



Ricominciare dal futuro

Report
2011 2012 2013



Autostrade
che uniscono

Sommario

La CAV S.p.A.	4
Cos'è la CAV?	4
La Governance	6
La CAV fino ad ora	8
Il dopo nel qui ed ora	8
Dove tutto è cominciato	12
Il consolidamento	16
Anzitutto le basi	16
Concessionaria di gestione autostradale	16
Impegni di convenzione	20
Rimborsi e finanziamenti	24
L'Organizzazione	28
Le manutenzioni	40
La gestione autostradale	44
Un piano in equilibrio	48
Il bilancio di CAV	52
Costruire una prospettiva	56
L'obiettivo del consolidamento	56
Variabili	57
Il termine della concessione	60
Liberare risorse	62
Centrare l'obiettivo	65
E se gli obiettivi fossero di più?	66





La **CAV** S.p.A.

4 **Cos'è la CAV?**

La CAV è una società per azioni che gestisce autostrade ed ha la particolarità di essere partecipata da due soggetti pubblici: da ANAS S.p.A., a sua volta interamente partecipata dal Ministero dell'Economia, e dalla Regione Veneto.

La voluta ripartizione paritaria del capitale pone in equilibrio le volontà degli Azionisti che, per questo motivo, nella conduzione di CAV sono impegnati alla collaborazione e alla ricerca dell'unità di intenti.

La CAV non è titolare di concessione di costruzione di autostrade ma solo di gestione di tratte già costruite: la A57 Tangenziale di Mestre e il Passante di Mestre realizzato dall'ANAS che ha anche provveduto ad anticiparne i costi. Ciò ha consentito a CAV di costituirsi con un capitale sociale relativamente modesto.

La Società è organismo di diritto pubblico ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163 e della Direttiva 2004/18/CE del 31 marzo 2004. La CAV, perciò, come i soggetti da cui è partecipata, deve applicare integralmente il Codice dei contratti pubblici e per l'affidamento di lavori, di servizi o forniture deve procedere a gare ad evidenza pubblica.



La voluta ripartizione paritaria del capitale pone in equilibrio le volontà degli Azionisti che, per questo motivo, nella conduzione di CAV sono impegnati alla collaborazione e alla ricerca dell'unità di intenti.



La CAV S.p.A.

La CAV è l'unica società in Italia partecipata da ANAS e da una regione che gestisce autostrade. Infatti, dopo la costituzione della CAV e dopo che ad essa è stata affidata la gestione del Passante e della tratta Padova-Venezia-Tangenziale di Mestre, l'art. 2 comma 289 della legge 244/2007 è stato modificato e ora specifica che le eventuali nuove Società partecipate da ANAS e da regione possono esercitare esclusivamente i poteri e le funzioni di soggetto concedente ed aggiudicatore di infrastrutture autostradali di esclusivo interesse regionale, interamente ricadenti nel territorio di competenza di una singola regione.

Legge istitutiva della CAV S.p.A.:
Legge n. 244/2007, art. 2, comma 290

Data costituzione: 1 marzo 2008

La carta d'identità della CAV

Capitale sociale	€ 2 milioni
Soci	Regione Veneto: 50% ANAS S.p.A.: 50%
Concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Convenzione sottoscritta in data 23/03/2010 con durata fino al 31/12/2032
Estesa chilometrica divisa per provincia	
Venezia	49,37 Km
Treviso	15,16 Km
Padova	9,57 Km



6

La Governance

Lo statuto di CAV prevede una governance asciutta e rispettosa delle indicazioni di legge sulla composizione degli organi amministrativi delle partecipate da amministrazioni pubbliche. Il Consiglio è composto da cinque consiglieri di cui uno riveste la carica di Presidente e uno la carica di Amministratore delegato. L'Assemblea degli Azionisti ha stabilito per gli amministratori compensi conformi allo spirito e alla lettera delle norme e delle indicazioni sul risparmio e sul contenimento dei costi che, sia a livello nazionale e ancor più a livello regionale, mirano a ridurre al minimo i costi amministrativi delle partecipate da soggetti pubblici.

Anche la composizione del Collegio rispetta le indicazioni sul numero dei componenti gli organi di controllo della partecipate dalle pubbliche amministrazioni: tre sindaci effettivi e due supplenti.

“

L'Assemblea degli Azionisti ha stabilito per gli amministratori compensi conformi allo spirito e alla lettera delle norme e delle indicazioni sul risparmio e sul contenimento dei costi che, sia a livello nazionale e ancor più a livello regionale, mirano a ridurre al minimo i costi amministrativi delle partecipate da soggetti pubblici.

”

Consiglio di amministrazione esercizi 2011 - 2013

	Regione Veneto	ANAS
Presidente	Tiziano BEMBO	
Amministratore Delegato		Piero BUONCRISTIANO
Consigliere		Eutimio MUCILLI
Consigliere	Fabio CADEL	
Consigliere	posizione vacante*	

Il Consiglio di amministrazione che ha operato nel triennio 2011-2013 è stato nominato dall'Assemblea del 15 dicembre 2011. Il Consiglio era composto da cinque Consiglieri ma in data 10 aprile 2013, il consigliere Giampietro Marchese si è dimesso e l'Assemblea non ha provveduto alla sua sostituzione (*).

In data 22 dicembre 2011 il Consiglio di amministrazione ha nominato l'ing. Eutimio Mucilli Amministratore delegato di CAV S.p.A.. L'ing. Mucilli in data 20 novembre 2013 si è dimesso da Amministratore delegato conservando la carica di consigliere. Nella stessa data il Consiglio di amministrazione ha nominato il consigliere dott. Piero Buoncristiano Amministratore delegato di CAV S.p.A..

Collegio sindacale esercizi 2011 - 2013

	Ministero dell'Economia	Regione Veneto	ANAS
Presidente	Antonia SALSONE		
Componente effettivo		Paolo VENUTI	
Componente effettivo			Gaetana CELICO
Sindaco supplente		Gianluca ARDUINI	
Sindaco supplente			Romana SCIUTO

Direzione

Direttore Amministrativo	Giovanni BORDIGNON
Direttore di Esercizio	Angelo MATASSI
Direttore del Personale	Paolo BRAGATO
Direttore Tecnico	Sabato FUSCO

Nel corso del 2013, all'interno di una complessiva attività di revisione dell'organizzazione aziendale, è stata ristrutturata e rafforzata anche la Direzione della Società. In particolare la Direzione Tecnica ed Esercizio è stata divisa in due distinte Direzioni: Direzione Tecnica e Direzione di Esercizio.

La Direzione Tecnica potrà ora occuparsi con maggior specificità degli investimenti e delle manutenzioni oltre a seguire con la massima attenzione la gestione della prevenzione, protezione e sicurezza sui luoghi di lavoro. Dal 16 dicembre 2013 la funzione di Direttore Tecnico è stata attribuita all'ing. Sabato Fusco.

La Direzione di Esercizio sarà, invece, tutta dedicata alla gestione della viabilità e della esazione: si tratta di settori particolarmente delicati perché costituiscono il front line verso i clienti autostradali. Il Direttore di Esercizio è l'ing. Angelo Matassi che fino al 16 dicembre ha ricoperto l'incarico di Direttore Tecnico e di Esercizio.

