Mestre) e per km 19,480 (relativo ai chilometri aggiuntivi per il finanziamento del Passante).

Su base statistica si può stimare che i ricavi da pedaggio siano così suddivisi: 46,39% ricavi dal Passante vero e proprio; 22,66% ricavi dal tratto chiuso Padova - Venezia; 23,78% ricavi dai transiti alle barriere per km 19,480; 7,17% ricavi dei transiti alle barriere per km 6,200.

L'integrazione del canone a favore di ANAS è stato complessivamente pari ad € 14.625.120,68 (nel 2010: € 8.584.667; + 70,36%).

Il forte incremento è conseguente all'applicazione di quanto previsto per il 2011 dall'art. 15, comma 4, del D. L. 78/2010 convertito in Legge 122/2010.

Ricordiamo infatti che su ogni chilometro percorso per le classi A e B erano applicati 3 millesimi nel primo semestre 2010, diventati 4 millesimi nel secondo semestre 2010 raggiungendo la quota di 6 millesimi dall'1/01/2011; per le classi 3, 4 e 5 erano applicati 9 millesimi nel primo semestre 2010, diventati 12 millesimi nel secondo semestre 2010 raggiungendo la quota di 18 millesimi dall'1/01/2011: 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 settemila euro.

Disciplina tariffaria

Il pedaggio, per ciascuna percorrenza, è determinato - come noto - 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 stata pari al 20% dal 1 gennaio al 16 settembre 2011; successivamente dal 17 settembre 2011 è stata fissata al 21%) previste dalla normativa vigente.

Nel caso di una percorrenza che interassi 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 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 interessa in entrata od uscita le attuali due stazioni del Passante (Spinea e Paganziol).

Sulle vecchie tratte acquisite in concessione dal 1 dicembre 2009 a titolo di subentro le percorrenze chilometriche convenzionali considerate ai fini di pedaggio sono rimaste quelle previgenti e già riconosciute ed autorizzate dall'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 2011 sono state definite in km 19,480. Tale estesa virtuale è diminuita rispetto al 2010 (400 metri in meno) in applicazione dei criteri stabiliti nella vigente convenzione e nell'allegato piano finanziario regolatorio. Nel 2011 è ulteriormente diminuita come si dirà più avanti.

Nel 2011 in base ai parametri della formula convenzionale vigente (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 sono già predefiniti nel piano finanziario regolatorio vigente) si è determinata una variazione in diminuzione uguale a quella già registrata nel 2010 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 2011 (in diminuzione rispetto al 2010, così come già era avvenuto nel 2010 rispetto al 2009) sono stati approvati con Decreto Interministeriale ed autorizzati per l'applicazione dal 1° gennaio 2011.

Un cenno anche agli aspetti tariffari 2012.

In perfetta analogia a quanto accaduto nel 2010 e nel 2011 anche per il 2012 si è determinata (utilizzando i medesimi criteri e parametri sopra accennati così come convenzionalmente definiti) una identica variazione pari al - 1,18% sulle tariffe del Passante ed al - 1,00% sulle tariffe degli altri tratti: le nuove tariffe, in diminuzione per il terzo anno consecutivo, sono state approvate con Decreto Interministeriale ed applicate dal 1° gennaio 2012.

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

Le manutenzioni

Per assicurare un'efficace manutenzione delle opere in concessione, la CAV ne ha pianificato il programma fin dall'elaborazione del piano finanziario prevedendo interventi da effettuare con frequenze diverse e prestabiliti, specifiche per ciascuna componente dell'infrastruttura autostradale.

Gli interventi manutentivi sono stati raggruppati in due tipologie. Manutenzioni con cadenza annuale, come ad esempio: verde, segnaletica, illuminazione stradale, impianti di riscaldamento e condizionamento, pulizia del nastro stradale, prevenzione ghiaccio e sgombero neve, ecc.. Manutenzioni con cadenza periodica, cioè tutte le attività che richiedono un ciclo su base poliennale: rifacimento della pavimentazione, sostituzione dei giunti di dilatazione sui manufatti e degli appoggi, sostituzione delle recinzioni, verniciatura protettiva di strutture metalliche, sostituzione segnaletica verticale, ecc..

La programmazione delle manutenzioni stabilita in sede di piano finanziario deve essere opportunamente attualizzata sulla base delle contingenze e delle necessità che intervengono nella gestione del sistema autostradale. Perciò annualmente la Società si confronta con l'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali per presentare sia la linea di intervento che il consuntivo delle manutenzioni.

Nel corso del 2011 si è prestata la consueta attenzione alle manutenzioni annuali e, per quanto riguarda le manutenzioni con cadenza periodica, si sono privilegiati gli interventi di rifacimento delle pavimentazioni stradali nei punti di degrado. Gli interventi di risanamento continueranno anche nel 2012 quando si prevedono anche altri interventi tra i quali: la sostituzione di giunti sul Raccordo Marco Polo e su altri punti specifici della A4 e della A57; una prima fase di lavori per la revisione delle funi di movimentazione delle corone mobili delle torri faro sul nodo A4/A57; l'adeguamento dell'impianto radio con la copertura radio anche nelle gallerie; la sistemazione interna dei capannoni presso la stazione di Venezia-Mestre. L'elenco degli interventi programmati nel budget annuale continua ma gli esempi citati sono sufficienti per ricordare la varietà delle tipologie di lavori che devono essere eseguiti per garantire l'efficienza di una macchina complessa e per nulla statica.

Altre informazioni gestionali

Traffico 1° agosto 2009

Si ricorda che, a seguito di disagi alla circolazione avvenuti sul Passante di Mestre il 1° agosto del 2009, l'ANAS S.p.A. ha deciso un provvedimento sanzionatorio nei confronti di CAV S.p.A. Il provvedimento prevede una sanzione complessiva a carico di CAV S.p.A. € 150.000,00 per un episodio di congestionsamento del traffico mai più ripetutosi e causato da un contingente forte incremento del traffico intralciato nello scorrimento dalla conformazione delle strutture autostradali di confluenza e da contemporanei piccoli incidenti tra vetture.

Per il medesimo episodio è intervenuta anche l'Autorità Garante della Concorrenza del Mercato ed anch'essa ha irrogato alla CAV una sanzione amministrativa pecuniaria dell'importo totale di € 150.000,00 per presunta pratica commerciale scorretta consistente nell'aver omesso o fornito in modo incompleto o, comunque, intempestivo notizie sugli incolonamenti verificatisi sul Passante il giorno di sabato 1° agosto 2009.

La CAV S.p.A. ha ricorso contro i provvedimenti dell'ANAS e dell'AGCM incaricando della difesa il prof. avv. Angelo Clarizia di Roma.

In data 13 ottobre 2010 il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio si è pronunciato per l'accoglimento del ricorso della CAV S.p.A. contro l'Autorità Garante della Concorrenza del Mercato ed ha condannato quest'ultima anche alla rifiuzione delle spese di giudizio.

Diversamente, il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio con sentenza del 28 novembre 2011, ha respinto il ricorso introdotto da CAV S.p.A. avverso il provvedimento dell'ANAS il quale considera l'episodio di congestramento come conseguente ad una violazione degli obblighi discendenti dalla convenzione di concessione della gestione autostradale.

I procedimenti non si sono conclusi perché l'una e l'altra sentenza sono state appellate. In particolare la CAV S.p.A. è ricorsa contro la conferma della sanzione dell'ANAS disposta con la sentenza del 28 novembre 2011: i Consulenti legali della CAV ritengono, infatti, che vi siano fondati motivi perché alla fine venga riconosciuto il corretto operato della CAV in una situazione di emergenza gravata da concomitanti imprevedibili fattori negativi.

Incidenti e Servizio Assistenza

Nel 2011 gli incidenti nei tratti autostradali in sistema chiuso sono stati complessivamente 199 (nel 2010: 281; - 29,18%) di cui 95 riferiti ai veicoli leggeri (nel 2010: 149; - 36,24%) e 104 ai veicoli pesanti (nel 2010: 132; - 21,21%).

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 si intende il rapporto tra il numero di incidenti (incidenti mortali, persone coinvolte, morti, feriti) e le percorrenze svolte (ovvero veicoli/chilometro) nel periodo considerato dalle unità veicolari: il tasso di incidentalità viene convenzionalmente espresso per centinaia di milioni di veicoli chilometro.

Per 100/milioni di chilometri percorsi, confrontando il 2010 ed il 2011, il tasso di sinistrosità dei veicoli leggeri passa da 17,38 a 11,11 (- 34,92%), per i veicoli pesanti passa da 42,92 a 33,51 (- 21,92%) ed il tasso complessivo passa da 24,13 a 17,08 (- 29,22%).

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 2010 al 2011 gli incidenti che hanno determinato conseguenze alle persone si riducono da 85 a 75 (- 11,78%); il tasso per 100 milioni di chilometri percorsi passa da 7,30 a 6,44 (- 11,78%); in ambito nazionale - preconsuntivo AISCAT - il tasso è pari a 8,85.

Le persone ferite scendono da 145 a 139 (- 4,14%); il tasso passa da 12,45 a 11,93 (- 4,18%); a livello nazionale - preconsuntivo AISCAT - il tasso è pari a 14,96%.

Le persone decedute sono state 3 contro le 10 dell'anno scorso: il tasso passa da 0,86 a 0,26 (- 69,77%); il tasso nazionale di preconsuntivo AISCAT è pari a 0,25.

Un solo cenno ai sinistri registrati in sistema aperto: sono stati 95 sulla Tangenziale di Mestre (con 62 persone ferite) e 24 sul raccordo per l'aeroporto (con 10 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 criteri indicati dall'ANAS, nel 2011 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 vogliamo trarre indicazioni di carattere assoluto.

Si deve considerare infatti 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 raggardevoli sui tassi di sinistrosità in gioco con molteplici variabili che possono incidere, anche casualmente, sull'andamento dei sinistri.

Crediamo peraltro doveroso confermare che la Società persegue costantemente obiettivi di miglioramento tra i quali si indicano di seguito quelli più importanti: informazione agli utenti (pannelli a messaggio variabili, numeri telefonici dedicati, sito web con apposite pagine informative e visualizzazione del traffico con telecamere); 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 (pro-

grammazione 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 2011 nei tratti a sistema chiuso si sono registrati complessivamente 3.770 interventi (nel 2010: 3.940; - 4,31%).

Il tasso d'intervento espresso per 1/milione di chilometri percorsi è pari a 3,24 (nel 2010: 3,38; - 4,14%).

Aree di Servizio e Hotel

Nel 2011 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 rotonda in sistema aperto) sono state erogati 8.097.000 litri di benzina (- 14,27%); 33.082.000 litri di gasolio (- 8,28%); 3.437.000 litri di GPL (- 18,21%); 7.137 kg di lubrificante (- 7,17%); le attività commerciali collaterali (autoemporio) presso le medesime Aree di Servizio sono state pari ad € 187.000 (- 5,56%).

I bar ed il ristorante hanno registrato un fatturato totale, al netto di IVA, di € 5.285.000 (+ 0,59%); le attività commerciali collaterali (market) presso i medesimi bar ed il ristorante € 1.877.000 (- 1,30%); le attività commerciali complementari € 5.597.000 (+ 4,28%)

L'hotel di Marghera (a marchio Holiday Inn) ha fatturato complessivamente per attività di ristoro, servizi vari, alloggi e pernottamenti € 3.676.000 (- 4,97%).

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 2011 hanno determinato proventi netti per € 4.400.000 (- 3,45%).

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

Centro Operativo

Il Centro Operativo, attivo 24 ore su 24, è in costante contatto con gli Ausiliari alla 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, numeri 22bis).

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

Novità normative

Partecipazione di ANAS in CAV

È opportuno fornire alcune notizie circa l'ormai avviato processo di riordino dell'ANAS; così infatti titola l'art. 36 del D. L. 98 del 06/07/2011 convertito in legge 111 del 15/07/2011: "Disposizioni in materia di riordino dell'ANAS S.p.A.".

Il comma 7 disponeva, in prima battuta - sono poi intervenute successive modifiche di seguito riportate - che a decorrere dal 01/01/2012 venissero attribuite al Ministero dell'Economia e delle Finanze, o a Società dallo stesso Ministero controllata, tutte le partecipazioni detenute da ANAS anche in Società regionali nonché in Stretto di Messina Spa e ciò a titolo gratuito.

Successivamente tramite la legge 183 del 12/11/2011 (cd. Legge di Stabilità), detto comma 7 veniva integralmente sostituito come segue: "A decorrere dal 1 gennaio 2012 ANAS Spa trasferisce a Fintecna Spa tutte le partecipazioni detenute da ANAS Spa anche in Società regionali ma non più gratuitamente bensì al valore netto contabile risultante al momento della cessione. La cessione è esente da imposte dirette, indirette e da tasse".

Poco dopo, con D.L. 201 del 06/12/2011 convertito in Legge dall'art. 1, comma 1 della Legge 214 del 12/12/2011, il già citato comma 7 è stato sostituito dai seguenti commi 7 e 7/bis come di seguito trascritti: "7. Entro il 31 luglio 2012 la

Società ANAS Spa trasferisce alla Società Fintecna Spa tutte le partecipazioni detenute da ANAS Spa in Società co - concedenti; la cessione è esente da imposte dirette, indirette e tasse.

7/bis. La cessione di cui al comma 7 è realizzata dalle Società Fintecna Spa ed ANAS Spa al valore netto contabile risultante al momento della cessione ovvero, qualora Fintecna Spa lo richieda, al valore risultante da una perizia effettuata da un Collegio di tre esperti ecc.”

Agenzia per le Infrastrutture Stradali ed Autostradali

Torniamo al citato art. 36 del D.L. 98/2011 convertito in Legge 111/2011.

Il comma 1 così dispone: “ A decorrere dal 1 gennaio 2012 è istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un’Agenzia per le Infrastrutture Stradali ed Autostradali [NdR: in sigla AIS]”.

Il potere di indirizzo, di vigilanza e di controllo sull’Agenzia è esercitato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, quanto ai profili finanziari, di concerto con il Ministero dell’Economia e delle Finanze.

Il successivo comma 2) declina le funzioni e le attività dell’Agenzia. In particolare, tra vari altri compiti, l’Agenzia assume, quale amministrazione concedente, la vigilanza ed il controllo sui concessionari autostradali. Segnaliamo in particolare alla lettera e) la presentazione di proposte in ordine alla regolazione ed alle variazioni tariffarie per le concessionarie autostradali: su questo punto si dirà altro più avanti.

Il comma 3) definisce invece i compiti di ANAS S.p.A. tra i quali costruire e gestire strade ed autostrade anche per effetto di subentro a concessioni in scadenza.

Per i propri compiti (vedasi comma 5) l’Agenzia esercita ogni competenza già attribuita in materia all’Ispettorato di Vigilanza sulla Concessionarie Autostradali (IVCA) dell’ANAS a decorrere dall’1/01/2012.

Sul quadro sopra descritto si inserisce infine in D.L. 216 del 29/12/2011 (cd. decreto milleproroghe) convertito con Legge n. 14 del 24/02/2012 che all'art. 11, comma 5, così precisa: "Fino alla data di adozione dello Statuto dell'Agenzia per le Infrastrutture Stradali ed Autostradali, e comunque non oltre il 31/07/2012, le funzioni ed i compiti ad essa trasferiti ai sensi dell'art. 36 del D.L. 98/2011 convertito dalla Legge 111/2011 continuano ad essere svolti dai competenti uffici delle Amministrazioni dello Stato e dall'Ispettorato di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali e dagli altri uffici di ANAS S.p.A.".

Inoltre il comma 6 aggiorna coerentemente la data di subentro dell'Agenzia ad ANAS fissandola "entro il 31 luglio 2012".

Ricostruito - sia pure per sommi capi - il quadro normativo sviluppatisi nel corso del 2011 relativamente alla trasformazione dell'ANAS ed all'istituzione dell'Agenzia sottolineiamo alcuni tra gli effetti più importanti per CAV:

- ANAS S.p.A. sia nella sua configurazione attuale che in quella futura è e resterà a tutti gli effetti socia di CAV. La nostra Società, essendo solo concessionaria per la gestione autostradale, non è inquadrabile infatti tra le Società "co - concedenti" (come precisa la legge più sopra riportata) e pertanto ANAS non ne dovrà trasferire la partecipazione.
- Per CAV, come pure per tutto il settore autostradale, il nuovo concedente è stato individuato nell'Agenzia per le Infrastrutture Stradali ed Autostradali con trasferimento - come dianzi si è accennato - entro il mese di luglio 2012 dei relativi compiti da ANAS all'Agenzia stessa.