La riorganizzazione ha visto la conferma del Direttore Amministrativo dott. Giovanni Bordignon a capo della Direzione Amministrativa rafforzata soprattutto nei servizi dedicati alla gestione degli appalti pubblici. E il passaggio del Dirigente Paolo Bragato a Direttore della Direzione del Personale che non comprende più il servizio di esazione ma assume la gestione dei sistemi informatici con una attività trasversale a servizio di tutti i settori in cui si articola l'organizzazione aziendale.

La **CAV** fino ad ora

8 Il dopo nel qui ed ora

Vi sono cose che acquistano significato quando costituiscono il termine di un percorso e il loro realizzarsi giustifica e rende rilevante tutta l'attività che le prepara. È il caso di una medaglia alla conclusione di una gara, di una inaugurazione dopo la lunga stagione della progettazione e dei cantieri.

Vi sono cose, invece, che acquistano significato quanto più si proiettano sul futuro anticipandolo e perciò stesso conformandolo. Questo è il caso dei grandi obiettivi, delle forti aspirazioni che segnano un percorso e mantengono vivo l'entusiasmo necessario per giungere al termine dell'impresa.

La CAV non sembra aver le caratteristiche per rientrare nell'una o nell'altra categoria.

Non può annoverare tra i propri successi la realizzazione del "Passante" che è stato progettato e costruito da altro ente. Non può neppure vantare obiettivi e progetti di grande respiro e prestigio.

Si può dire che la CAV è una società "di servizio" o, anche, e forse meglio: "al servizio". È stata al servizio di un grande progetto come il Passante, è al servizio della mobilità di lunga percorrenza, al servizio della mobilità urbana e locale; al servizio di un territorio.

Alla CAV è stato dato un ruolo di fatica, poco appariscente, di sostanza più che di forma. E questo ruolo da non protagonista rischia di far dimenticare che la costituzione della CAV è stata un successo per le forti valenze e potenzialità insite nella stessa struttura di CAV e nella sua attività.

I numeri della gestione

La CAV gestisce una struttura autostradale complessa, articolata in settori ad accesso regolamentato e in settori aperti come la Tangenziale di Mestre; con strutture molto diversificate: parte in rilevato e altre in trincea, con tratte di attraversamento urbano e altre di aperta campagna, con intersezioni autostradali e frequenti innesti con la viabilità ordinaria. Proprio per la sua varietà, la struttura si candida ad essere campo di sperimentazione e collaudo di progetti e attività di miglioramento della gestione del traffico autostradale. Tale funzione è stata sviluppata nel passato con l'adozione di soluzioni innovative o la sperimentazione di progetti di ITS (Intelligent Transport System) finanziati dalla Unione Europea: il sistema Easy Drive per la gestione del traffico con presegnalazioni di ostacoli e indicazioni sull'utilizzo delle corsie autostradali, il sistema MARCO per la regolazione degli accessi in autostrada con riduzione degli stop and go; il sistema T3 per l'utilizzo dinamico della corsia di emergenza come terza corsia di marcia; i progetti europei ERTICO o CORVETTE per l'utilizzo di tecnologie applicate ai trasporti.

La rinnovata sintonia con il contesto del settore autostradale e il rafforzamento della organizzazione dedicata alla gestione del servizio e della manutenzione delle strutture autostradali autorizzano ad ipotizzare per la CAV la assunzione di un ruolo attivo nel campo della sperimentazione di tecnologie e metodi di gestione del traffico e della sicurezza in autostrada.

Chilometri di autostrada gestita	74
Veicoli effettivi medi giornalieri	140.000
Servizio Viabilità	48
Numero telecamere in itinere	103
Numero telecamere su viabilità di adduzione	20
Numero Pannelli a messaggio variabile in itinere	74
Numero Pannelli a messaggio variabile su viabilità di adduzione	44
Personale tecnico	41
Importo manutenzioni 2013	11 milioni di euro



10

L'impegno degli ultimi tre anni di amministrazione di CAV è stato rivolto al consolidamento di una società che aveva dovuto affrontare l'incognita della gestione congiunta di vecchie e nuovissime tratte autostradali e aveva sopperito con la volontà alle inevitabili carenze di una struttura appena aperta al traffico e alle difficoltà legate alla nuova specifica esperienza gestionale.

L'impegno di "consolidamento" non ha giocato al ribasso mirando semplicemente a far acquisire all'organizzazione aziendale un'ulteriore esperienza di gestione di strutture complesse. Gli Amministratori hanno, invece, puntato a creare una società "pubblica" efficiente ed economicamente solida.

La CAV è pubblica sia per la natura degli stessi azionisti sia per tipo di servizio svolto. Il lavoro ha, perciò, riguardato la razionalizzazione e l'adeguamento dell'organizzazione alle necessità della gestione rinnovando metodi di lavoro e processi per commisurarli alla natura "pubblica" della CAV, e per creare una solida base economico-finanziaria su cui costruire concrete risposte agli scopi sociali di CAV.

Per tre anni, quindi, si è lavorato alle fondamenta: la gestione, l'organizzazione, i processi, i finanziamenti, le tariffe, ecc.. Ma l'obiettivo era ben più alto: rendere evidente il disegno del futuro di questa società. Non si è cercato di modificare i tratti di quel disegno che già sta alla base della costituzione di CAV. Anzi. Se ne sono approfondite le linee facendo risaltare ciò che rimane da completare.

“

**L'impegno di
"consolidamento" non ha
giocato al ribasso.
Gli Amministratori hanno
puntato a creare una
società "pubblica"
efficiente ed
economicamente solida.**

”

AISCAT

Dal 1 dicembre 2013 la CAV S.p.A. è associata all'AISCAT, l'associazione di categoria delle concessionarie italiane di autostrade e trafori a pedaggio che ha il compito di raccogliere, di confrontare e portare su un tavolo di scambio comune le esperienze e le esigenze delle Associate.

Si tratta di una funzione di coordinamento fondamentale anche sul piano operativo soprattutto dopo che negli anni ottanta e novanta lo stato ha favorito la interconnessione tra tutte le autostrade italiane indipendentemente dalla società concessionaria di gestione.

E' utile e necessario che anche la CAV sia presente nella Associazione in questo momento nel quale si sta decidendo e sviluppando la interconnessione europea delle autostrade attraverso sistemi che permettono, ad esempio, di passare da una rete autostradale nazionale all'altra senza alcuna barriera utilizzando sistemi di pedaggio dinamici e compatibili.

L'Associazione comprende 25 associate effettive:

AUTOSTRADE PER L'ITALIA
AUTOSTRADE MERIDIONALI
MILANO SERRAVALLE - MILANO TANGENZIALI
AUTOSTRADA TORINO-SAVONA
AUTOSTRADA TORINO-IVREA-VALLE D'AOSTA
AUTOCAMIONALE DELLA CISA
AUTOVIE VENETE
AUTOSTRADA BRESCIA-VERONA-VICENZA-PADOVA
AUTOSTRADA DEL BRENNERO
SATAP
AUTOSTRADE CENTROPADANE
SOCIETÀ AUTOSTRADE VALDOSTANE
SOCIETÀ AUTOSTRADA LIGURE TOSCANA

AUTOSTRADA DEI FIORI
SOCIETÀ AUTOSTRADA TIRRENICA
TANGENZIALE DI NAPOLI
CONSORZIO PER LE AUTOSTRADE SICILIANE
SOCIETÀ ITALIANA TRAFORO MONTE BIANCO
SOCIETÀ ITALIANA TRAFORO AUTOSTRADALE DEL FREJUS
RACCORDO AUTOSTRADALE VALLE D'AOSTA
SOCIETÀ ITALIANA TRAFORO DEL GRAN SAN BERNARDO
STRADA DEI PARCHI
AUTOSTRADA ASTI-CUNEO
CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE - CAV S.P.A.
AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA SPA



12

Dove tutto è cominciato

Perché tutto comincia proprio dagli scopi sociali stabiliti nello statuto di CAV.

Il primo riguarda il finanziamento dei costi del Passante non solo di quelli relativi alla costruzione dell'asta principale ma anche dei costi per opere complementari e di completamento. Opera di importanza vitale per la mobilità del nord-est, il Passante è stato progettato, finanziato e costruito dall'ANAS S.p.A. Con la costituzione di CAV si è inteso definire anche il soggetto che doveva assumersi tutti gli oneri finanziari che erano stati necessari alla costruzione del Passante rifondendo l'ANAS dell'impegno realizzativo.

La CAV, quindi, si è caricata dell'attività e degli oneri necessari al rimborso delle anticipazioni di ANAS al momento della costruzione. È un impegno gravoso che la CAV ha potuto affrontare solo da poco e cioè solo dopo che la Corte dei Conti il 23 febbraio 2012 ha approvato la convenzione di concessione autostradale.

Il secondo obiettivo riguarda la gestione del Passante di Mestre e della Tangenziale di Mestre che comprende la manutenzione delle strutture autostradali, l'esercizio autostradale con la gestione del traffico e, infine, l'esazione. Si tratta, a ben vedere, della principale attività di CAV S.p.A. perché è proprio da questa gestione che provengono le risorse che ad essa consentono di far fronte alle obbligazioni assunte al momento della costituzione e con la convenzione di concessione autostradale. Ed è, ancora, dall'ottimale conduzione della gestione che la CAV potrà ottenere il massimo delle risorse da dedicare ai rimborsi e ai finanziamenti, oltre che all'attività ordinaria di esercizio dell'infrastruttura.



Gli scopi sociali

Rimborso costi del Passante

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..

Subentro alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A

La Società subentra in tutte le situazioni giuridiche attive e passive relative alla tratta autostradale Venezia-Padova precedentemente affidata alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A..

Gestione autostradale

La Società ha come oggetto il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti la gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'Autostrada A4 - Passante autostradale - Variante di Mestre e della tratta autostradale Venezia - Padova precedentemente affidata alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.

Ulteriori investimenti indicati dalla Regione Veneto

La Società conformemente a quanto disposto dalla delibera CIPE del 26 gennaio 2007, ha per oggetto "il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti la realizzazione e la gestione degli ulteriori investimenti di infrastrutturazione viaria che saranno indicati dalla Regione Veneto, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture".

Gli scopi evidenziano la straordinaria attenzione degli Azionisti nel coniugare l'impegno verso le esigenze della mobilità di lunga percorrenza e la considerazione dell'interesse territoriale.



14

Vi è un ultimo obiettivo che rende unica la CAV: “il compimento e l’esercizio di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti la realizzazione e la gestione degli ulteriori investimenti di infrastrutturazione viaria che saranno indicati dalla Regione Veneto, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture”. Il linguaggio burocratico non copre né depotenzia la novità di questo obiettivo costituito dall’impegno di una società autostradale nei confronti del territorio attraversato dalle strutture che gestisce: un proposito pieno di concretezza che si scontra, però, con la ridotta durata della concessione autostradale affidata a CAV. Infatti, la scadenza della concessione è stata stabilita nel 2032 con una durata di appena 23 anni in un settore dove normalmente le concessioni coprono un arco temporale lungo da trenta a cinquant’anni. Di là dall’oggettiva difficoltà rappresentata dalla breve durata della concessione, CAV considera l’impegno verso il territorio come scopo importantissimo per il futuro e per lo sviluppo della Società che dovrà mantenere elevato lo standard di gestione per non rischiare di dare a questo obiettivo una valenza “eventuale” o, in ogni caso, “residuale”.

“

Ed è, ancora, dall’ottimale conduzione della gestione che la CAV potrà ottenere il massimo delle risorse da dedicare ai rimborsi e ai finanziamenti, oltre che all’attività ordinaria di esercizio dell’infrastruttura.

”



Il consolidamento

16 Anzitutto le basi

Negli ultimi tre anni si è lavorato con un unico principale obiettivo: costruire solide basi per un possibile futuro che veda la CAV, dopo l'entrata in esercizio del Passante, sostenere ulteriori investimenti per il territorio così come previsto nello scopo sociale.

È stato un lavoro complesso che ha riguardato tutti i settori di interesse per la CAV e per la sua attività a cominciare dalla conferma della legittimità dell'affidamento alla CAV di una concessione di gestione autostradale.



**Principale obiettivo:
costruire solide basi per
un possibile futuro che
veda la CAV, dopo l'entrata
in esercizio del Passante,
sostenere ulteriori
investimenti
per il territorio.**



Concessionaria di gestione autostradale

La costituzione di CAV aveva suscitato alcune perplessità nel mondo autostradale: la CAV era portatrice di novità non tanto in relazione ai soggetti che l'avevano costituita (già vi erano altri esempi di società con azionisti l'ANAS e una regione) ma le perplessità riguardavano l'affidamento diretto a CAV della gestione del Passante di Mestre e delle tratte autostradali che fino al 2009 sono state in gestione alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A..

Per difendere la legittimità della propria posizione e della propria attività, la CAV ha dovuto affrontare un contenzioso aperto su ben tre sedi diverse: il Tribunale Europeo, il Tribunale



Un contenzioso risolto

Il maggior contenzioso promosso nei confronti di CAV S.p.A. ha riguardato la stessa decisione del Governo Italiano di costituire la CAV e di affidare direttamente ad essa la gestione del Passante di Mestre e delle tratte autostradali che fino al 2009 sono state in gestione alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.. I ricorsi giudiziari intentati contro CAV si sono risolti positivamente in tre tappe presso altrettanti tribunali. Superati i procedimenti legali evidenziati, il contenzioso di CAV si è ridotto a dimensioni fisiologiche con poche e modeste cause.