In questo ambito tuttavia il quadro normativo non è del tutto definito: dovrà essere adottato lo Statuto dell'Agenzia (al momento il Consiglio dei Ministri ha approvato soltanto un testo preliminare), si dovrà procedere con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri all'individuazione ed al trasferimento del personale IVCA (ex ANAS) all'Agenzia stessa, dovrà essere sottoscritta un'apposita convenzione tra ANAS ed Agenzia in funzione alle modificazioni conseguenti alle disposizioni di cui all'art. 36 precedentemente illustrate, ecc.

Autorità per i trasporti

È doveroso far presente un'altra novità.

L'art. 37 del già citato D.L. 201 del 06/12/2011, convertito in legge dall'art. 1, comma 1 della Legge 214 del 22/12/2011, prevede l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, con competenze anche sul settore autostradale.

L'Autorità dovrebbe occuparsi - come si può rilevare dal comma 6 - di stabilire per le nuove concessioni autostradali sistemi tariffari di pedaggio basati sul metodo del "price cap" con determinazione dell'indicatore di produttività "X" a cadenza quinquennale; di definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; di definire gli schemi dei bandi di gara per gli

appalti, di definire gli ambiti ottimali di gestione.

È evidente che dovranno essere coordinati gli ambiti ed i poteri di questa nuova Autorità rispetto all'Agenzia per evitare confusioni e sovrapposizioni.

Una prima ipotesi sembrerebbe voler attribuire all'Agenzia la funzione di ente concedente con compiti di vigilanza e di controllo, mentre all'Autorità sarebbe assegnata una funzione regolatoria più generale con un ruolo anche sul fronte tariffario autostradale in un quadro più ampio delle tariffazioni attinenti al mondo dei trasporti.

Su questo terreno CAV - unitamente all'intero settore autostradale - resta in attesa di norme e di disposizioni definitive cui si atterrà dandone immediata attuazione ed applicazione.

Fatta quest'ampia premessa riguardante le novità normative e legislative di carattere nazionale e generale per l'intero settore autostradale intervenute nel corso del 2011 - talune, come si è visto, ancora in fase di definizione - riprendiamo il discorso con temi ed argomenti più direttamente attinenti alla nostra Società.

La vigente convenzione

Ricordiamo che CAV S.p.A. è stata costituita ai sensi dell'art. 2, comma 290, della legge 244/2007 (finanziaria 2008) di seguito riportato: "Le attività di gestione, comprese quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale di collegamento tra la A4 - Tronco Venezia/Trieste, delle opere a questo complementari, nonché della tratta autostradale Venezia/Padova, sono trasferite, una volta completati i lavori di costruzione, ovvero scaduta la concessione assentita all'Autostrada Padova/Venezia Spa, ad una società per azioni costituita pariteticamente tra l'ANAS S.p.A. e la Regione Veneto o soggetto da essa interamente partecipato. La Società, quale organismo di diritto pubblico, esercita l'attività di gestione nel rispetto delle norme in materia di appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi ed è sottoposta al controllo diretto dei soggetti che la partecipano. I rapporti tra la Società ed i soggetti pubblici soci sono regolati, oltre che dagli atti deliberativi di trasferimento delle funzioni, sulla base di apposita convenzione. La Società assume direttamente gli oneri finanziari connessi al reperimento delle risorse necessarie per la realizzazione del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4 - Tronco Venezia/Trieste, anche subentrando nei contratti stipulati direttamente dall'ANAS S.p.A.. Alla Società è fatto divieto di partecipare, sia singolarmente sia con altri operatori economici, ad iniziative diverse che non siano strettamente necessarie per l'espletamento delle funzioni di cui al comma 289, ovvero ad esse direttamente connesse".

ANAS S.p.A. assieme alla Regione Veneto è socia di CAV con una partecipazione azionaria paritaria pari al 50%. ANAS è attualmente ancora il soggetto concedente con cui CAV ha stipulato la convenzione per la concessione della gestione del Passante di Mestre e delle tratte autostradali Venezia - Padova e Tangenzia-

le di Mestre (già in gestione ad altra Società cui la concessione era scaduta il 30/11/2009). La durata della concessione di CAV è stabilita fino al 31/12/2032. La suddetta convenzione - sottoscritta in data 30 gennaio 2009 ed approvata con Decreto Interministeriale n. 81 del 4 febbraio 2009 - è al momento della redazione del presente bilancio tuttora vigente ancorché siano intervenute notevoli novità sul piano convenzionale di cui già si è fatto cenno in altra parte della relazione e che riprenderemo sinteticamente anche nel successivo paragrafo.

Passiamo quindi agli aspetti salienti che hanno caratterizzato il rapporto con l'ANAS nel 2011.

La nuova Convenzione ed il nuovo Piano Economico - Finanziario

Già nel 2009, primo anno di vigenza dell'originaria ed iniziale convenzione, era apparso chiaro che tale atto necessitava di una rapida revisione ed aggiornamento: e ciò sia per adeguare la convenzione stessa a quanto intervenuto, anche sul piano normativo, successivamente alla stipula sia per recepire nel contempo nuove pattuizioni correlate e conseguenti alle esigenze soprattutto economiche e di investimenti nel frattempo individuate.

Su tutto - oltre agli aspetti normativi - si era comunque imposta un'assoluta priorità: CAV doveva dotarsi di un adeguato piano economico-finanziario per tener conto della necessità da un lato di finanziare adeguatamente gli interventi, soprattutto manutentivi, finalizzati all'adempimento dei vari obblighi di gestione dei tratti autostradali in concessione, dall'altro - e soprattutto - di trovare le risorse per gli ulteriori importanti investimenti relativi alle opere complementari e di completamento del sistema infrastrutturale del Passante di Mestre.

In data 23 marzo 2010 è stato pertanto sottoscritta con l'ANAS una nuova convenzione denominata "Convenzione Ricognitiva" recante in allegato un nuovo piano finanziario regolatorio e soprattutto un vero e proprio piano economico finanziario: è opportuno infatti ricordare che la convenzione base è corredata solo di un piano finanziario regolatorio, documento che non ha consentito - tra l'altro - la possibilità di presentarsi sul mercato finanziario per recuperare le risorse economiche necessarie a far fronte agli impegni convenzionalmente assunti da CAV.

È stato quindi dato avvio al procedimento approvativo della nuova convenzione: nelle more della conclusione di tale processo, CAV ed ANAS hanno nel frattempo in data 28 ottobre 2011 sottoscritto un Protocollo d'Intesa in base al quale la Concessionaria, nel prendere atto dell'esigenza di inserire nel nuovo atto convenzionale talune clausole (specificate in un apposito allegato), si è impegnata ad accettarle e recepirle in occasione della prima revisione del piano economico-finanziario (revisione che sarà effettuata dopo il perfezionamento del contratto di finanziamento per l'acquisizione delle risorse necessarie all'estinzione del debito nei confronti di ANAS): in tale occasione sarà pertanto sottoscritto un atto conven-

zionale che conterrà le clausole medesime.

Le nuove clausole hanno peso, significato ed importanza diversificati.

Indichiamo le più significative:

- in caso di scostamento del costo del debito riportato nel piano economico-finanziario si dovrà procedere al suo aggiornamento al fine di rideterminare l'equilibrio economico-finanziario con riallineamento del costo del debito stesso utilizzato nella determinazione del costo medio ponderato delle fonti di finanziamento;
- in caso di mancata o ritardata realizzazione degli investimenti previsti in convenzione si dovranno accantonare annualmente a bilancio nel passivo dello stato patrimoniale, nel fondo rischi ed oneri, gli importi corrispondenti ai seguenti benefici finanziari;
- in caso di investimenti programmati e non realizzati il recupero dei relativi importi dovrà avvenire in ragione di un principio di neutralità economica per la concessionaria in modo tale che la stessa non tragga benefici economici - finanziari; sono altresì previsti in tale eventualità oneri sanzionatori.

A distanza di quasi due anni dalla sottoscrizione della nuova convezione possiamo oggi finalmente vedere positivamente concluso l'iter procedimentale di approvazione.

Indichiamo di seguito i più recenti passaggi: in data 22 novembre 2011 è stato emanato, come previsto dalla vigente normativa, il Decreto Interministeriale n. 408 di approvazione della Convenzione Ricognitiva firmato dal Ministro dell'Economia e delle Finanze e del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti. Successivamente tale decreto è stato trasmesso alla Corte dei Conti per la registrazione. L'Organo di controllo, effettuate le verifiche di competenza in rapporto diretto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e formulate alcune osservazioni per le quali ha ottenuto le richieste delucidazioni, ha provveduto alla relativa registrazione del Decreto in data 23 febbraio 2012. Con nota del 09 marzo 2012 l'ANAS ha quindi trasmesso copia del Decreto medesimo alla CAV.

La nuova Convenzione Ricognitiva è dunque ora efficace: ciò determinerà conseguentemente tutta una serie di positivi effetti.

Va da sé - e non sembri pleonastico il ricordarlo - che quanto si potrà fare (ormai nel 2012) in ragione dell'intervenuta efficacia della nuova Convenzione non è stato possibile farlo - e lo diciamo con un certo rammarico - nel 2010 e nel 2011, in pratica un biennio, che da questo punto di vista, ha rappresentato una lunga fase di transizione.

Alcuni tra gli effetti principali e di non trascurabile rilevanza che riteniamo significativo indicare sono i seguenti:

- Tariffe di pedaggio: potranno essere adeguate secondo i criteri stabiliti dal nuovo art. 15 (Formula revisionale della tariffa media ponderata) con utilizzazione dei parametri relativi al tasso di inflazione reale, ai valori del coefficiente X e

del parametro K indicati nel nuovo piano economico-finanziario ed individuati al fine di una congrua remunerazione del capitale da investire.

- Contributi pubblici: l'emanazione del decreto dovrebbe agevolare l'acquisizione dei finanziamenti previsti all'art. 7 delle convenzione (contributi di ANAS a favore di CAV).
- Finanziamenti: la mancanza di un piano economico-finanziario approvato e quindi di una prospettiva economica certa ha precluso la possibilità di accedere al mercato del credito. Come noto, CAV ha la necessità di reperire - nei modi e forme di legge - il denaro necessario per rimborsare ad ANAS i costi dalla stessa sostenuti per la realizzazione del Passante; oltre a ciò servono ulteriori risorse per gli investimenti programmati relativi alle opere complementari e di completamento del Passante. CAV potrà dunque a breve instaurare una procedura di gara al fine di individuare il miglior offerente per l'acquisizione di un mutuo di rilevante entità ed adeguato alle esigenze, obblighi ed impegni finanziari assunti.
- Rimborsi ad ANAS: l'acquisizione del mutuo (di cui al precedente alinea) consentirà a CAV di restituire ad ANAS tutte le somme dalla stessa anticipate per la realizzazione del Passante comprensive di spese ed oneri finanziari nel limite degli importi come risultanti nel piano economico-finanziario. A questo proposito ed alla luce della situazione sopra descritta, ANAS con apposita nota del 09/12/2011 ha comunicato a CAV il differimento del termine per il rimborso delle suddette somme che, dall'originaria data del 30 giugno 2010 (inizialmente prevista nella vigente convenzione) successivamente spostata al 31 dicembre 2010 (e così indicata nella nuova convenzione in itinere) è stata ulteriormente prorogata al 31 dicembre 2011 e quindi da ultimo fissata al 30 giugno 2012.
- Pagamenti alla Società che ha costruito il Passante di Mestre: CAV sulla base di apposite disposizioni di ANAS (datate 17/09/2010 e 03/05/2011) nonché in applicazione di quanto previsto nel Protocollo d'Intesa sottoscritto tra CAV ed il Commissario Delegato in data 09/12/2010 ha provveduto - nelle more di approvazione della nuova convenzione - ad effettuare pagamenti (corrispondenti a tutto il 31 dicembre 2011 a quasi € 80 milioni) a titolo di anticipazioni a favore della Società che sta realizzando le opere complementari e di completamento del Passante. Anche in questo caso l'approvazione delle convenzione consentirà di "trattare" in modo definitivo e certo dal punto di vista contabile e di bilancio tali anticipazioni.

La situazione amministrativa - contabile tra CAV ed ANAS

Torniamo alla situazione attuale ed agli obblighi derivanti dalla vigente convenzione. 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.

Sulla base del quadro giuridico/convenzionale ed economico sopra descritto passiamo a precisare i rapporti di debito/credito con ANAS con valorizzazione di ogni voce evidenziando innanzi tutto che dalla sommatoria di debiti e crediti risulta un debito netto di CAV nei confronti di ANAS di € 876.353.702.

I crediti di CAV assommano a complessivi € 71.343.614 così suddivisi: € 70.537.502 (relativi al contributo pubblico di cui all'art. 1, comma 78, lettere c) e i) della legge 266/2005) ed € 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).

I debiti di CAV risultano pari a complessivi € 947.700.418 e sono così suddivisi: € 875.737.140 relativi al rimborso dei costi effettivamente sostenuti da ANAS per la realizzazione del Passante pari ad € 986.400.000 nonché € 20.828.985 relativi agli oneri finanziari capitalizzati fino alla data di inaugurazione del Passante ed in deduzione € 113.116.500 (relativi ai contributi pubblici di cui alla delibera CIPE n. 92 del 31/10/2002 già incassati da ANAS) oltre ad € 18.375.345, sempre in deduzione, (relativi a ricavi da pedaggio riferiti alle percorrenze chilometriche aggiuntive per il periodo antecedente la gestione del Passante, anche questi già incassati da ANAS nella sua veste, a quel tempo, di concessionario autostradale ed assimilati a contributi pubblici); € 26.391.612 (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); € 38.319.542 (per interessi maturati dopo l'apertura del Passante e calcolati fino al 31/12/2011 a valere da un lato sulle anticipazioni finanziarie erogate da ANAS per la copertura dei costi di realizzazione del Passante e dall'altro sulle opere complementari e di completamento); € 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); € 1.143.579 (per canone di concessione ex art. 10 della Legge 537/1993 ed art. 1, comma 1020 della Legge 296/2006); € 93.484 (per canoni di sub concessioni) ed € 62.384 (relativi ai costi del Consiglio di Amministrazione per la quota da riversare ad ANAS).

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.

Si evidenzia infine che l'ANAS ha comunicato a CAV che il contributo pubblico di € 70.537.500 di cui all'art. 1, comma 78 lettere c) ed i) della legge 266/2005 deve intendersi riferito ai costi di opere completamente realizzate: per tale motivo detta somma è stata portata in detrazione diretta del Passante autostradale di Mestre.

Attività di vigilanza

Nel corso dell'anno l'ANAS ha richiesto a CAV tutta una serie di informazioni, documentazioni e dati di carattere tecnico, amministrativo/contabile, programmatico, statistico, gestionale, ecc. prontamente forniti dalla Società: tali richieste sostanziano concretamente un'ampia e generale attività di controllo dell'Ente concedente, espletata per lo più attraverso il proprio Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali (IVCA), circa il rispetto degli obblighi convenzionali.

A questo proposito è doveroso segnalare che con nota del 05/03/2012 l'IVCA ha formalizzato alla Società l'apertura di un'istruttoria afferente la sottoscrizione in data 12/12/2011 di un Protocollo d'intesa con la Regione Veneto, la Provincia di Treviso e Veneto Strade Spa per la progettazione e realizzazione di un'opera complementare al Passante di Mestre denominata "Investimento n. 29 - Circonvallazione Nord di Mogliano".

Tale accordo prevede che CAV compartecipi al finanziamento dell'opera con € 5 milioni di cui € 2,8 milioni già erogati nel dicembre 2011. L'IVCA contesta a CAV il mancato rispetto dell'obbligo per la Concessionaria di acquisire la prevista autorizzazione dell'Ente Concedente prima di sottoscrivere qualsiasi accordo o convenzione con Enti terzi: su questo rilievo CAV ha presentato le proprie controdeduzioni.

L'ANAS ha effettuato altresì varie visite di controllo finalizzate a verificare le attività messe in atto da CAV per il mantenimento in efficienza della struttura e delle pertinenze in relazione ai programmi presentati all'ANAS stessa e nel rispetto di quanto previsto in convenzione.

In caso di segnalazioni e/o osservazioni CAV ha immediatamente provveduto al ripristino e/o alle riparazioni adempiendo agli obblighi convenzionali.