Sede	Tribunale Civile di Roma
Data inizio	30.07.2008
Motivo	Annullamento della delibera CIPE del 27 marzo 2008, n. 24, recante "Programma delle opere strategiche. Passante di Mestre - Ulteriori determinazioni".
Sentenza	15.05.2013 - Ricorso respinto
Sede	TAR del Lazio
Data inizio	30.07.2008
Motivo	Accertare la violazione, del diritto comunitario e del diritto interno in materia di libera concorrenza ed ottenere il conseguente risarcimento del danno.
Sentenza	02.07.2013 - Ricorso respinto
Sede	Tribunale Europeo
Data inizio	19.04.2010
Motivo	Annullamento della decisione contenuta nella lettera della Commissione europea del 10 febbraio 2010 che ha affermato l'insussistenza di aiuti di Stato e, comunque, di violazioni comunitarie in ordine alle tariffe per i pedaggi autostradali applicati dalla CAV.
Sentenza	15.01.2013 - Ricorso respinto



18

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

Nel 2013 anche il TAR del Lazio e il Tribunale Civile di Roma si sono pronunciati in modo favorevole a CAV respingendo le richieste AISCAT e SIAS di annullare la delibera del CIPE del 27 marzo 2008 n. 24 che affidava la gestione del Passante alla CAV e di condannare la medesima CAV per violazione del diritto comunitario ed interno in materia di concorrenza.

Il contenzioso, lungo e delicato, ha richiesto molta attenzione nella definizione dei termini di difesa ma ha certamente avuto il merito di chiarire positivamente e definitivamente la posizione della CAV dando, anche, nuovo valore ad un progetto societario che, nelle intenzioni dei promotori, unisce l'interesse del territorio su cui insiste e l'interesse più generale della mobilità di lunga percorrenza e del Paese. La CAV è stata ed è rimasta l'unico esempio di tale progetto perché il Parlamento italiano ha escluso, per il futuro, la costituzione di società analoghe a CAV.

La chiusura pienamente positiva del contenzioso ha, quindi, rafforzato l'immagine e l'azione di CAV nel contesto autostradale. Infatti, CAV dal 1 dicembre 2013 aderisce come socia all'AISCAT, la associazione di categoria delle concessionarie di autostrade e trafori.

“

**La chiusura pienamente
positiva del contenzioso
ha rafforzato l'immagine
e l'azione di CAV nel
contesto autostradale.**

”





Impegni di convenzione

La soluzione del contenzioso ha sciolto una preoccupazione di fondo che, nonostante il convincimento sulla bontà della posizione di CAV, resisteva ed accompagnava l'azione degli Amministratori. Ma vi era un'altra preoccupazione che riguardava l'intera operatività di CAV perché la convenzione di concessione, già sottoscritta il 23 marzo 2010 con ANAS, tardava a concludere il suo iter approvativo. Finalmente il decreto della Corte dei Conti del 23 febbraio 2012, dopo quasi due anni, ha reso efficace la convenzione dando alla CAV sia la certezza degli impegni che doveva assumere, sia lo strumento legittimo per poterli sostituire.

La convenzione, oltre a definire limiti e obblighi della attività di CAV quale concessionaria di gestione autostradale, stabilisce soprattutto gli importi degli interventi finanziari che CAV deve affrontare. Essa ha individuato quattro nuclei di intervento: l'indennizzo e i contributi da erogare a seguito del subentro; l'importo del rimborso dovuto ad ANAS per la costruzione del Passante; un nuovo impegno finanziario per opere complementari e di completamento dello stesso; infine un importo, di gran lunga minore rispetto agli altri, per interventi funzionali alla gestione autostradale.

CAV ha pienamente potuto affrontare la realizzazione di tutte queste attività solo dopo che la Convenzione è divenuta efficace ma nelle more della approvazione, anticipando i tempi e utilizzando le sole risorse provenienti dal flusso di cassa, ha fatto fronte agli obblighi derivanti dal subentro. Inoltre, in accordo con la concedente ANAS ha erogato somme quali anticipi per il pagamento di opere complementari e di completamento.

Impegni di convenzione

Investimenti da Piano Finanziario	Dettaglio investimenti da Piano Finanziario	€/milioni	Totale €/milioni
Indennizzo per subentro	Indennizzo per subentro	75,5	75
Investimenti convenzionali	Passante Autostradale di Mestre	986,4	1.007
	Oneri finanziari capitalizzati	20,8	
Nuovi investimenti	Caselli di Pianiga e Martellago e viabilità di raccordo	90,0	253
	Passante Verde	20,0	
	Aree di servizio (una per direzione)	4,0	
	Interventi di mitigazione ambientale	13,5	
	Connessione viaria di adduzione al Passante	82,9	
	Opere complementari asta principale	29,7	
	Massa in sicurezza SP 81: tratto Mira-Oriago-Spinea	12,9	
Nuovi investimenti per esigenze funzionali	Nuovi impianti di segnaletica, fornitura e posa griglie per caditorie Passante, impianti stoccaggio cloruri, automatizzazione impianti di esazione pedaggio, ristrutturazione caserma per la Polizia Stradale, ecc.		11
Impegni da subentro alla Venezia-Padova	Messa in sicurezza SP 81: tratto SS 309 - Staz. Mira-Oriago	6,6	15
	Nodo S. Giuliano SR 14	7,8	
	Rotatoria innesto raccordo Marco Polo - SS14	0,8	
TOTALE			1.361,0

Il prospetto riporta le voci di investimento elencate nel Piano Finanziario allegato alla convenzione del 23 marzo 2010.

Le voci sono state suddivise per capitoli omogenei: dapprima l'indennizzo che la CAV doveva versare per il subentro alla Venezia-Padova. Poi i costi del Passante suddivisi tra costi veri e propri sostenuti da ANAS e interessi sui medesimi costi che sono stati capitalizzati. Poi sono state elencate per esteso tutte le opere complementari e di completamento del Passante; con voce unica gli investimenti che la CAV compirà sulle proprie strutture per mantenerle in efficienza. Infine, gli impegni già assunti dalla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. che sono stati posti in capo a CAV S.p.A. per effetto del subentro alla medesima Venezia-Padova.

In sintesi l'investimento complessivo è di 1.340 milioni di euro ai quali si devono aggiungere oneri finanziari capitalizzati per 20,8 milioni di euro per un totale complessivo di 1.361 milioni di euro. A fronte di tali investimenti sono previsti contributi dello Stato per 301 milioni di euro. Pertanto l'importo totale degli investimenti al netto di contributi si riduce a 1.060 milioni di euro.

Debiti e Crediti verso ANAS

	2010	2011	2012	2013
Importo del debito al 31 dicembre (€/milioni)	950,7	946,4	1.022,5	588,0
Importo del credito al 31 dicembre (€/milioni)	-75,2	-71,3	-72,5	-173,6
Saldo tra debiti e crediti (€/milioni)	875,5	875,1	950,0	414,4

L'ANAS è il soggetto che ha realizzato e anticipato i costi del Passante di Mestre e che sta ora eseguendo le opere complementari e di completamento. ANAS, quindi, risulta esser di gran lunga il maggior creditore di CAV e il primo impegno societario riguarda proprio il saldo delle somme anticipate da ANAS.

L'importo del debito così come è risultato al 31 dicembre di ogni anno comprende i costi del Passante, i costi delle opere complementari fino ad ora realizzate, gli interessi passivi capitalizzati e gli interessi passivi maturati dopo l'entrata in funzione del Passante e altre partite minori.

Il prospetto riportato mette a confronto l'importo del debito di CAV verso ANAS con il credito che la stessa CAV vanta nei confronti di ANAS. Tale credito è per la maggior parte rappresentato dai contributi dello Stato maturati per la costruzione del Passante e che sono direttamente incassati dall'ANAS.

La terza riga evidenzia il saldo tra debito e credito. L'andamento del saldo che appare costante o in crescita per i primi tre anni precipita vistosamente nel 2013 per effetto congiunto del versamento ad ANAS del sostanzioso finanziamento ottenuto dalla BEI tramite la Cassa Depositi e Prestiti, e del versamento ad ANAS del contributo (L. 296/2006, art. 1 c.1045) di 100 milioni che lo Stato ha versato ad ANAS a riduzione dei costi del Passante.

Da notare che a fronte della riduzione del debito verso ANAS vi è un aumento del debito verso le banche almeno per l'importo dei mutui contratti per il pagamento del debito ANAS.



Opere complementari



● Principali opere di completamento e complementari.

La realizzazione delle opere complementari e di completamento sono indispensabili per dare al territorio la possibilità di usufruire veramente della nuova opera che, diversamente, diventerebbe corpo estraneo. Si vedano quali esempi: la nuova stazione autostradale di Martellago che drena il traffico del nord ovest della provincia di Venezia; la variante di Campocroce in comune di Mogliano o il collegamento tra la SP 64 Zermanesa alla A27. Le opere complementari non avrebbero potuto essere realizzate senza il diretto impegno di CAV.

Passante verde



Alberi e arbusti, giochi per bimbi, stradine per passeggiare, per correre o giellare in bicicletta, tappeti erbosi, bacini d'acqua dove si posano anatre, garzette e gli altri uccelli: sono i parchi dell'autostrada, i parchi creati lungo il Passante di Mestre che CAV ha messo a disposizione delle comunità del territorio.

Le aree verdi realizzate lungo il Passante mitigano l'impatto ambientale dell'autostrada creando un cuscinetto verde tra la struttura e il territorio circostante. In queste aree sono anche stati creati bacini d'acqua che hanno assunto l'aspetto di piacevoli laghetti ma che hanno la fondamentale funzione di drenare dalla sede autostradale gli eccessi d'acqua causati da eventi, purtroppo, sempre meno straordinari di pioggia.

La particolarità del Passante verde è che esso non è costituito da poche aree marginali che a malapena riescono a confinare la struttura autostradale. Si tratta invece di 150 ettari di verde che sono stati arricchiti con quasi 50.000 nuove essenze e che in alcune zone si trasformano in estesi parchi come avviene a Spinea, Mirano, Martellago o a Mogliano. Più che parchi "urbani" sono parchi dell'autostrada e contribuiscono a far cogliere sensibilmente la realtà di una società autostradale i cui scopi sociali non sono di tipo speculativo ma fortemente connotati dalla efficienza coniugata all'interesse per la grande viabilità e per il territorio.



24 Rimborsi e finanziamenti

Dopo la approvazione della convenzione il 23 marzo 2010 gli Amministratori hanno dovuto affrontare il maggiore tra gli impegni previsti nella Convenzione: il rimborso all'ANAS stabilito in 986,4 milioni di euro. Contemporaneamente dovevano far fronte all'impegno di 253 milioni conseguente alla realizzazione delle opere complementari, in pieno svolgimento.

L'azione veniva impostata su due piani: con i flussi di cassa si faceva fronte alla realizzazione delle opere complementari mentre sul mercato si cercavano risorse sufficienti per rimborsare l'ANAS. Con la prima azione si consentiva alle imprese di continuare la realizzazione delle opere intraprese. Con la seconda si cercava di ottenere un consistente importo che potesse soddisfare l'ANAS che aveva sostenuto l'onere della costruzione del Passante.

Ma la crisi economica e finanziaria che ha colpito l'Italia e molti altri paesi ha creato alla CAV più di qualche difficoltà nel reperimento delle risorse finanziarie anche se la Società si presenta fortemente affidabile. Infatti, la CAV può offrire maggiori garanzie rispetto ad altri concorrenti nella ricerca di finanziamenti sul mercato. Anzitutto essa deve finanziare un'opera già costruita: quindi, non corre il rischio di veder aumentare i costi per imprevisti, sempre possibili in una grande opera pubblica. Inoltre, il Passante è in esercizio già da qualche anno e le stime di traffico e degli introiti si basano su una serie storica di dati statistici che superano le incognite legate alle previsioni di primo utilizzo di un'opera completamente nuova.

Le difficoltà del mercato non hanno facilitato il compito di reperire adeguate risorse finanziarie ma la CAV non rinunciava alla ricerca di fondi. L'impegno e la costanza davano i loro frutti e

Il finanziamento

Prima in Europa, nell'ambito della Project Bond Initiative, la CAV ha avviato un'operazione di finanziamento di un'infrastruttura stradale attraverso la emissione di project bond.

La CAV ha utilizzato le opportunità previste all'art. 157 del D. Lgs. 163 del 2006 e s.m.i. che consente alle società di finanza di progetto di emettere obbligazioni. I project bond sono a tutti gli effetti dei titoli di debito con scadenza di medio-lungo periodo, volti ad attrarre capitali privati per finanziare progetti specifici. Essi rappresentano un ottimo strumento di diversificazione per investitori istituzionali di lungo termine ed è prevedibile uno sviluppo importante anche per i progetti italiani. Infatti, lo strumento è già stato sperimentato in Europa. La prima ad utilizzare questa opportunità di finanziamento in sostituzione del tradizionale prestito bancario è stata la iberica Watercraft Capital che utilizzerà i fondi per la costruzione di un sito di stoccaggio di gas costruito in una riserva esaurita di petrolio al largo delle coste di Vinaroz in Spagna.

La BEI ha assicurato la sua disponibilità a rilasciare alla CAV una garanzia per un ammontare massimo del 20% dell'importo dell'emissione. L'operazione è, comunque, ambiziosa perché la CAV mira ad ottenere un prestito obbligazionario per un ammontare compreso tra i 700 e i 900 milioni di euro. La proposta è nel contempo realistica perché CAV presenta una situazione definita sia sul piano della realizzazione delle opere che della gestione. Infatti, il Passante è già costruito e i costi sono definiti; le opere complementari e di completamento si concluderanno per la maggior parte entro il 2014 con un residuo nel 2015; infine, le previsioni dei ricavi o dei costi di gestione possono basarsi non su ipotesi ma su dati storici reali.

Il ricavato della emissione verrà destinato al rimborso anticipato del finanziamento erogato da CDP di importo complessivo pari a 423,5 milioni di euro e al rimborso di parte delle anticipazioni effettuate da ANAS S.p.A. per la costruzione del Passante.

L'operazione di approvvigionamento è in pieno svolgimento e la CAV intende giungere all'emissione del prestito entro il 31 dicembre 2014.

Il successo dell'operazione non solo permetterebbe a CAV di raggiungere il più importante tra i propri obiettivi statuari ma, indirettamente, si rivelerebbe un contributo, ancorché minimo, all'economia generale del Paese. ANAS, infatti, è un soggetto il cui debito rientra nel conto del debito pubblico. Pertanto, pagare il credito ANAS, che si è esposto per il finanziamento della costruzione del Passante, significa contribuire alla riduzione del debito pubblico.