È opportuno ricordare che a fronte di tali obblighi della concessionaria puntualmente indicati all'art. 3 della convenzione, l'ANAS con lettera del 25 novembre 2009, aveva inviato a CAV il "Disciplinare in materia di sanzioni e penali" per l'erogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie (di cui al comma 86, lettera d) dell'art. 2 del D. L. 262 del 3 ottobre 2006 convertito dalla legge 286 del 24 novembre 2006) nonché per l'applicazione delle penali per inadempimenti

contrattuali (ai sensi del comma 83, lettera h) del medesimo decreto).

La convenzione base all'art. 21 individuava tale disciplinare come documento da concordarsi tra ANAS e CAV entro il 31 dicembre 2009: la nuova convenzione ricognitiva lo acquisisce ora formalmente quale proprio allegato.



RAPPORTI CON LA REGIONE VENETO

Lo statuto, in conformità a quanto disposto nella delibera CIPE del 27 gennaio 2007, prevede che, oltre all'assunzione della gestione autostradale e dei costi del Passante, la CAV finanzi, a ciò destinando gli utili di esercizio, la realizzazione di interventi di infrastrutturazione viaria indicati dalla Regione Veneto di concerto con il Ministero delle Infrastrutture.

Tale importante ruolo di CAV S.p.A. si disegnerà nel futuro sulla base delle indicazioni della Regione e in funzione delle disponibilità che la stessa CAV saprà creare anche a seguito dell'attenta gestione delle strutture in concessione.

Il ruolo, quindi, deve ancora concretizzarsi ma pare opportuno ricordare che, subentrando alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A., la CAV ha preso in carico alcuni impegni che di fatto anticipano l'assunzione del ruolo di supporto allo sviluppo della infrastrutturazione viaria del territorio. A soddisfazione di questi impegni, nel corso del 2010 la CAV aveva già erogato un contributo per la soluzione del "nodo di San Giuliano" nel comune di Venezia. Nel corso del 2011, invece, ha completato i lavori di adeguamento di una parte della SP 81 nel tratto compreso tra la nuova stazione autostradale di Mira/Oriago e la rotatoria sulla SS 309 in località Malcontenta.

Di là da questi contributi, i rapporti economici con la Regione Veneto restano limitati e alla data del 31 dicembre 2011 tali rapporti sono costituiti da un importo di 1.851.155 euro che la Regione Veneto verserà quale contributo per l'intervento di messa in sicurezza della SP 81.

Applicazione e rispetto delle direttive di cui alle deliberazioni della Giunta Regionale del Veneto n. 3966/2007 e n. 2951 /2010

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 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 nel corso del 2011 si è continuato il percorso per l'attuazione in azienda della disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica di cui al D.Lgs. 231/2001. L'attività ha permesso di definire un modello di organizzazione e controllo ex art. 6 del citato decreto, idoneo a prevenire la commissione, da parte di soggetti apicali o da sottoposti, dei reati previsti dal citato decreto. L'attività si completerà con la nomina dell'Organismo di Vigilanza e controllo che avrà il compito di verificare l'effettiva attuazione del modello organizzativo e il suo costante aggiornamento.

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 perso-

nale. 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 (art. 18 - con esclusione del comma 2 - e art. 66, comma 7 del D.I. 112 del 25.06.2008 e art. 9, comma 5, 28 e 29 e art. 114 comma 9, del D.L. 78 del 31.05.2010).

D) Direttive in materia di comunicazione alla Regione

La CAV con nota prot. 1400 del 07.02.2012 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 costo 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. 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 Società Consortile per Azioni con capitale sociale di € 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.

L’attività di pubblicità, svolta nelle forme compatibili con le norme di legge, consente vantaggi di scala per le consorziate e favorisce l’applicazione di criteri e modalità uniformi nella gestione del messaggio pubblicitario nelle aree che permettono tale attività.

L’attività di informazione all’utenza autostradale ha avuto maggior sviluppo ed ha visto la creazione e l’espansione di un centro di informazione. Il Centro raccoglie informazioni sul traffico e sulla viabilità direttamente dai Centri operativi delle Consorziate e rilancia i dati raccolti, 24 ore su 24, utilizzando canali di tipo diverso:

un numero telefonico opportunamente pubblicizzato (892489), notiziari radio ad ogni ora o, anche, comunicati intermedi in caso di gravi emergenze, notizie ed aggiornamenti sul sito internet del Centro.

Il Centro informativo gestisce anche il numero verde 800996099 gratuitamente a disposizione di tutti gli utenti per la richiesta di soccorso o per la segnalazione di problematiche di esercizio e di reclami.

L'attività di informazione all'utenza gestita in consorzio permette all'utenza di ottenere informazioni su più tratte interconnesse presso un unico punto di servizio. Dal canto loro, le Consorziate, anche attraverso lo sviluppo di questa attività, provvedono al miglioramento del servizio fornito agli utenti autostradali così come previsto all'art. 3.2 lett. i) della convenzione con l'ANAS.

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 2011 sostanzialmente in pareggio con circa 11 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 € 107.112,35 e la quota di partecipazione della Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A. è dello 0,9% per un valore di € 1.058,00.

Il Consorzio non ha scopo di lucro ed ha come obiettivo il coordinamento delle attività dei Consorziati al fine di migliorarne l'efficienza, lo sviluppo e la razionalizzazione nel settore energetico (elettrico o termico) fungendo da organismo di servizio. Al Consorzio aderiscono l'ANAS, la quasi totalità delle concessionarie autostradali italiane ed Autogrill.

Con l'adesione al Consorzio, la CAV ottiene notevoli vantaggi sul prezzo dell'energia elettrica.

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31.12.2011 STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO

STATO PATRIMONIALE

	31/12/2010	31/12/2011
ATTIVITA'		
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI		
I. Immobilizzazioni immateriali		
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	7.558	6.576
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	53.630.203	108.978.677
7) Altre immobilizzazioni immateriali	887.855.707	791.246.992
totale I	941.493.468	900.232.245
II. Immobilizzazioni materiali		
1) Terreni e fabbricati	0	33.096
2) Impianti e macchinario	384.400	316.768
3) Attrezzature industriali e commerciali	17.761	30.235
4) Altri beni	653.763	486.867
totale II	1.055.924	866.966
III. Immobilizzazioni finanziarie		
Partecipazioni in:		
b) Imprese collegate	274.191	277.008
d) Altre imprese	1.058	1.058
totale III	275.249	278.066
TOTALE B)	942.824.641	901.377.277
C) ATTIVO CIRCOLANTE		
I. Rimanenze		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	890.625	973.953
II. Crediti		
1) Crediti verso clienti	3.712.919	5.453.049
4bis) Crediti tributari	0	1.111.103
4ter) Crediti imposte anticipate	950.937	1.954.419
5) Verso altri:		
-esigibili entro 12 mesi	58.949.148	60.272.292
-esigibili oltre 12 mesi	47.025.567	42.335.267
totale II	110.638.571	111.126.130
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	0
IV. Disponibilità liquide		
1) Depositi bancari e postali	99.138.144	4.396.798
3) Denaro e valori in cassa	494.475	540.962
totale IV	99.632.619	4.937.760
TOTALE C)	211.161.815	117.037.843
D) RATEI E RISCONTI ATTIVI	5.881	3.347
TOTALE ATTIVITA'	1.153.992.337	1.018.418.467

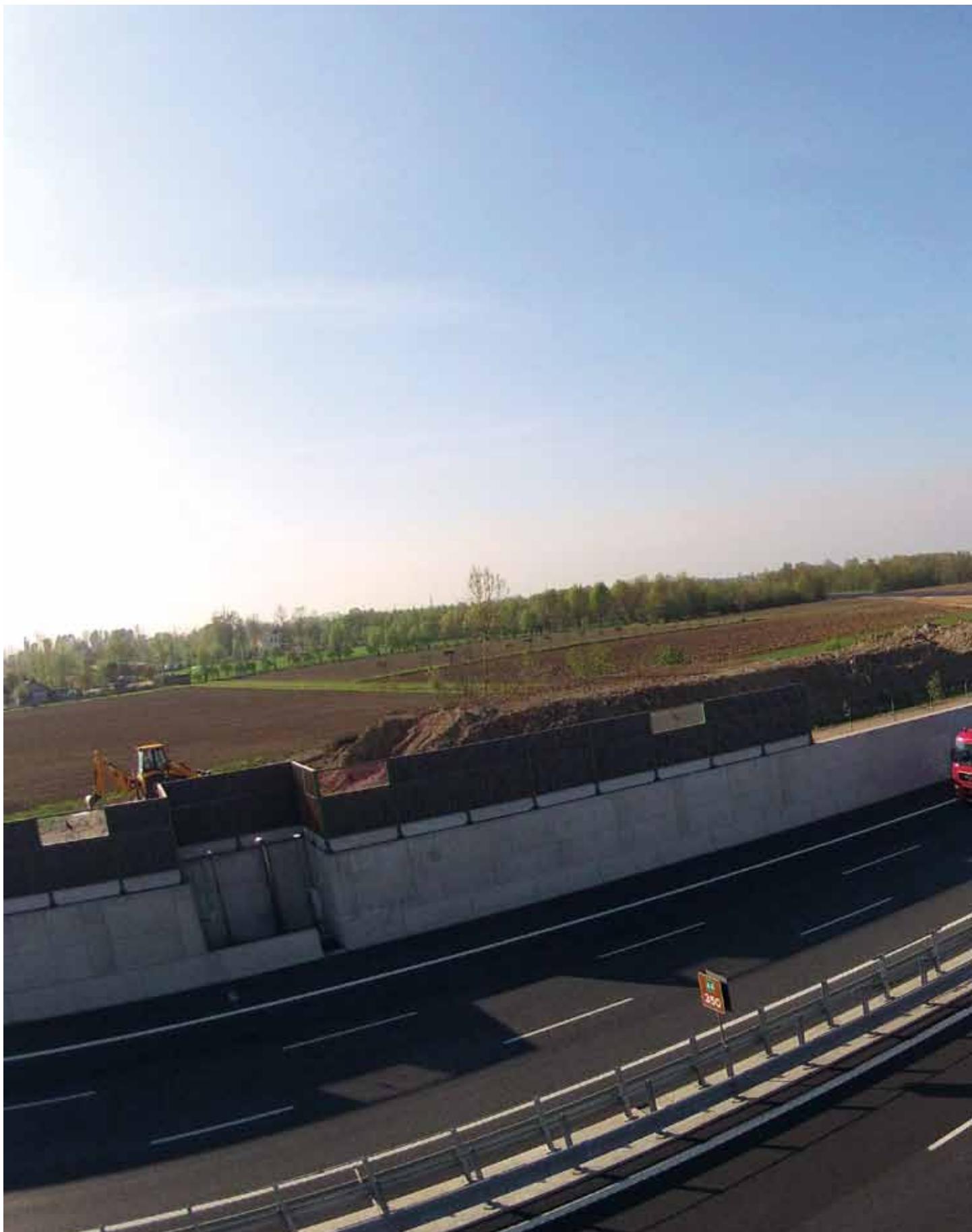
	31/12/2010	31/12/2011
PASSIVITÀ'		
A) PATRIMONIO NETTO		
I. Capitale sociale	2.000.000	2.000.000
IV. Riserva legale	400.000	400.000
VII. Altre riserve:		
- Riserva vincolata per sanzioni e penali	150.000	150.000
- Riserva straordinaria	6.830.751	27.243.118
- Riserva non distribuibile ex art. 2426 cc	0	251
IX. Utile (perdita) di esercizio	20.412.618	17.049.872
TOTALE A)	29.793.369	46.843.241
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI		
3) Altri:		
a) per rischi	150.000	150.000
b) per oneri	489.230	0
c) per rinnovi	2.250.000	7.186.624
TOTALE B)	2.889.230	7.336.624
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	568.950	497.982
D) DEBITI		
7) Debiti verso fornitori	6.875.219	5.686.991
10) Debiti verso imprese collegate	0	26.848
12) Debiti tributari	7.553.232	970.911
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	915.294	932.860
14) Altri debiti	1.105.395.001	956.053.462
TOTALE D)	1.120.738.746	963.671.072
E) RATEI E RISCONTI PASSIVI	2.042	69.548
TOTALE PASSIVITÀ"	1.153.992.337	1.018.418.467

	31/12/2010	31/12/2011
CONTI D'ORDINE		
Beni di terzi presso la Società	95.225	142.475
TOTALE CONTI D'ORDINE	95.225	142.475

CONTO ECONOMICO

	31/12/2010	31/12/2011
A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	129.259.175	134.827.821
5) Altri ricavi e proventi:	1.231.518	1.360.985
TOTALE A)	130.490.693	136.188.806
B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	1.155.119	982.596
7) Per servizi	17.347.514	18.168.480
8) Per godimento di beni di terzi	155.592	525.537
9) Per il personale:		
a) salari e stipendi	10.757.940	10.909.591
b) oneri sociali	3.401.479	3.445.403
c) trattamento di fine rapporto	775.744	802.322
e) altri costi	333.774	409.045
totale 9)	15.268.937	15.566.361
10) Ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	40.017.127	37.566.605
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	181.380	220.227
totale 10)	40.198.507	37.786.832
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-131.657	-83.328
13) Altri accantonamenti		
a) Accantonamento al fondo per oneri	489.230	0
b) Accantonamento al fondo per rinnovi	2.250.000	7.186.624
c) Utilizzo fondo per rinnovi	0	-2.250.000
14) Oneri diversi di gestione	11.826.620	17.904.230
TOTALE B)	88.559.862	95.787.332
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE	41.930.831	40.401.474

	31/12/2010	31/12/2011
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
16) Altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi	393.528	342.798
17) Interessi ed altri oneri finanziari	11.079.950	19.442.378
TOTALE C)	-10.686.422	-19.099.580
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE		
18) Rivalutazioni:		
a) di partecipazioni	251	2.817
TOTALE D)	251	2.817
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		
20) Proventi	0	5.596.417
21) Oneri	0	0
TOTALE E)	0	5.596.417
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	31.244.660	26.901.128
22) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) imposte correnti	11.731.302	10.854.738
b) imposte differite	0	0
c) imposte anticipate	-899.260	-1.003.482
totale 22)	-10.832.042	-9.851.256
23) Utile (perdita) dell'esercizio	20.412.618	17.049.872





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.

Nell'esercizio è effettuata una variazione nella classificazione delle immobilizzazioni immateriali. Le opere complementari e di completamento sono contabilizzate nell'esercizio 2011 nelle "immobilizzazioni in corso e acconti" anziché nelle "altre immobilizzazioni immateriali". Di conseguenza, in ossequio all'articolo 2423 del Codice Civile, la voce dell'esercizio precedente è adattata a quella dell'esercizio 2011.

Il corrispettivo contrattualmente definito spettante alla società di revisione legale per la revisione legale del bilancio d'esercizio ammonta a euro 33.000, salvo maggiorazione ISTAT e il rimborso di spese sostenute.

L'importo totale dei corrispettivi per altri servizi resi è pari a euro 12.000.

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, tranne il fondo per rinnovi, 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. e da altre opere realizzate sulla tratta gestita - 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 mac-

chine 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 € 41.261.223. I movimenti avvenuti nell'esercizio si possono così riassumere:

	Saldo al 31.12.2010	Incremento	Decremento	Giroconto	Saldo al 31.12.2011
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	7.558	13.762	14.744		6.576
Immobilizzazioni in corso e acconti	53.630.203	60.807.892	0	-5.459.418	108.978.677
Altre immobilizzazioni immateriali	887.855.707	424.813	102.492.946	5.459.418	791.246.992
Totale	941.493.468	61.246.467	102.507.690	0	900.232.245

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 ai costi sostenuti per la realizzazione delle opere complementari e di completamento del Passante Autostradale di Mestre. Per quanto riguarda il costo sostenuto per la messa in sicurezza della SP 81, viene spostato dalla voce immobilizzazioni in corso alla voce altre immobilizzazioni immateriali in quanto, durante l'esercizio 2011 l'opera è stata completamente realizzata ed è entrata in esercizio.

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

	Saldo al 31.12.2010	Incremento	Decremento	Giroconto	Saldo al 31.12.2011
Messa in sicurezza della SP 81	4.243.432	1.215.986	0	-5.459.418	0
Opere complementari e di completamento del Passante autostradale di Mestre	49.386.771	59.591.906	0	0	108.978.677
Totale	53.630.203	60.807.892	0	-5.459.418	108.978.677

Le altre immobilizzazioni immateriali si riferiscono al valore residuo dei costi per la realizzazione del Passante Autostradale di Mestre, l'indennizzo riconosciuto alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A., le altre opere realizzate sulla tratta gestita, l'intervento finalizzato alla soluzione del "nodo" viario di San Giuliano a Mestre e 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. Il decremento si riferisce alle quote di ammortamento di competenza e al contributo pubblico di € 70.537.502. L'ammortamento è effettuato a quote costanti sull'intero periodo concessionario.

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 31.12.2010	Incrementi per acquis.	Decrementi	Saldo al 31.12.2011	Saldo al 31.12.2010	Ammortamenti dell'esercizio	Decrementi	Saldo al 31.12.2011	Saldo al 31.12.2011	
Passante Autostradale di Mestre	875.737.141	0	70.537.502	805.199.639	68.827.965	33.725.822	5.596.417	96.957.370	708.242.269	
Indennizzo riconosciuto alla Soc. Ve/Pd	74.689.185	0	0	74.689.185	3.510.197	3.235.409	0	6.745.606	67.943.579	
Altre opere realizzate sulla tratta gestita	2.128.435	424.813	0	2.553.248	105.816	101.790	0	207.606	2.345.642	
Messa in sicurezza della SP 81	0	5.459.418	0	5.459.418	0	136.798	0	136.798	5.322.620	
Nodo viario di San Giuliano a Mestre	7.746.853	0	0	7.746.853	1.929	352.042	0	353.971	7.392.882	
Totali	960.301.614	5.884.231	70.537.502	895.648.343	72.445.907	37.551.861	5.596.417	104.401.351	791.246.992	

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 n. 244/2007 e dall'articolo 6.2 della Convenzione di concessione, comprendono costi effettivamente sostenuti di € 986.400.000, oneri finanziari capitalizzati fino alla data di inaugurazione del Passante di € 20.828.985 e, in detrazione, contributi pubblici (ai sensi della delibera CIPE n. 92 del 31 ottobre 2002) di € 113.116.500 già incassati da ANAS S.p.A., contributi pubblici (di cui all'art. 1 comma 78 lettere c) ed i) della Legge 266/2005) di € 70.537.502 contabilizzati nel 2011 in detrazione diretta del costo del Passante di Mestre, nonché ricavi netti relativi alle percorrenze chilometriche aggiuntive precedenti all'apertura del Passante, assimilati a contributi pubblici, di € 18.375.345. Per quanto riguarda gli Ammortamenti accumulati si registra un decremento relativamente al bene Passante Autostradale di Mestre pari ad € 5.596.417. Trattasi di una sopravvenienza attiva conseguente agli effetti applicativi di un'informazione comunicata da ANAS a CAV in data 16 aprile 2012. 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.

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 all'installazione di casse automatiche presso le stazioni autostradali di Preganziol e Spinea per € 1.266.681, alla realizzazione di due punti manutenzione per € 188.592, all'installazione di impianti di videosorveglianza per € 365.673 e ad altri costi per € 732.302.

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 31.12.2010	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2011
Terreni e fabbricati	0	34.838	1.742	33.096
Impianti e macchinario	384.400	31.420	99.052	316.768
Attrezzature industriali e commerciali	17.761	16.030	3.556	30.235
Altri beni	653.763	51.755	218.651	486.867
Totale immobilizzazioni materiali	1.055.924	134.043	323.001	866.966

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 € 49.213 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 elettrico-

niche, elettromeccaniche, computers, sistemi telefonici, automezzi e autoveicoli.

L'incremento delle immobilizzazioni materiali di € 134.043 si riferisce per € 27.479 ad acquisti di impianti sgombraneve e spargisale e per € 38.061 ad acquisti di mobili e arredi.

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
	Saldo al 31.12.2010	Incrementi per acquis.	Decrementi per vendite	Saldo al 31.12.2011	Saldo al 31.12.2010	Ammortamenti dell'esercizio	Decrementi per vendite	Saldo al 31.12.2011	
Immob. materiali									
Terreni e fabbricati	0	34.838	0	34.838	0	1.742	0	1.742	33.096
Impianti e macchinario	479.551	31.420	0	510.971	95.151	99.052	0	194.203	316.768
Attrezzature industriali e commerciali	21.618	16.030	0	37.648	3.857	3.556	0	7.413	30.235
Altri beni	797.468	51.755	117.603	731.620	143.705	115.877	14.829	244.753	486.867
Totali	1.298.637	134.043	117.603	1.315.077	242.713	220.227	14.829	448.111	866.966

Immobilizzazioni finanziarie

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

	Saldo al 31.12.2010	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2011
Società collegate:				
- Servizi Utenza Stradale S.C.p.A.	274.191	2.817	0	277.008
Altre Società:				
- Consorzio Autostrade Italiane Energia	1.058	0	0	1.058
Totali	275.249	2.817	0	278.066

La variazione in aumento riguarda la rivalutazione della partecipazione valutata con il metodo del patrimonio netto sulla base del progetto di bilancio 2011 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 € 55.728 derivanti dal service amministrativo (€ 41.080) e dalla gestione dell'attività pubblicitaria (€ 14.648) ; b) costi di € 217.645 derivanti dalla partecipazione alle spese del call center "Viaggiando ti informiamo".

88 BILANCIO D'ESERCIZIO 2011

Sono riportati alcuni dati relativi alle società partecipate riferiti al 31 dicembre 2010:

	Sede	Capitale Sociale	Patrimonio netto	Risultato d'esercizio	Quota Posseduta (%)
Società collegate:					
- Servizi Utenza Stradale S.C.p.A. (*)	Cessalto (TV)	516.460	1.108.033	11.270	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 2011

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

Rimanenze

La voce aumenta di € 83.328 ed è così composta:

	2010	2011
Beni di consumo	122.691	117.363
Beni destinati alla manutenzione	767.934	856.590
Totale	890.625	973.953

Crediti

Ammontano a € 111.126.130 e registrano un incremento di € 487.559 rispetto all'esercizio precedente.

Risultano crediti di scadenza superiore a 5 anni per un importo di € 23.512.500 riferiti a crediti verso l'ANAS per contributi da incassare.

La voce è così composta:

	2010	2011
Crediti verso clienti	3.712.919	5.453.049
Crediti tributari	0	1.111.103
Imposte anticipate	950.937	1.954.419
Crediti verso altri:		
- esigibili entro 12 mesi	58.949.148	60.272.292
- esigibili oltre 12 mesi	47.025.567	42.335.267
Totale	110.638.571	111.126.130

I crediti verso clienti aumentano di € 1.740.130 e si compongono come segue:

	2010	2011
Clienti	10.075	1.789.719
Clienti per fatture da emettere	3.702.844	3.663.330
Totale	3.712.919	5.453.049

I crediti verso clienti comprendono crediti verso la Provincia di Venezia (€ 444.406) 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 (€ 1.280.939) per lavori eseguiti direttamente dalla Società da trasferire all'impresa suddetta.

I crediti per fatture da emettere comprendono € 3.074.838 per royalties relative alle aree di servizio.

I crediti tributari aumentano di € 1.111.103 rispetto all'esercizio precedente:

	2010	2011
Erario c/credito IRES	0	1.111.103

La voce imposte anticipate aumenta di € 1.003.482 rispetto all'esercizio precedente e si riferisce a:

	2010	2011		
	Ammontare differenze temporanee	Effetto fiscale	Ammontare differenze temporanee	Effetto fiscale
Compensi Amministratori	52.000	14.300	117.014	32.179
Costi del personale	347.633	95.599	0	0
Accantonamento al fondo per rinnovi	2.250.000	706.500	5.988.853	1.646.934
Accantonamento al fondo oneri	489.230	134.538	0	0
Interessi passivi	0	0	1.001.113	275.306
Totale	3.138.863	950.937	7.106.980	1.954.419

I crediti verso altri diminuiscono di € 3.367.156 e si compongono come segue:

	2010	2011
Società autostradali Interconnesse	28.603.089	28.826.845
Credito verso ANAS per anticipazioni	3.677.747	0
Credito verso ANAS per contributo pubblico ex art. 1, c. 78, L. 266/2005		
- esigibile entro 12 mesi	23.512.502	28.215.002
- esigibile oltre 12 mesi	47.025.000	42.322.500
Vari		
- esigibile entro 12 mesi	3.155.810	3.230.445
- esigibile oltre 12 mesi	567	12.767
Totale	105.974.715	102.607.559

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

90 BILANCIO D'ESERCIZIO 2011

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.

I crediti vari esigibili entro 12 mesi comprendono: a) crediti verso la Regione Veneto (€ 1.851.155) e il Comune di Venezia (€ 514.188) 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 € 58.990. I crediti vari esigibili oltre 12 mesi di € 12.767 sono riferiti a depositi cauzionali.

Disponibilità liquide

La voce diminuisce di € 94.694.859 ed è così composta:

	2010	2011
Depositi bancari e postali	99.138.144	4.396.798
Denaro e valori in cassa	494.475	540.962
Totale	99.632.619	4.937.760

I depositi bancari e postali sono costituiti da: a) depositi postali di € 133.551; b) depositi bancari di € 3.295.447; c) versamenti pedaggi non ancora accreditati in c/c di € 967.800.

Ratei e risconti attivi

Registrano un decremento di € 2.534 rispetto all'esercizio precedente.

	2010	2011
Risconti attivi	5.881	3.347

Informazioni sullo stato patrimoniale: passività

Patrimonio netto

Il patrimonio netto aumenta rispetto all'esercizio precedente di € 17.049.872 ed è così composto:

	Saldo al 31.12.2010	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2011
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	6.830.751	20.412.367	0	27.243.118
- Riserva non distribuibile ex art. 2426 cc	0	251	0	251
- Riserva vincolata per sanzioni e penali	150.000	0	0	150.000
IX. Utile (perdita) d'esercizio	20.412.618	17.049.872	20.412.618	17.049.872
Totale	29.793.369	37.462.490	20.412.618	46.843.241

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

L'Assemblea dei Soci del 23 maggio 2011 ha deliberato di destinare l'utile d'esercizio 2010 di € 20.412.618 a riserva straordinaria per € 20.412.367 e a riserva non distribuibile ex art. 2426 cc per € 251.

La riserva vincolata per sanzioni e penali trae origine da un provvedimento sanzionario comunicato in data 9 aprile 2010 da ANAS - IVCA; con tale provvedimento, infatti, l'ANAS - IVCA non ha richiesto il pagamento della sanzione comminata ma ha imposto di destinare le somme corrispondenti ad un'apposita riserva vincolata.

92 BILANCIO D'ESERCIZIO 2011

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 disp.	Riepilogo delle utilizzazioni effett. nei tre precedenti esercizi	Per copertura perdite	Per altre ragioni
Capitale	2.000.000					
- Capitale Sociale						
Riserve di utili						
- Riserva legale	400.000	B	0			
- Riserva straordinaria	27.243.118	A, B, C	27.243.118			
- Riserva non distribuibile ex art. 2426	251	A, B	251			
- Riserva vincolata	150.000	B	0			
Totale	29.793.369			27.243.369		
Quota non distribuibile				251		
Residua quota distribuibile				27.243.118		

Legenda

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

	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straord.	Riserva vincolata	Riserva non distribuibile ex art. 2426	Utili (perdite) portati a nuovo	Risultato dell'esercizio	Totale
All'inizio dell'esercizio 2010	2.000.000	0	- 1	0	0	-39.485	7.420.237	9.380.751
A riserva legale		400.000						400.000
A riserva straordinaria			6.830.752					6.830.751
A riserva vincolata				150.000				150.000
Utili (perdite) portati a nuovo						39.485		39.485
Utilizzo del risultato d'esercizio 2009							- 7.420.237	- 7.420.237
Risultato dell'esercizio 2010							20.412.618	20.412.618
Alla chiusura dell'esercizio 2010	2.000.000	400.000	6.830.751	150.000	0	0	20.412.618	29.793.369
A riserva straordinaria			20.412.367					20.412.367
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 corrente	2.000.000	400.000	27.243.118	150.000	251	0	17.049.872	46.843.241

Fondo per rischi ed oneri

Registra un incremento netto di € 4.447.394. I movimenti avvenuti nel corso dell'esercizio sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2010	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2011
Fondo per rischi	150.000	0	0	150.000
Fondo per oneri	489.230	0	489.230	0
Fondo per rinnovi	2.250.000	7.186.624	2.250.000	7.186.624
Totali	2.889.230	7.186.624	2.739.230	7.336.624

Il fondo per rischi si riferisce alla sanzione di € 150.000 notificata dall'ANAS S.p.A. - Ispettorato Vigilanza Concessioni 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 decremento netto di € 70.968. I movimenti intervenuti nell'esercizio sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2010	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2011
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	568.950	802.322	873.290	497.982

L'incremento si riferisce all'accantonamento relativo all'esercizio; il decremento comprende, tra l'altro, € 139.876 per liquidazioni di fine rapporto ed € 709.627 per trasferimenti all'INPS, al Fondo Astri e ad altre forme di previdenza integrativa.

Debiti

Ammontano a € 963.671.072 e registrano un decremento di € 157.067.674. 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 diminuisce di € 1.188.228 rispetto all'esercizio precedente. In dettaglio la voce è così costituita:

	2010	2011
Fornitori	1.787.486	2.203.600
Fornitori per fatture da ricevere	5.049.462	3.419.345
Ritenute cauzionali contrattuali	38.271	64.046
Totale	6.875.219	5.686.991

B) Debiti verso imprese collegate

La voce aumenta di € 26.848 rispetto all'esercizio precedente e si riferisce ad un debito verso la società collegata Servizi Utenza Stradale S.c.p.A..

	2010	2011
Debiti verso imprese collegate	0	26.848

C) Debiti tributari

La voce diminuisce di € 6.582.321 ed è così costituita:

	2010	2011
Erario c/Irpef su lavoro dipendente e autonomo	403.029	449.921
Erario c/Ires	5.921.662	0
Erario c/Irap	1.132.856	251.273
Erario c/lva	95.685	269.717
Totale	7.553.232	970.911

D) Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce subisce un incremento di € 17.566 rispetto all'esercizio precedente.

	2010	2011
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	915.294	932.860

E) Altri debiti

La voce diminuisce di € 149.341.539 rispetto all'esercizio precedente ed è così composta:

	2010	2011
Società autostradali Interconnesse	6.154.436	5.987.773
Entrate dello Stato		
- Canone di concessione (MEF)	1.586.203	1.579.229
- Canone di concessione (ANAS)	1.148.630	1.143.579
- Canone di sub-concessione (ANAS)	96.340	93.484
- Integrazione canone (ANAS)	121.510	0
Personale	678.928	802.599
Debito verso ANAS		
- Rimborso costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre	854.908.155	854.908.155
- Rimborso costi opere complementari e di completamento del Passante	49.386.771	26.391.613
- Interessi passivi capitalizzati	20.828.985	20.828.985
- Interessi passivi maturati	19.222.377	38.319.541
- Percorrenze chilometriche aggiuntive	5.952.676	5.952.676
Debito verso Società Autostrade di VE/PD		
- Indennizzo	74.689.185	0
Contributo pubblico art. 1, c. 78, L. 266/2005	70.537.500	0
Vari	83.305	45.828
Totale	1.105.395.001	956.053.462

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 € 2.816.292 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 all’integrazione canone ex art. 19, comma 9 bis, L. 102/09 anch’esso a favore di ANAS.

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 € 946.400.970 comprende: a) debito per rimborso dei costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre di € 854.908.155; b) debito per rimborso dei costi delle opere complementari e di completamento del Passante Autostradale di Mestre di € 26.391.613; 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 € 38.319.541, di cui € 9.268.622 relativi al 2009, € 9.953.755 relativi al 2010 e € 19.097.164 relativi al 2011; 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 € 67.506.

	2010	2011
Risconti passivi	2.042	69.548

Conti d'ordine

I conti d'ordine sono costituiti da:

	2010	2011
Beni di terzi presso la Società	95.225	142.475

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 € 136.188.806 e aumenta di € 5.698.113 pari al 4,4% 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:

	2010	2011
Proventi da pedaggio:		
- proventi da pedaggio	113.951.350	113.450.327
- Sovraprezzo tariffario ex L.296/2006 / Integrazione canone di concessione ex L. 102/09	8.584.667	14.625.121
Altri proventi autostradali:		
- aree di servizio	4.556.642	4.399.681
- partecipazione delle Società interconnesse ai costi di esazione	1.382.597	1.533.581
- recupero spese transiti eccezionali e mancati pagamenti	783.919	819.111
Totale	129.259.175	134.827.821

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 19,480 (relativo alle percorrenze chilometriche aggiuntive per il finanziamento del Passante).