26

il 29 settembre 2012 CAV sottoscriveva un contratto di finanziamento con la Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. quale intermediaria di un importo di 350 milioni di euro che la Banca Europea degli Investimenti (BEI) aveva destinato al finanziamento del progetto relativo al Passante Autostradale di Mestre. All'importo si aggiungevano 73,5 milioni di euro quale prestito per la copertura dell'IVA da versare sull'operazione. In totale il prestito ammontava a 423,5 milioni di euro ottenuto a un tasso considerato complessivamente favorevole.

Il finanziamento ottenuto è stato immediatamente versato ad ANAS e il debito nei suoi confronti si è notevolmente ridotto ma non certo estinto.

Per ottenere nuovi fondi la CAV si è ulteriormente rivolta al mercato finanziario ma la risposta ottenuta non ha soddisfatto la CAV che ha perciò deciso di intraprendere un percorso totalmente diverso scegliendo di strutturare un'operazione di emissione obbligazionaria di project bond utilizzando la possibilità prevista all'art. 157 del D. Lgs. 163 del 2006 e s.m.i.. Si tratta di un nuovo strumento finanziario che la Commissione Europea sta stimolando con speciali iniziative (Project Bond Initiative). In questo percorso la CAV ha coinvolto anche BEI la quale ha assicurato la disponibilità a rilasciare una garanzia fino al 20% dell'importo dell'emissione: la garanzia è un importante elemento per ottenere un "rating investment grade" allineato alle attese degli investitori.

Al momento l'operazione è ancora in corso e si ritiene che potrà avere successo. L'eventuale operazione di emissione di project bond da parte di CAV sarebbe la prima in Europa, nell'ambito della Project Bond Initiative, dedicata al finanziamento di un'infrastruttura stradale e sarebbe un importante riconoscimento della affidabilità della CAV.

Come già evidenziato, l'attività di ricerca di finanziamenti non va vista come operazione a se

Interessi passivi

	2011	2012	2013	Totale
Verso ANAS (€/milioni)	19,1	19,6	15,3	54,0
Verso Banche (€/milioni)	-	-	8,7	8,7
Verso altri (€/milioni)	0,3		0,1	0,5
TOTALE	19,4	19,6	24,1	63,2

L'esposizione finanziaria di CAV ha come inevitabile corollario il pagamento di interessi passivi. La composizione degli interessi va gradualmente evolvendosi con interessi prima riconosciuti ad ANAS e poi alle banche. Nel prossimo periodo la maggior parte degli interessi saranno compresi nelle rate di mutuo destinate alle banche.

stante ma come parte di una più generale strategia di gestione delle risorse finanziarie che nel tempo si sono rese disponibili come frutto della normale attività di concessionaria autostradale. Tali risorse, qualora si fossero subito contratti i mutui per coprire le necessità finanziarie previste nella convenzione, sarebbero state interamente assorbite dal pagamento delle rate dei mutui. Le difficoltà di reperire tutte e subito le risorse necessarie per far fronte a tutti gli obiettivi dello scopo sociale hanno consigliato alla CAV di utilizzare il cash flow per coprire la parte degli impegni convenzionali relativa al subentro e agli interventi di completamento del Passante. Senza copertura finanziaria, questi ultimi avrebbero dovuto essere interrotti con evidenti conseguenze negative per le imprese, il territorio e i committenti.

Il cash flow veniva quindi utilizzato per indennizzare la Società delle Autostrade di Venezia e Padova, per completare gli interventi che questa aveva iniziato ed erano ora a carico della CAV, per pagare gli stati di avanzamento delle opere complementari e di completamento del Passante.

Solo negli ultimi tre anni, dal 2011 al 2013, la CAV ha pagato lavori e contributi per 234 milioni di euro. Questi importi si aggiungono agli altri pagati negli anni precedenti soprattutto per impegni relativi al subentro. Si tratta di importi che la CAV non dovrà più reperire sul mercato e che non peseranno più sul futuro economico-finanziario della CAV neppure in termini di interessi passivi. Ciononostante il mutuo contratto e le operazioni di finanziamento in corso, giocoforza subordinate alla ridotta durata della concessione, condizioneranno in modo determinante la gestione economico-finanziaria della Società limitando considerevolmente la libertà di eventuali scelte nell'utilizzo delle risorse che si rendessero disponibili.



L'Organizzazione

La CAV ha iniziato la sua attività assorbendo l'intera struttura dirigenziale ed operativa della Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.. Con questa operazione si è assicurata una organizzazione esperta, capace di far fronte subito alla complessa attività richiesta dalla gestione di una autostrada.

Ma la natura della CAV, gli obiettivi, le circostanze, le condizioni operative e la stessa struttura da gestire erano diverse da quelle della Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.. La situazione era differente anche prendendo in considerazione il solo piano quantitativo: CAV si occupava di due tratte autostradali, e non di una sola come la Venezia-Padova, con caratteristiche molto diverse fra loro e di lunghezza complessiva quasi raddoppiata. Gli impianti tecnologici a servizio delle arterie erano cresciuti di numero e di qualità funzionale: impianti di illuminazione, di sollevamento acque, antincendio, continuità, ecc.. Di fatto la CAV si trovava a gestire con lo stesso numero di dipendenti della Venezia-Padova una struttura autostradale pressoché doppia.

Le differenze con la precedente Società erano ancora più evidenti sul piano amministrativo laddove CAV doveva integralmente applicare il codice dei contratti pubblici con importanti ricadute sulla pianificazione, sulle procedure e sull'organizzazione. Differente, inoltre,

“

La CAV si trovava a gestire con lo stesso numero di dipendenti della Venezia-Padova una struttura autostradale pressoché doppia.

”



erano gli equilibri tra i settori della operatività aziendale: l'automatismo spinto dei sistemi di esazione richiedeva un minor numero di persone dedicate e, per contro, altri settori avevano necessità di essere rafforzati. Pertanto l'Organizzazione, ancorché esperta, doveva essere modificata e adattata a nuovi compiti, circostanze e condizioni.