Nel 2011 i proventi da pedaggio (al netto del canone integrativo ANAS) risultano in valori assoluti diminuiti di € 501.023 pari al - 0,4%. Tale situazione è stata determinata da due fattori: traffico e tariffe.

Per quanto riguarda il traffico registriamo una diminuzione complessiva dei veicoli-chilometro paganti pari al - 0,20% cui ha contribuito, oltre ad una generale staticità, anche la diminuzione (- 400 metri) delle percorrenze chilometriche alle barriere (da km 19,880 a km 19,480).

Per quanto riguarda le tariffe segnaliamo che sono variate in diminuzione anche nel 2011 (terzo anno consecutivo) con le medesime percentuali degli anni precedenti (- 1,18% sul Passante e - 1,00% su tutti gli altri tratti in concessione): rimandiamo su queste tematiche ad altro specifico capitolo della relazione.

L'importo dell'integrazione del canone a favore di ANAS è stato determina-

to dall'applicazione di quanto previsto per il 2011 dall'art. 15, comma 4, del D. L. 78/2010 convertito con L. 122/2010: su ogni chilometro percorso sono stati applicati ulteriori 2 millesimi per le classi A e B (erano 3 millesimi nel primo semestre 2010, diventati 4 millesimi nel secondo semestre 2010 raggiungendo la quota di 6 millesimi a chilometro dall'1/01/2011) nonché ulteriori 6 millesimi per le classi 3, 4 e 5 (erano 9 millesimi nel primo semestre 2010, diventati 12 millesimi nel secondo semestre 2010 raggiungendo la quota di 18 millesimi a chilometro dall'1/01/2011). Per gli effetti della norma succitata l'integrazione del canone ANAS è aumentata di € 6.040.453 (+ 70,4%).

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 € 156.961 (- 3,4%) in relazione ad una generale contrazione del fatturato vendite ed in particolare dei carburanti.

I proventi relativi alla partecipazione delle società interconnesse ai costi di esazione registrano un importante incremento pari al + 10,9%. Ricordiamo che questa voce di ricavo è determinata da quanto previsto all'articolo 17 della convenzione di interconnessione tra tutte le società autostradali italiane nonché da uno specifico accordo bilaterale con la Società Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.A. relativo alla stazione di Padova Est che ha dispiegato, quest'ultimo, i suoi effetti a regime a partire dal 2011.

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

B) Altri ricavi e proventi

	2010	2011
Altri ricavi e proventi	1.231.518	1.360.985

Gli altri ricavi e proventi comprendono proventi per sub-concessioni di € 274.528, risarcimento danni causati dagli utenti alle attrezzature autostradali di € 235.655, service amministrativo di € 41.080, lavori conto terzi di € 468.254 e altri ricavi di € 341.468.

Costi della produzione

Ammontano a € 95.787.332 riportando un incremento rispetto all'esercizio precedente di € 7.227.470 pari all'8,2%.

100 BILANCIO D'ESERCIZIO 2011

La voce è così composta:

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

Tale voce registra un decremento rispetto all'esercizio precedente di € 172.523 pari al 14,9% ed è suddivisa come segue:

	2010	2011
Acquisto beni destinati alla manutenzione	745.270	540.410
Acquisto altri beni	409.849	442.186
Totale	1.155.119	982.596

- B) Costi per servizi

La voce è costituita da:

	2010	2011
Manutenzioni e rinnovi:		
- annuali	6.629.759	5.315.932
- a cadenza periodica	0	1.451.321
Lavori c/terzi	578.845	468.254
Servizi di funzionamento:		
- partecipazione ai costi di esazione	4.448.314	4.474.350
- elaborazione dati traffico ed introiti	923.035	924.516
- energia elettrica	1.678.635	2.018.256
- altri	1.340.952	1.678.792
Servizi amministrativi:		
- consulenze	67.600	0
- servizi professionali amministrativi	272.958	369.060
- servizi professionali tecnici	126.628	233.460
- assicurazioni	357.542	407.080
- telefonici	81.116	73.214
- buoni pasto	220.627	210.585
- altri	347.241	248.711
Compensi amministratori	189.480	181.968
Compensi sindaci	84.782	104.969
Totale	17.347.514	18.168.480

I costi per servizi aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 820.966 pari al 4,7%.

Le manutenzioni ammontano complessivamente a € 6.767.253 (€ 6.629.759 nell'esercizio precedente) e registrano un incremento di € 137.494 pari al 2,1%.

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 (€ 179.655)

e di altri costi (€ 10.324).

C) Costi per godimento di beni di terzi

	2010	2011
Costi per godimento di beni di terzi	155.592	525.537

I costi per godimento di beni di terzi aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 369.945 e si riferiscono al noleggio auto (€ 502.381) e ad altri noleggi (€ 23.156).

D) Costi per il personale

Tale voce è così suddivisa:

	2010	2011
Salari e stipendi	10.757.940	10.909.591
Oneri sociali	3.401.479	3.445.403
Trattamento di fine rapporto	775.744	802.322
Altri costi	333.774	409.045
Totale	15.268.937	15.566.361

I costi per il personale aumentano rispetto all'esercizio precedente complessivamente di € 297.424 pari al 1,9%.

Il numero medio dei dipendenti è stato, nel corso dell'esercizio, di 234,90 unità (236,06 nell'esercizio precedente) e pertanto il costo medio per dipendente risulta pari a € 66.268 (€ 66.755 nell'esercizio precedente).

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

	31.12.2010	31.12.2011	Consistenza media 2011
Dirigenti	3	3	3
Quadri	8	8	8
Impiegati:	122	121	121,06
- tempo pieno	105	102	
- tempo parziale	16	18	
- a termine	1	1	
Addetti esazione:	96	94	95,84 (*)
- tempo pieno	67	67	
- tempo parziale	29	27	
- a termine	0	0	
Operai	7	7	7
Totale	236	233	234,90

(*) La consistenza media degli addetti all'esazione è determinata considerando anche il personale a tempo determinato (5 unità nel 2011).

102 BILANCIO D'ESERCIZIO 2011

E) Ammortamenti

Gli ammortamenti diminuiscono rispetto all'esercizio precedente di € 2.411.675 e sono così suddivisi:

	2010	2011
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	40.017.127	37.566.605
Ammortamento immobilizzazioni materiali	181.380	220.227
Totale	40.198.507	37.786.832

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) ad altri ammortamenti di € 605.374. 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 € 1.742, ammortamenti di impianti e macchinario di € 99.052, ammortamenti di attrezzature industriali e commerciali di € 3.556 e ammortamenti di altri beni di € 115.877.

F) Variazioni delle rimanenze

	2010	2011
Variazione delle rimanenze	- 131.657	- 83.328

La voce variazioni delle rimanenze è data dalla differenza tra le rimanenze iniziali pari a € 890.625 e le rimanenze finali pari ad €973.953.

G) Altri accantonamenti

	2010	2011
Accantonamento al fondo per rinnovi	2.250.000	7.186.624
Utilizzo fondo per rinnovi	0	- 2.250.000
Accantonamento al fondo per oneri	489.230	0
Totale	2.739.230	4.936.624

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

H) Oneri diversi di gestione

Tale voce aumenta rispetto all'esercizio precedente di € 6.077.610 pari 51,4% ed è così composta:

	2010	2011
Imposte e tasse	98.515	259.710
Integrazione canone di concessione ex art. 19 c. 9 bis L. 102/09	8.584.667	14.625.121
Canone di concessione ex art. 10 L. 537/93 e art. 1, comma 1020, L. 296/2006	2.734.832	2.722.808
Canone di sub-concessione ex art. 13 della Convenzione	96.340	93.484
Altri costi	312.266	203.107
Totale	11.826.620	17.904.230

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 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:

	2010	2011
Proventi finanziari:		
- proventi diversi	393.528	342.798
Interessi ed altri oneri finanziari	11.079.950	19.442.378
Totale	10.686.422	19.099.580

I proventi finanziari sono riferiti a interessi attivi sui conti correnti bancari e postali di € 331.554 e ad altri interessi attivi di € 11.244.

Gli interessi passivi ed altri oneri finanziari comprendono a) interessi passivi di € 18.065.481 maturati sulle somme anticipate dall'ANAS; b) interessi passivi di € 339.682 maturati sull'importo dell'indennizzo da riconoscere alla Società

delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.; c) interessi passivi di € 1.031.684 maturati sull'importo dei lavori per le opere complementari e di completamento; d) interessi passivi di € 1.115 derivanti dal conto corrente di interconnessione; e) altri interessi passivi di € 4.416.

Rettifiche di valore di attività finanziaria

Tale voce è così composta:

	2010	2011
Rivalutazione		
- di partecipazione	251	2.817
Svalutazione		
- di partecipazione	0	0
Totale	251	2.817

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:

	2010	2011
Proventi straordinari	0	5.596.417
Oneri straordinari	0	0
Totale	0	5.596.417

I proventi straordinari si riferiscono a sopravvenienze attive. Le informazioni attinenti a tale apposizione sono contenute sia nella presente Nota Integrativa alla voce Immobilizzazioni Immateriali (Passante Autostradale di Mestre) all'attivo dello Stato Patrimoniale sia nella parte introduttiva della Relazione sulla Gestione ai cui passaggi si fa rinvio.

Imposte sul reddito

Tale voce è così composta:

	2010	2011
Imposte sul reddito:		
- IRES	9.421.798	8.293.961
- IRAP	2.309.504	2.560.777
- imposte differite passive	0	0
- imposte differite attive (imposte anticipate)	- 899.260	- 1.003.482
Totale	10.832.042	9.851.256

Rendiconto finanziario

		31/12/2010	31/12/2011
A	Disponibilità Liquide Iniziali	42.780.584	99.632.619
B	Flusso generato dalla gestione reddituale		
	Operazioni di gestione reddituale		
	- Utile netto d'esercizio	20.412.618	17.049.872
	- Ammortamento immobilizzazioni immateriali	40.017.126	37.566.605
	- Ammortamento tecnico immobilizzazioni materiali	181.380	220.227
	- Accantonamento al fondo TFR	775.744	802.322
	- Accantonamento al fondo rischi e oneri	2.739.230	7.186.624
	- Utilizzo fondo rischi e oneri	-150.000	-2.739.230
	- (Incremento) Decremento delle rimanenze	-131.657	-83.328
	- (Incremento) Decremento dei crediti	-5.947.193	-487.559
	- (Incremento) Decremento dei ratei e risconti attivi	-5.881	2.534
	- (Decremento) Incremento TFR al netto dell'accantonamento	-771.442	-873.290
	- (Decremento) Incremento debiti verso fornitori	2.239.519	-1.188.228
	- (Decremento) Incremento debiti verso imprese collegate	0	26.848
	- (Decremento) Incremento debiti tributari	1.758.557	-6.582.321
	- (Decremento) Incremento debiti vs. istituti di previdenza	553.990	17.566
	- (Decremento) Incremento altri debiti	76.175.176	-149.341.539
	- (Decremento) Incremento ratei/risconti passivi	2.042	67.506
	TOTALE	137.849.209	-98.355.391
C	Flusso generato dalla gestione degli investimenti		
	Attività di investimento		
	- Aumento di immobilizzazioni immateriali (al netto di contributi e rettifiche del fondo ammortamento)	-80.427.174	3.694.618
	- Aumento di immobilizzazioni materiali	-294.750	-31.269
	- Aumento di immobilizzazioni finanziarie	-275.250	-2.817
	TOTALE	-80.997.174	3.660.532
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	56.852.035	-94.694.859
F	Disponibilità liquide finali	99.632.619	4.937.760

PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA

PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA

Signori Azionisti,

Vi abbiamo illustrato le principali problematiche che il Consiglio di amministrazione ha affrontato nel 2011 ed i fatti salienti intervenuti nel corso dell'esercizio e dopo la sua chiusura nei primi mesi del 2012.

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 2011 composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa;
- a destinare l'utile d'esercizio 2011 pari a € 17.049.872;
 - a riserva non distribuibile ex art. 2426 c.c. per € 2.817;
 - a riserva straordinaria per € 17.047.055.

Venezia, 18 aprile 2012

Per il Consiglio di Amministrazione

IL PRESIDENTE

Tiziano Bembo



ALLEGATI

TABELLA ANAS: STATO DEGLI INVESTIMENTI

TABELLA RIEPILOGATIVA INVESTIMENTI BENI REVERSIBILI (Tabella 1)

	Spesa progressiva al 31/12/2010			Spesa dell'anno 2011			Complessivo al 31/12/2011			
	Lavori	Somme a Disposizione	Oneri Finanziari	Lavori	Somme a Disposizione	Oneri Finanziari	Lavori	Somme a Disposizione	Oneri Finanziari	Total
Passante Autostrale Mestre			875.737			-70.537				805.200
Altre opere realizzate sulla tratta gestita			2.128			425				2.553
Indennizzo per subentro			74.689			0				74.689
Opere complementari e di completamento del Passante Auostradale di Mestre			49.378			59.592				108.979
Immobilizzazioni immateriali (contributi a terzi)			11.990			1.216				13.206
	0	0	1.013.922	0	0	-9.304	0	0	0	1.004.627

N.B.: La tabella sopra riportata rappresenta un riepilogo degli investimenti in beni reversibili. CAV, nella sua qualità di concessionaria per la sola gestione, in realtà non ha realizzato né realizza direttamente alcun investimento ma, in conformità a quanto convenzionalmente previsto, opera o in termini di rimborso dei costi sostenuti dall'effettivo realizzatore o in termini di erogazione di contributi a terzi. Ad ogni buon conto la sudetta tabella viene ugualmente presentata: tuttavia non essendo a conoscenza di CAV la scomposizione tra importi per lavori, per somme a disposizione e per oneri finanziari è stata compilata solo la colonna totale di ogni singola voce.



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 2011 abbiamo svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge adottando tra l'altro i Principi di comportamento raccomandati dai Consigli Nazionali 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 2011, 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 delle gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo effettuate dalla Società;
- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile della società tramite raccolta di informazioni dai responsabili e incontri con la società di revisione ai fini del reciproco scambio di dati e informazioni rilevanti e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- la contabilità è stata sottoposta ai controlli previsti dalla normativa da parte della società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., che nel corso degli incontri periodici avuti con il Collegio non ha evidenziato rilievi a riguardo;

- per quanto riguarda la gestione finanziaria si rinvia a quanto riferito nella relazione sulla gestione redatta dal Consiglio di Amministrazione in merito alla scadenza del debito nei confronti di ANAS relativo ai costi di realizzazione del Passante di Mestre;
- 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;
- 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;
- nel corso dell'esercizio il Consiglio di amministrazione ha dato avvio al progetto di adozione del Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del D.lgs 231/2001, che è stato ultimato ed adottato nei primi mesi del 2012.

Abbiamo esaminato il bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2011 in merito al quale si evidenzia 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.
- Considerando anche le informazioni che in questi giorni abbiamo ricevuto dalla Società di Revisione, proponiamo all'Assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2011, così come redatto dagli Amministratori.
- 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. 6 riunioni del Collegio ed assistendo alle n. 4 riunioni del Consiglio di Amministrazione.
- In via conclusiva, considerando anche le risultanze dell'attività svolta dall'organo di controllo contabile, risultanze contenute nell'apposita relazione emessa in data 27 aprile 2012 proponiamo all'Assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso al dicembre 2011 così come redatto dal Consiglio di Amministrazione nonché la relativa proposta di destinazione dell'utile dell'esercizio.

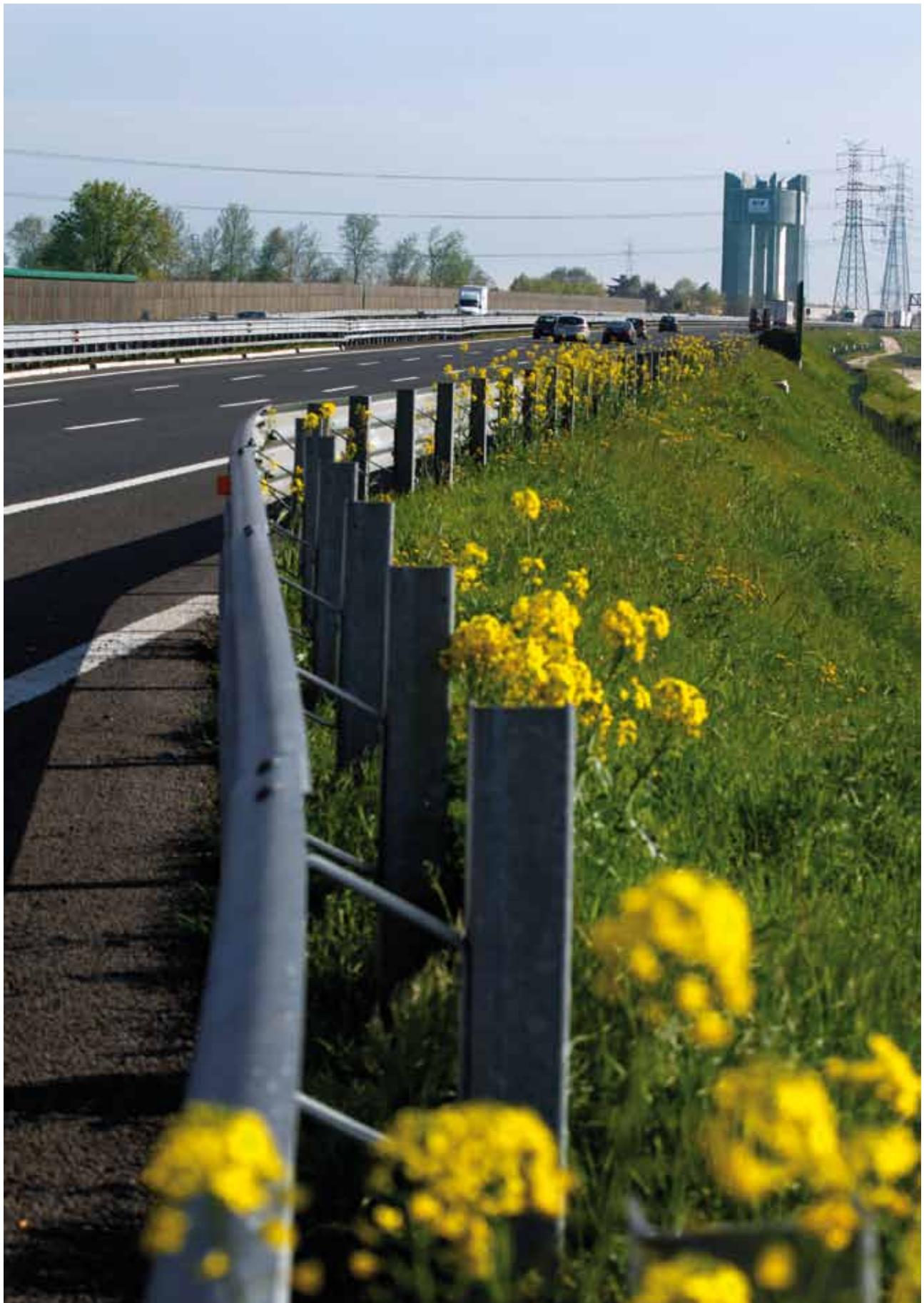
Venezia, 27 aprile 2012

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





**RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 DEL DLGS
27 GENNAIO 2010, N°39**

Agli Azionisti di
Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio di Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA chiuso al 31 dicembre 2011. La responsabilità della redazione del bilancio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete agli amministratori di Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi di revisione emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accettare 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 da noi emessa in data 6 maggio 2011.

- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio di Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA al 31 dicembre 2011 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.
- 4 La responsabilità della redazione della relazione sulla gestione in conformità a quanto previsto dalle norme di legge compete agli amministratori di Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA. È di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio, come richiesto dalla legge. 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 e raccomandato dalla Consob. A nostro giudizio la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio di Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA al 31 dicembre 2011.

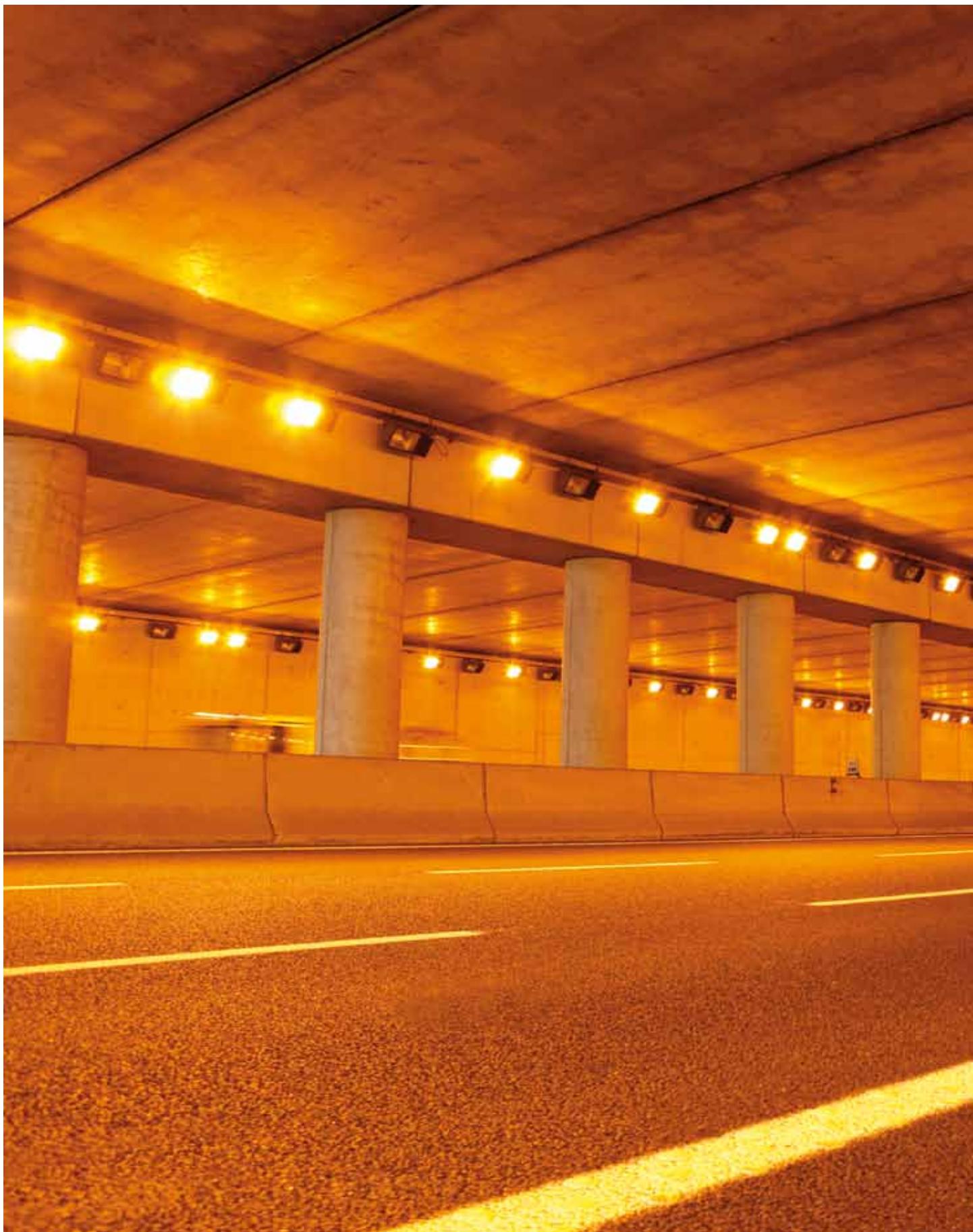
Udine, 27 aprile 2012

PricewaterhouseCoopers SpA

Maria Cristina Landro
(Revisore legale)

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n. 43 dell'Albo Consob - Altri Uffici: **Bari** 70124 Via Don Luigi Guanella 17 Tel. 0805640211 - **Bologna** Zola Predosa 40069 Via Tevere 18 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25123 Via Borgo Pietro Wuhrer 23 Tel. 0303697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Piazza dei Martiri 58 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521242848 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Via Graziosi 73 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Feliscenti 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001





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)

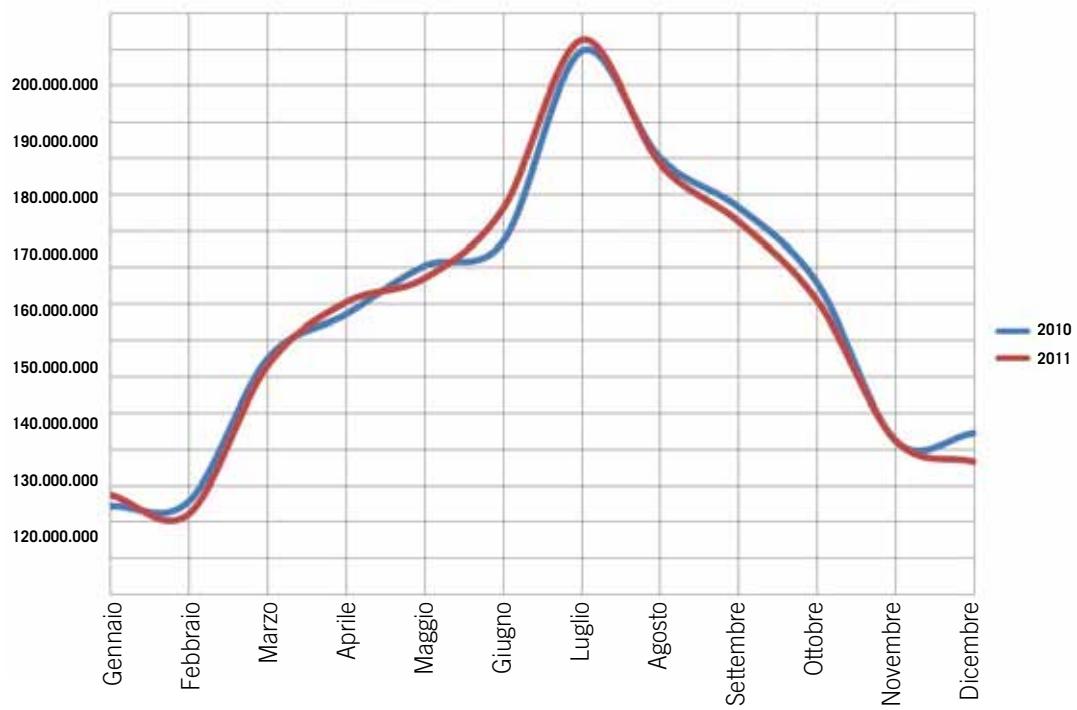
Mesi	Classe					Totale
	A	B	3	4	5	
Gennaio	-	-	-	-	-	-
Febbraio	53.210.026	7.779.792	1.255.736	938.194	8.985.015	72.168.763
Marzo	75.983.137	11.257.220	1.824.102	1.329.612	12.327.138	102.721.209
Aprile	80.744.468	11.790.120	1.891.705	1.270.621	11.522.346	107.219.260
Maggio	82.806.315	12.033.187	1.978.854	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

Mesi	Classe					Totale
	A	B	3	4	5	
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

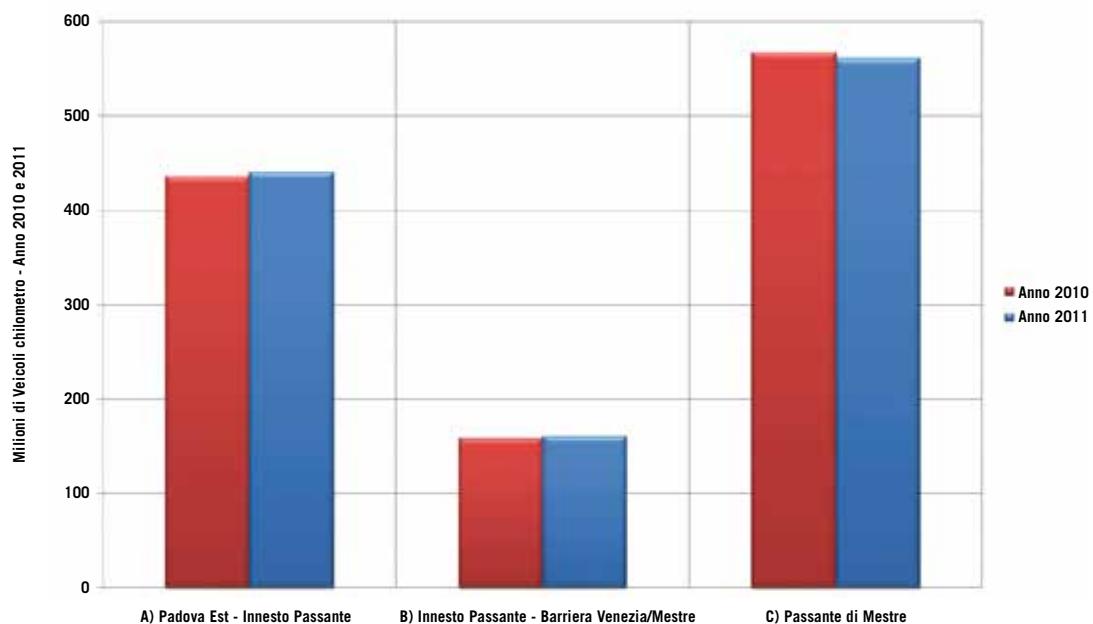
Mesi	Classe					Totale
	A	B	3	4	5	
Gennaio	101.485.179	13.025.543	2.007.696	1.587.094	15.655.868	133.761.380
Febbraio	95.578.963	14.125.486	2.194.042	1.783.587	17.442.500	131.124.578
Marzo	110.661.044	16.639.336	2.555.255	2.037.804	19.635.876	151.529.315
Aprile	119.878.941	17.654.453	2.742.766	1.917.275	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

VEICOLI CHILOMETRO PAGANTI - ANDAMENTO MENSILE DEI TOTALI MESE

**VEICOLI CHILOMETRI PAGANTI
SUDDIVISI PER SINGOLI TRATTI - SISTEMA CHIUSO**

	Anno 2010	Anno 2011	
	Veicoli chilometro	Veicoli chilometro	Variazione %
Sistema chiuso			
A) Padova Est - Allacciamento A4/A57 (Innesto Passante)	435.315.584	439.793.465	1,03
B) Allacciamento A4/A57 (Innesto Passante) - Barriera Venezia/Mestre	158.556.347	160.446.762	1,19
A + B	593.871.931	600.240.227	1,07
C) Passante di Mestre	566.640.684	560.989.872	-1,00
Total (A + B + C)	1.160.512.615	1.161.230.099	0,06

SISTEMA CHIUSO



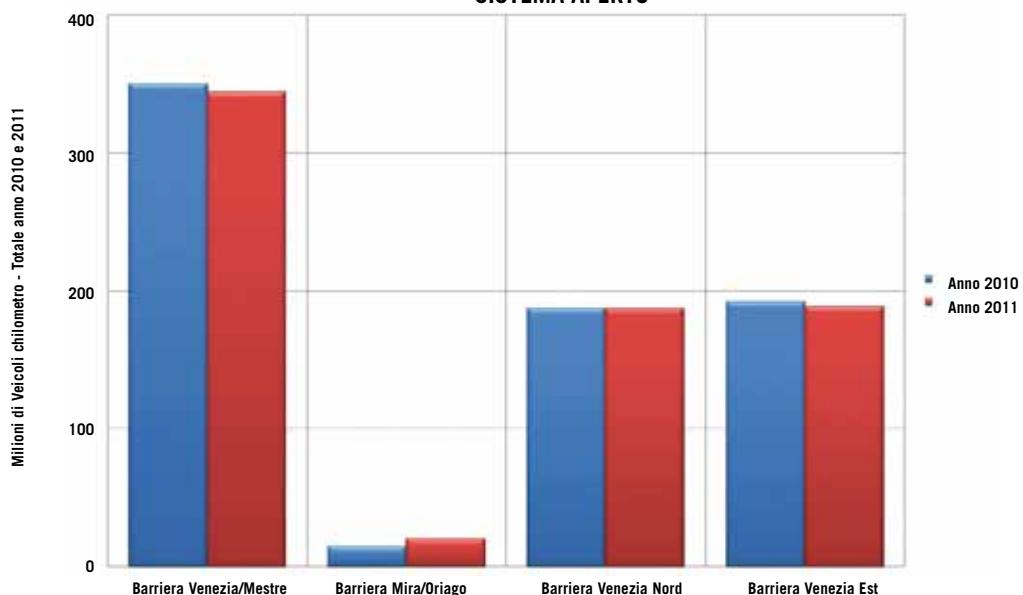
**TRANSITI E VEICOLI CHILOMETRI PAGANTI
SUDDIVISI PER BARRIERE - SISTEMA APERTO**