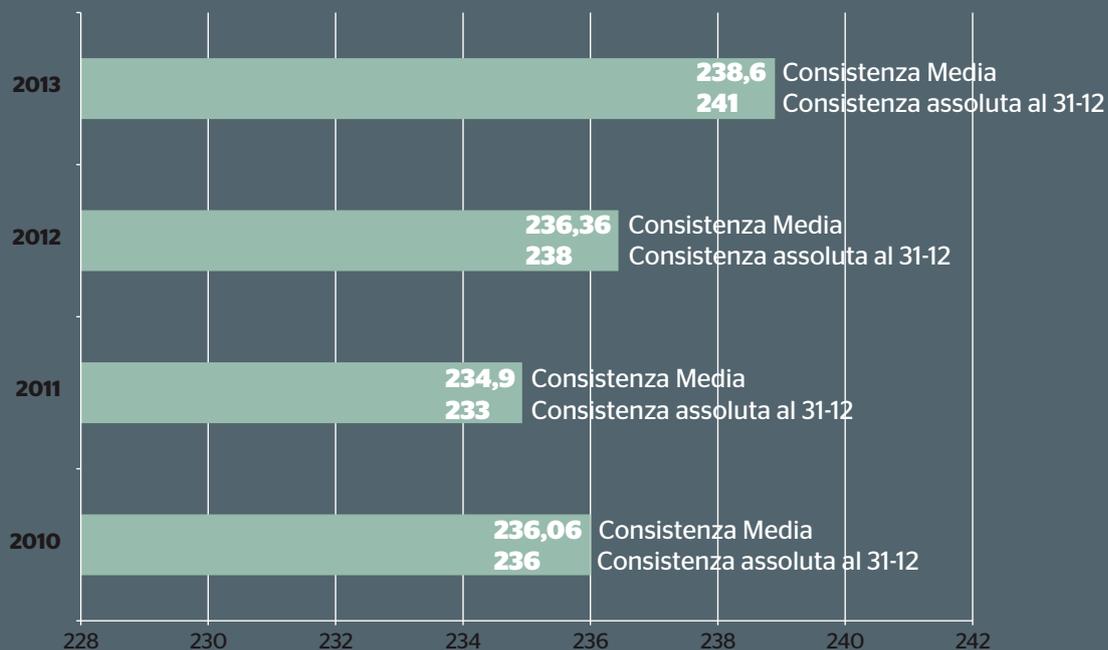
L'esigenza di modificare l'Organizzazione è stata percepita fin dall'inizio della gestione di CAV ma si trattava di un obiettivo di notevole impegno anche perché le modifiche dovevano essere fatte "in corsa", senza contraccolpi sulla continuità operativa.

La vera e propria attività di riorganizzazione è stata sviluppata nell'ultimo biennio ed è iniziata con una approfondita analisi dei compiti e delle competenze dell'organizzazione in essere. L'analisi si è accompagnata ad una attenta considerazione sull'evoluzione del servizio autostradale dove l'esazione è stata fortemente automatizzata e divengono, invece, sempre più importanti le attività di manutenzione delle strutture e di gestione del traffico. Occorreva quindi ridistribuire le risorse e rafforzare taluni settori in funzione di un servizio autostradale efficiente e soddisfacente.

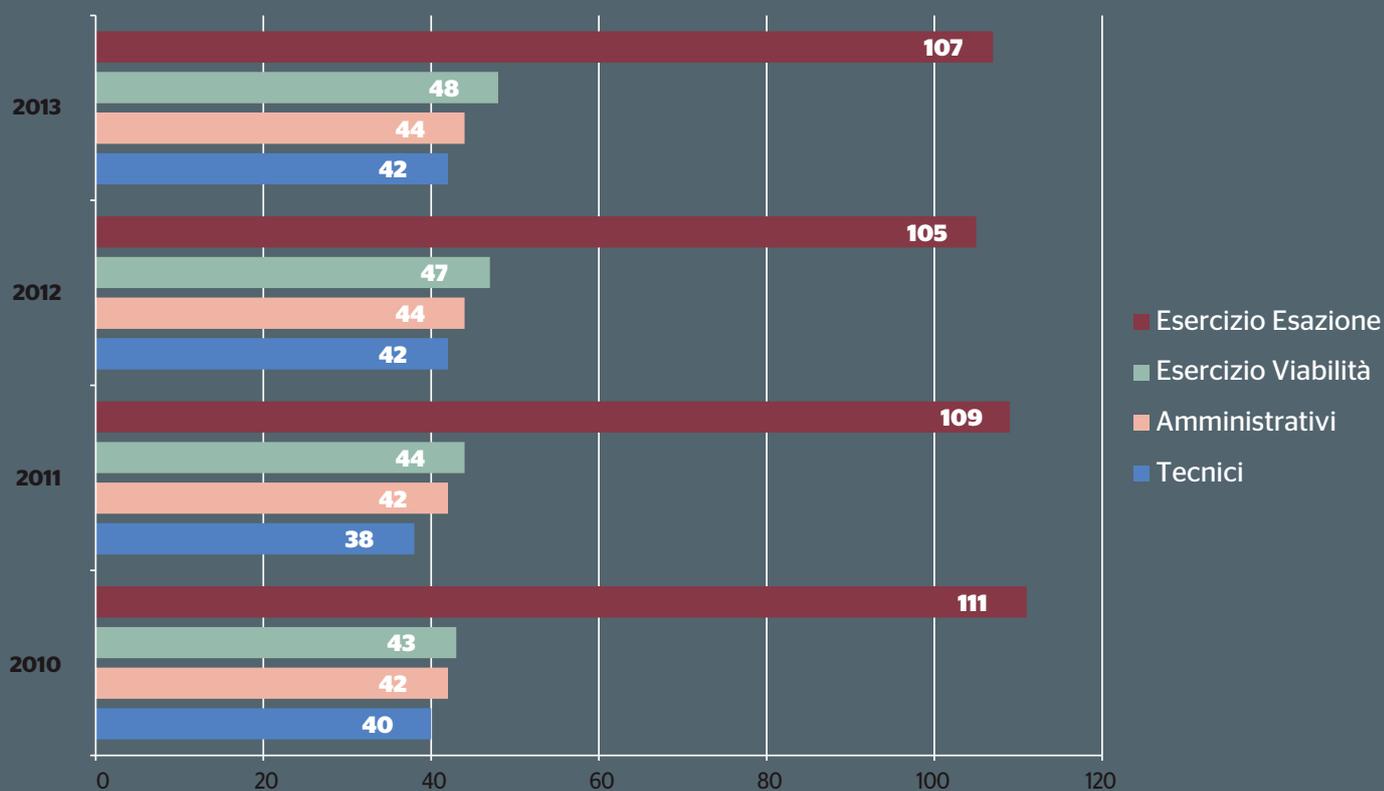
La riorganizzazione si è mossa lungo tre linee di indirizzo: l'attenzione al cliente autostradale, la specializzazione dei compiti, la responsabilizzazione e la crescita professionale.

La struttura che è emersa dall'attività di analisi e di progetto vede, anzitutto, la creazione di una nuova direzione completamente dedicata all'esercizio autostradale. Si tratta della speciazione della Direzione Tecnica e di Esercizio che si è suddivisa e ora fa capo a due diversi responsabili: un Direttore che si occupa di interventi per investimenti e manutenzioni e un Direttore che si occupa della gestione della viabilità e del servizio di esazione. Quest'ultima Direzione consentirà una cura maggiore del servizio di assistenza diretta ai clienti autostradali e della loro