Sistema aperto	2010				2011			
	Transiti alle barriere	Veicoli chilometro 6,2	Veicoli chilometro 19,880	Veicoli chilometro totale	Transiti alle barriere	Veicoli chilometro 6,2	Veicoli chilometro 19,480	Veicoli chilometro totale
A) Barriera Venezia/Mestre (A57 - CAV)	13.404.255	83.106.381	266.476.590	349.582.971	13.398.368	83.069.882	261.000.209	344.070.091
B) Barriera Mira/Oriago (A57 - CAV)	580.108	3.596.670	11.532.547	15.129.217	780.816	4.841.059	15.210.296	20.051.355
C) Barriera Venezia Nord (A27 - ASPI)	7.174.716	44.483.239	142.633.354	187.116.593	7.273.517	45.095.805	141.688.111	186.783.916
D) Barriera Venezia Est (A4 - AA.VV.)	7.351.890	45.581.718	146.155.573	191.737.291	7.324.773	45.413.593	142.686.578	188.100.171
Totale (A+B+C+D)	28.510.969	176.768.008	566.798.064	743.566.072	28.777.474	178.420.339	560.585.194	739.005.533

Variazione % 2010 - 2011

	Transiti alle barriere	Veicoli chilometro 6,2	Veicoli chilometro 19,880/19,480	Veicoli chilometro totale
A) Barriera Venezia/Mestre (A57 - CAV)	-0,04	-0,04	-2,06	-1,58
B) Barriera Mira/Oriago (A57 - CAV)	34,60	34,60	31,89	32,53
C) Barriera Venezia Nord (A27 - ASPI)	1,38	1,38	-0,66	-0,18
D) Barriera Venezia Est (A4 - AA.VV.)	-0,37	-0,37	-2,37	-1,90
Totale (A + B + C + D)	0,93	0,93	-1,10	-0,61

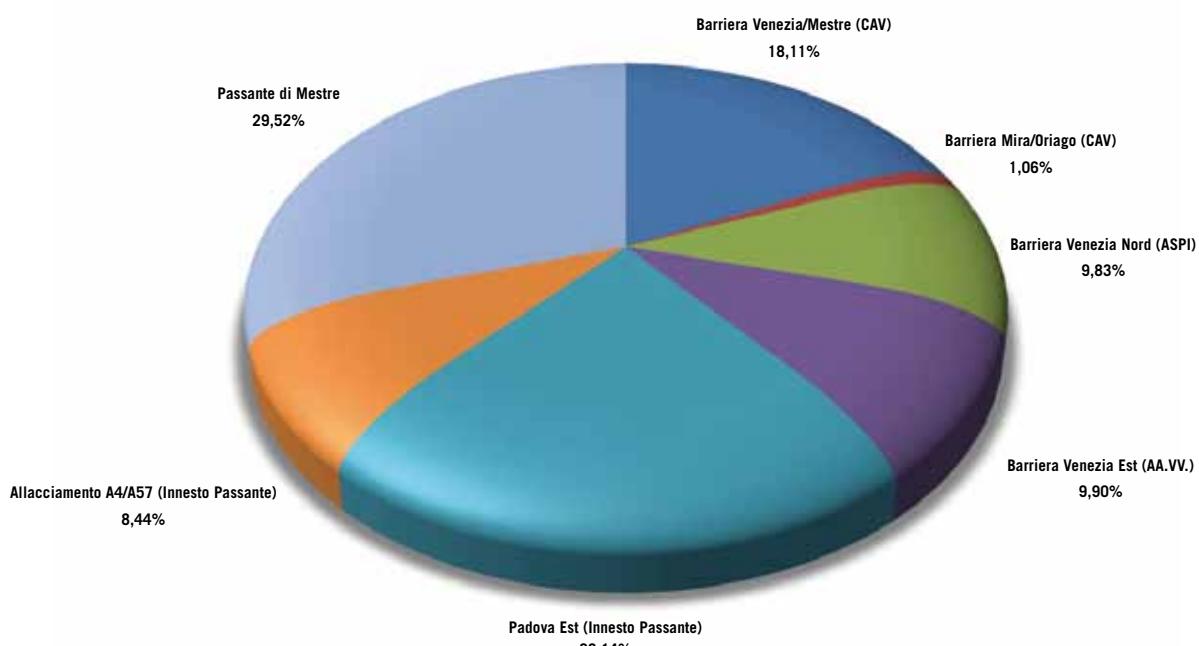
SISTEMA APERTO



**VEICOLI CHILOMETRI PAGANTI SUDDIVISI PER SINGOLI TRATTI IN SISTEMA CHIUSO
E PER BARRIERE IN SISTEMA APERTO
ANNO 2011**

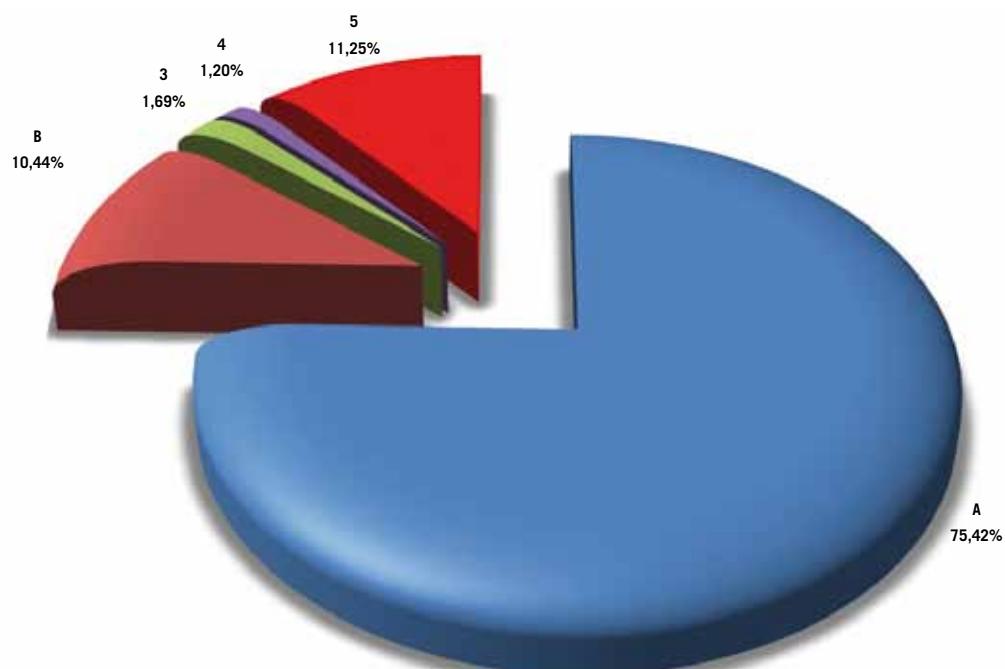
Sistema chiuso	Veicoli chilometro	Sistema aperto	Transiti alle barriere	Veicoli chilometro x km 6,200	Veicoli chilometro x km 19,480	Veicoli chilometro totale
A) Padova Est - Allacciamento A4/A57 (Innesto Passante)	439.793.465	A) Barriera Venezia/Mestre (A57 - CAV)	13.398.368	83.069.882	261.000.209	344.070.090
B) Allacciamento A4/A57 (Innesto Passante) - Barriera Venezia/Mestre	160.446.762	B) Barriera Mira/Oriago (A57 - CAV)	780.816	4.841.059	15.210.296	20.051.355
A + B	600.240.227	C) Barriera Venezia Nord (A27 - ASPI)	7.273.517	45.095.805	141.688.111	186.783.917
C) Passante di Mestre	560.989.872	D) Barriera Venezia Est (A4 - AA.VV.)	7.324.773	45.413.593	142.686.578	188.100.171
Totale (A + B + C)	1.161.230.099	Totale (A + B + C + D)	28.777.474	178.420.339	560.585.194	739.005.532

	Anno 2010	Anno 2011	Variazione %
Totale v/km (sistema aperto + sistema chiuso)	1.904.078.686	1.900.235.631	-0,20



SUDDIVISIONE DEL TRAFFICO PER CLASSI TARIFFARIE**(Totale veicoli chilometro paganti)****Sistema chiuso più sistema aperto****ANNO 2011**

	Classe	Veicoli/km	%
Veicoli leggeri	A	1.433.126.109	75,42
	B	198.462.666	10,44
Veicoli pesanti	3	32.161.810	1,69
	4	22.744.551	1,20
	5	213.740.496	11,25
Totale		1.900.235.632	100



**VEICOLI EFFETTIVI - VEICOLI/KM - VEICOLI TEORICI
TRAFFICO PAGANTE
ANNO 2010 E 2011**

SISTEMA CHIUSO	Anno 2010	Anno 2011	Variazione %
Veicoli effettivi annui	40.611.840	40.865.538	0,62
Veicoli effettivi medi giornalieri	111.265	111.960	0,62
Veicoli chilometro annui	1.160.512.615	1.161.230.099	0,06
Veicoli chilometro medi giornalieri	3.179.487	3.181.452	0,06
Veicoli teorici	20.862.773	20.875.691	0,06
Veicoli teorici medi giornalieri	57.158	57.194	0,06

SISTEMA APERTO	Anno 2010	Anno 2011	Variazione %
Veicoli annui alle 4 barriere	28.510.969	28.777.474	0,93
Veicoli medi giornalieri alle 4 barriere	78.112	78.842	0,93
Veicoli chilometro annui:			
per km 6,200	176.768.008	178.420.339	0,93
per km 19,880 nel 2010 e per km 19,480 nel 2011	566.798.064	560.585.194	-1,10
Totale v/km annui	743.566.072	739.005.533	-0,61
Veicoli chilometro medi giornalieri	2.037.167	2.024.673	-0,61

SISTEMA CHIUSO + SISTEMA APERTO	Anno 2010	Anno 2011	Variazione %
Veicoli chilometro annui	1.904.078.687	1.900.235.632	-0,20

**TRAFFICO PRESSO LE STAZIONI DI CAV RIPARTITO
SECONDO LA PROVENIENZA E LA DESTINAZIONE
ANNO 2011**

ENTRATE	USCITE						Totale
	Preganziol	Spinea	Venezia/ Mestre	Mirano/Dolo	Mira/Oriago	Padova Est	
PREGANZIOL	-	52.408	4.732	4.169	562	118.299	180.170
SPINEA	68.289	-	70.689	7.284	1.578	197.362	345.202
VENEZIA - MESTRE	1.802	7.371	-	3.066.672	2.256.307	1.758.771	7.090.923
MIRANO - DOLO	4.320	3.053	2.931.895	-	162.411	967.254	4.068.933
MIRA - ORIAGO	355	529	2.060.731	144.870	-	97.424	2.303.909
PADOVA EST	153.227	198.103	1.739.407	1.017.153	115.886	-	3.223.776
ASPI SPA (Tronchi A23/A27)	507.368	143.074	6.067	11.185	1.829	560.024	1.229.547
AUTOVIE VENETE	312.942	136.441	8.893	10.404	2.677	523.306	994.663
BRENNERO	35.279	32.544	323.123	37.650	20.350	174.959	623.905
MILANO SERRAVALLE	11.365	8.246	83.013	8.853	3.798	45.686	160.961
BRESCIA/PADOVA	197.939	207.899	2.295.107	582.560	157.955	2.227.158	5.668.618
CENTRO PADANE	5.648	4.873	52.685	6.085	3.435	32.942	105.668
ASPI SPA (Tronco MI/BS)	61.832	51.922	493.980	48.426	21.063	246.615	923.838
ASPI SPA (Altri tronchi)	157.543	168.526	1.431.878	391.503	98.348	453.602	2.701.400
ALTRÉ	13.278	12.071	98.923	9.860	4.517	35.200	173.849
Totale	1.531.187	1.027.060	11.601.123	5.346.674	2.850.716	7.438.602	29.795.362

USCITE	ENTRATE						Totale
	Preganziol	Spinea	Venezia/ Mestre	Mirano/Dolo	Mira/Oriago	Padova Est	
PREGANZIOL	-	68.289	1.802	4.320	355	153.227	227.993
SPINEA	52.408	-	7.371	3.053	529	198.103	261.464
VENEZIA - MESTRE	4.732	70.689	-	2.931.895	2.060.731	1.739.407	6.807.454
MIRANO - DOLO	4.169	7.284	3.066.672	-	144.870	1.017.153	4.240.148
MIRA - ORIAGO	562	1.578	2.256.307	162.411	-	115.886	2.536.744
PADOVA EST	118.299	197.362	1.758.771	967.254	97.424	-	3.139.110
ASPI SPA (Tronchi A23/A27)	249.270	116.068	1.245	8.621	540	556.821	932.565
AUTOVIE VENETE	294.072	105.094	1.484	9.248	594	539.880	950.372
BRENNERO	18.634	17.494	356.704	40.545	17.896	152.789	604.062
MILANO SERRAVALLE	7.429	4.653	82.060	8.415	2.392	38.961	143.910
BRESCIA/PADOVA	144.800	177.657	2.321.370	561.979	128.578	1.994.816	5.329.200
CENTRO PADANE	4.212	3.278	73.437	6.979	2.516	29.292	119.714
ASPI SPA (Tronco MI/BS)	33.578	24.779	519.685	46.510	16.861	192.161	833.574
ASPI SPA (Altri tronchi)	111.449	147.924	1.648.593	395.234	81.592	572.761	2.957.553
ALTRÉ	6.845	5.328	113.622	9.370	3.935	30.354	169.454
Totale	1.050.459	947.477	12.209.123	5.155.834	2.558.813	7.331.611	29.253.317

TRAFFICO INTERNO TRA LE STAZIONI DI VENEZIA/MESTRE, MIRA/ORIAGO E MIRANO/DOLO
(non assoggettato a pedaggio)
ANNO 2011

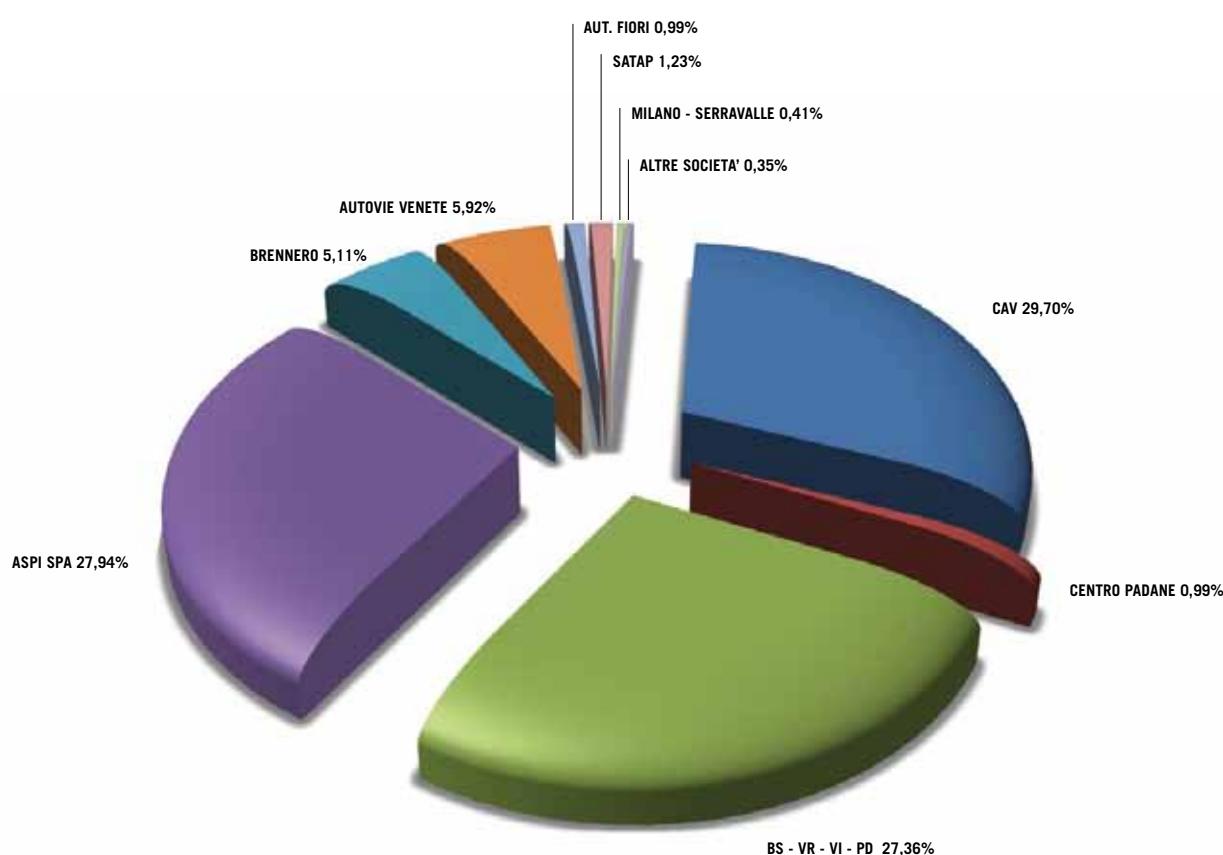
Percorso		Transiti	Variazione %	Veicoli chilometro in sistema chiuso		Veicoli chilometro in sistema aperto	
Entrata	Uscita			km 9.800	km 2.000	km 6.200	km 19.480
Venezia/Mestre	Mira/Oriago	2.256.307	5,22				
Mira/Oriago	Venezia/Mestre	2.060.731	-16,22				
	Totale	4.317.038	6,24		8.634.076	26.765.636	84.095.900
Venezia/Mestre	Mirano/Dolo	3.066.672	8,35				
Mirano/Dolo	Venezia/Mestre	2.931.895	6,87				
	Totale	5.998.567	7,62	58.785.957		37.191.115	116.852.085
Mirano/Dolo	Mira/Oriago	162.411	51,62				
Mira/Oriago	Mirano/Dolo	144.870	16,29				
	Totale	307.281	32,63	3.011.354		1.905.142	5.985.834
Totale generale		10.622.886	2,05	61.797.311	8.634.076	65.861.893	206.933.819
						Totale v/km in sistema chiuso	Totale v/km in sistema aperto
						70.431.387	272.795.712
						Totale v/km complessivi	343.227.099

INTROITI DA PEDAGGIO RAPPORTI TRA SOCIETA' INTERCONNESSE ANNO 2011
(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	10.778			
ASPI SPA (differito)				104.164
ASPI SPA (contestuale)		10.140	17.407	
BS - VR - VI - PD		9.927	5.185	
BRENNERO		1.853	1.275	
AUTOVIE VENETE		2.148	13.068	
CENTRO PADANE		358	321	
AUT. FIORI		361	444	
SATAP		447	383	
MILANO - SERRAVALLE		148	391	
ALTRÉ SOCIETÀ'		127	190	
Totale	10.778	25.509	38.664	104.164

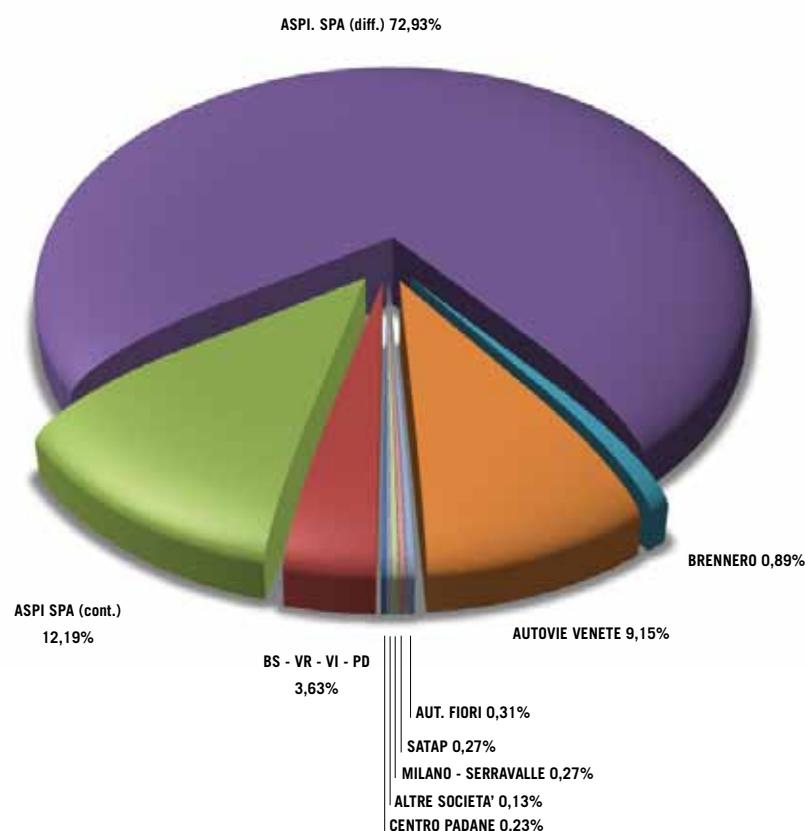
**PEDAGGI CONTESTUALI RISCOSSI PRESSO LE STAZIONI DELLA SOCIETA' CAV
RIPARTO PER COMPETENZA
ANNO 2011**

Società	Importi in migliaia	Incidenza % su totale
CAV	10.778	29,7
CENTRO PADANE	358	0,99
BS - VR - VI - PD	9.927	27,36
ASPI SPA	10.140	27,94
BRENNERO	1.853	5,11
AUTOVIE VENETE	2.148	5,92
AUT. FIORI	361	0,99
SATAP	447	1,23
MILANO - SERRAVALLE	148	0,41
ALTRÉ SOCIETÀ'	127	0,35
Totale	36.287	100



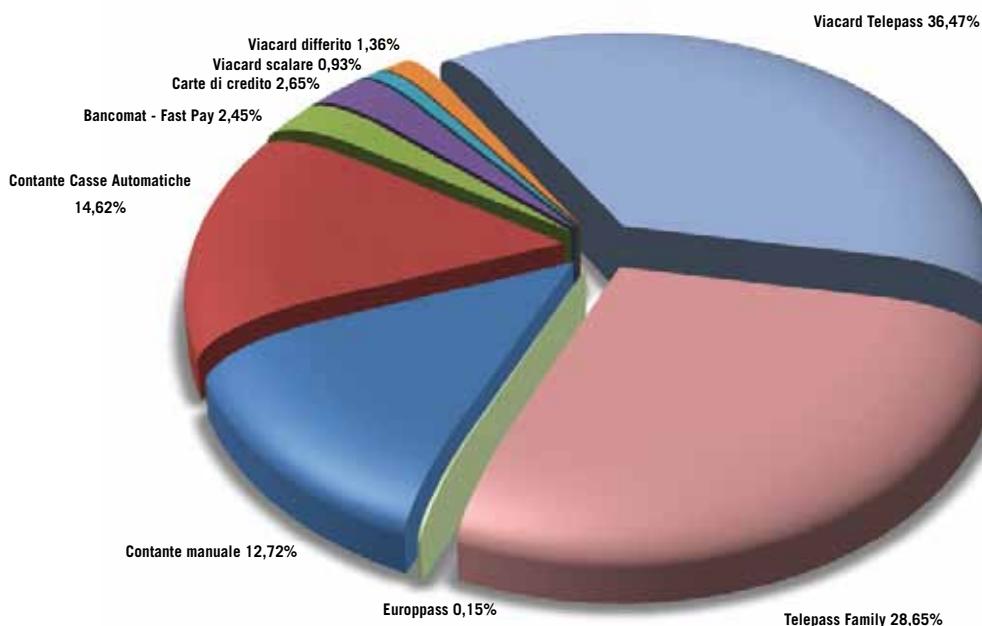
**PEDAGGI ATTRIBUITI ALLA SOCIETA' CAV DALLE SOCIETA' INTERCONNESSE
ANNO 2011**

Società	Importi in migliaia	Incidenza % su totale
CENTRO PADANE	321	0,23
BS - VR - VI - PD	5.185	3,63
ASPI SPA (cont.)	17.407	12,19
ASPI. SPA (diff.)	104.164	72,93
BRENNERO	1.275	0,89
AUTOVIE VENETE	13.068	9,15
AUT. FIORI	444	0,31
SATAP	383	0,27
MILANO - SERRAVALLE	391	0,27
ALTRÉ SOCIETÀ	190	0,13
Totale	142.828	100,00



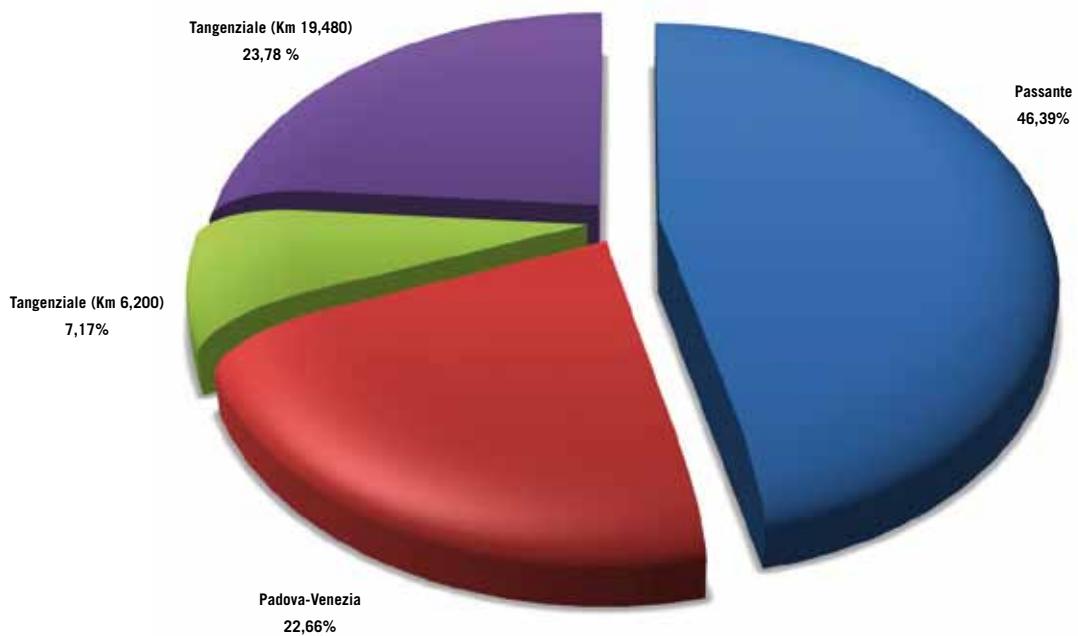
TIPOLOGIA DI PAGAMENTO IN USCITA PRESSO STAZIONI CAV
(espressa in termini percentuali sul totale)
ANNI 2010 e 2011

Tipo pagamento	2010 %	2011 %
Contante manuale	14,49	12,72
Contante Casse Automatiche	13,62	14,62
Totale contante	28,11	27,34
Bancomat - Fast Pay	2,38	2,45
Carte di credito	2,50	2,65
Viacard scalare	1,01	0,93
Viacard differito	1,60	1,36
Totale automatizzato con transito non dinamico	7,49	7,39
Viacard Telepass	36,43	36,47
Telepass Family	27,78	28,65
Europass	0,19	0,15
Totale automatizzato con transito dinamico	64,40	65,27
Totale	100	100



RICAVI DA PEDAGGIO (al netto di IVA e del canone integrativo ANAS)
SUDDIVISI PER TRATTI AUTOSTRADALI
ANNO 2011

Tratti	Introiti (€/milioni)	Incidenza %	Tariffa media unitaria netta alla Società
Sistema chiuso			€/km
- Passante	52,70	46,39	0,09394
- Padova - Venezia	25,70	22,66	0,04282
Total	78,40	69,05	
Sistema aperto			€/km
- per km 6,200	8,1	7,17	0,04540
- per km 19,480	27,0	23,78	0,04816
Total	35,1	30,95	
Total complessivo	113,5	100,00	0,05970



INCIDENTI
ANNI 2010 E 2011

SISTEMA CHIUSO A4 + A57					
Incidenti con conseguenze alle persone		Tasso per 100 milioni di v/km		Variazione % del tasso	Tasso nazionale
	2010	2011	2010	2011	
Leggeri	45	41	5,25	4,8	-8,57
Pesanti	40	34	13,01	10,96	-15,76
Totali	85	75	7,30	6,44	-11,78
n. feriti	145	139	12,45	11,93	-4,18
n. morti	10	3	0,86	0,26	-69,77
Incidenti senza conseguenze alle persone		Tasso per 100 milioni di v/km		Variazione % del tasso	
	2010	2011	2010	2011	
Leggeri	104	54	12,13	6,32	-47,90
Pesanti	92	70	29,92	22,55	-24,63
Totali	196	124	16,83	10,64	-36,78
Incidenti complessivi		Tasso per 100 milioni di v/km		Variazione % del tasso	
	2010	2011	2010	2011	
Leggeri	149	95	17,38	11,11	-36,08
Pesanti	132	104	42,92	33,51	-21,92
Totali	281	199	24,13	17,08	-29,22

SISTEMA APERTO A57 - TWM						
Incidenti complessivi		Variazione %		SISTEMA APERTO - RACCORDO AEROPORTO		
	2010	2011		2010	2011	
Leggeri	69	52	-24,64	Leggeri	17	21
Pesanti	36	43	19,44	Pesanti	5	3
Totali	105	95	-9,52	Totali	22	24
n. feriti	25	62	148,00	n. feriti	14	10
n. morti	0	0	-	n. morti	0	0

AREE DI SERVIZIO VENDITE DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI

Benzine (litri venduti)				Gasoli (litri venduti)			
IMPIANTI	2010	2011	Var. %	IMPIANTI	2010	2011	Var. %
Marghera Ovest	2.947.000	2.547.000	-13,57	Marghera Ovest	9.780.000	9.806.000	0,27
Marghera Est	811.000	652.000	-19,61	Marghera Est	4.445.000	4.159.000	-6,43
Arino Ovest	3.306.000	2.818.000	-14,76	Arino Ovest	12.054.000	10.496.000	-12,93
Arino Est	2.381.000	2.080.000	-12,64	Arino Est	9.541.000	8.621.000	-9,64
Totale	9.445.000	8.097.000	-14,27	Totale	35.820.000	33.082.000	-7,64

GPL (litri venduti)				Lubrificanti (Kg venduti)			
IMPIANTI	2010	2011	Var. %	IMPIANTI	2010	2011	Var. %
Marghera Ovest	-	-	-	Marghera Ovest	1.773	1.669	-5,87
Marghera Est	-	-	-	Marghera Est	586	336	-42,66
Arino Ovest	2.139.000	1.839.000	-14,03	Arino Ovest	3.018	3.283	8,78
Arino Est	2.063.000	1.598.000	-22,54	Arino Est	2.311	1.849	-19,99
Totale	4.202.000	3.437.000	-18,21	Totale	7.688	7.137	-7,17

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

IMPIANTI	2010	2011	Var. %
Marghera Ovest	29	27	-6,90
Marghera Est	3	3	0,00
Arino Ovest	76	72	-5,26
Arino Est	90	85	-5,56
Totale	198	187	-5,56

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

IMPIANTI	2010	2011	Var. %
Marghera Ovest	442	446	0,90
Marghera Est	272	322	18,38
Arino Ovest	3.312	3.278	-1,03
Arino Est	1.228	1.239	0,90
Totale	5.254	5.285	0,59

AREE DI SERVIZIO ATTIVITA' COMMERCIALI COLLATERALI

(Market presso autobar e ristorante / fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2010	2011	Var. %
Marghera Ovest	149	145	-2,68
Marghera Est	94	94	0,00
Arino Ovest	1.133	1.116	-1,50
Arino Est	526	522	-0,76
Totale	1.902	1.877	-1,31

AREE DI SERVIZIO ATTIVITA' COMMERCIALI COMPLEMENTARI

(presso autobar e ristorante / fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2010	2011	Var. %
Marghera Ovest	1.233	1.338	8,52
Marghera Est	1.200	1.200	0,00
Arino Ovest	1.831	1.911	4,37
Arino Est	1.103	1.148	4,08
Totale	5.367	5.597	4,29

HOTEL

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

Esercizi	2010	2011	Var. %
Hotel Holiday Inn - Marghera Est	3.826	3.636	-4,97
Hotel All Seasons - Marghera Ovest	-	1.000	-

ROYALTIES RICONOSCIUTE ALLA SOCIETA' CAV

(al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2010	2011	Var. %
Carburanti	2.606	2.400	-7,90
Lubrificanti	1	1	0,00
Attività collaterali (autoemporio)	28	26	-7,14
Ristoro	1.206	1.192	-1,16
Attività collaterali (market)	270	267	-1,11
Attività complementari	44	59	34,09
Hotel (bar - servizi - alloggio)	16	58	262,50
Concessione terreni	386	397	2,85
Totale	4.557	4.400	-3,45

Foto:
Lino Vecchiato
Archivio CAV S.p.A.

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