Il personale - variazioni



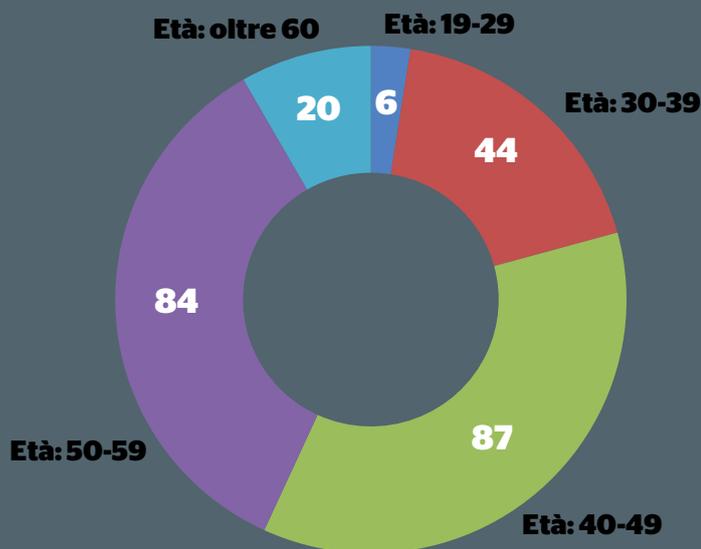
Suddivisione per categoria



Titolo di studio

		2010	2011	2012	2013
Tecnici	Laurea	4	4	8	9
	Diploma	16	14	15	15
	Licenza media	16	16	17	17
Amministrativi	Laurea	7	8	8	9
	Diploma	25	25	26	25
	Licenza media	10	10	10	10
Esercizio	Laurea	14	13	14	14
	Diploma	62	62	62	64
	Licenza media	82	81	78	78
TOTALI		236	233	238	241

Distribuzione del personale per fasce d'età al 31/12/2013



La CAV nel 2009 ha assorbito l'intera struttura della Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A: in totale 238 persone. Con quella organizzazione la CAV ha gestito una struttura autostradale quasi doppia per lunghezza e per impianti da far funzionare e mantenere. Negli anni successivi la consistenza media del personale si è pressochè mantenuta ai livelli iniziali ma all'interno dei vari comparti sono state attuate azioni di riequilibrio che hanno rafforzato talune funzioni come la "viabilità" particolarmente importante per la qualità del servizio autostradale offerto.

I dati relativi al titolo di studio evidenziano una forte presenza di dipendenti con scolarizzazione medio alta e l'aumento della presenza di laureati soprattutto nel settore tecnico.

La distribuzione per fasce d'età evidenzia una alta concentrazione nelle fasce centrali.



32

sicurezza attraverso la gestione del traffico e dell'attività degli ausiliari della viabilità.

La nuova organizzazione prevede anche il rafforzamento di alcuni servizi in particolare della Direzione Tecnica e della Direzione Amministrativa. Il rafforzamento è la conseguenza della constatazione delle aumentate necessità di controllo e di intervento nel campo della manutenzione e della sicurezza in autostrada nonché delle aumentate esigenze amministrative legate alla puntuale applicazione della normativa in tema di affidamenti di lavori, servizi e forniture.

Il rafforzamento delle strutture che presentavano carenze di personale è stato, dove possibile, compensato da una attività di riequilibrio interno che ha maggiormente interessato la struttura dedicata all'esazione.

La attività di riorganizzazione è stata accompagnata da due azioni concomitanti: l'introduzione di sistemi di gestione e l'impulso della formazione con programmi mirati ad ottenere la crescita professionale ed il miglioramento dell'efficienza globale della struttura. Sono attività sviluppate soprattutto negli ultimi tre anni con il coinvolgimento dell'intera struttura.

I sistemi di gestione fino ad ora implementati sono tre: il sistema per la protezione dei dati personali ex D. Lgs. 196/2003, il Modello Organizzativo ex D. Lgs. 231/2001 e il sistema di gestione per la qualità (norma UNI EN ISO 9001:2008).

Il primo sistema ad essere attivato ha riguardato la protezione dei dati personali: la cosiddetta "privacy". L'introduzione ha comportato la definizione di responsabilità e di processi oltre a un corposo programma di formazione diretto a tutto il personale che tratta dati personali. La fase applicativa è stata sostenuta con una attività di sensibilizzazione e di monitoraggio attraverso interventi di consulenti esterni diretti al rilevamento della preparazione del personale e della situazione delle misure di protezione adottate nel trattamento dei dati personali.

Personale - Assenze malattie e infortuni anno 2013

CAUSE DI ASSENZA DAL LAVORO	GIORNI	GG PER ADDETTO
Malattia	1.939,50	8,13
Infortunio	284,63	1,19
TOTALE	2.224,13	9,32

ANNO	N. DEGLI INFORTUNI
2011	7
2012	7
2013	8
TOTALE	22

La CAV cura attentamente la gestione della sicurezza dei luoghi di lavoro ed ha deciso di avviare la certificazione del proprio sistema di gestione secondo la norma BS OHSAS 18001.

Sistemi di gestione

Modello organizzativo ex D. Lgs.231/01

L'organismo di Vigilanza è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione del 04 aprile 2012 con carica fino al 31 dicembre 2014.

I componenti dell'Organismo sono: l'avv. Antonio Matera, che ricopre la carica di Presidente, il dott. Fabio Milocchi e il dott. Giorgio Zavadini.

Sistema di Gestione per la Qualità

Il 30 ottobre 2013 la CAV S.p.A. ha certificato il proprio sistema di gestione per la qualità secondo la norma UNI EN ISO 9001:2008.

Il sistema di gestione è stato valutato da SGS Italia S.p.A., organismo indipendente accreditato da ACCREDIA, la quale ha rilasciato il certificato n. IT 13/0972 avente per scopo della certificazione: "Erogazione del servizio autostradale per le autostrade gestite in concessione. Progettazione, direzione lavori, manutenzione ordinaria e straordinaria, di infrastrutture stradali".



Sito internet

Il sito internet (www.cavspa.it) è per la società un importante mezzo di dialogo con gli utenti. Nel 2013 gli accessi sono stati 194.676.

Il sito ha diverse sezioni tra le quali:

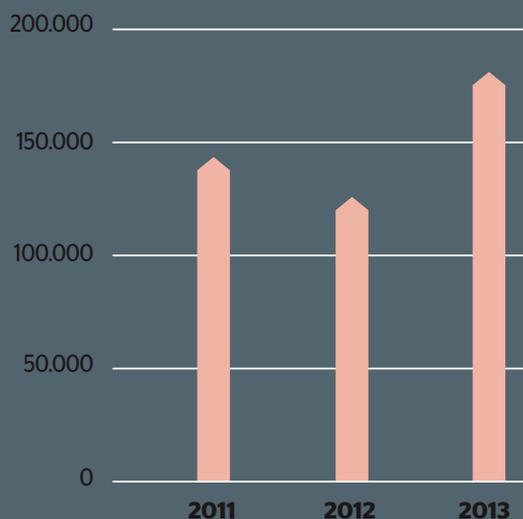
- “Società” che offre informazioni generali sull’assetto societario, la struttura gestita oltre a documenti quali il bilancio o la carta dei servizi;
- “Servizi” con informazioni sul pedaggio ivi compreso il calcolo del pedaggio, le modalità di rimborso o di fatturazione;
- “Traffico” con mappe, immagini webcam dei più importanti nodi autostradali, informazioni su eventi relativi alla viabilità e al traffico;
- “Appalti” dove sono esposti i bandi per gli affidamenti di lavori, forniture e servizi.

Il sito è aggiornato con particolare tempestività per gli eventi di traffico.

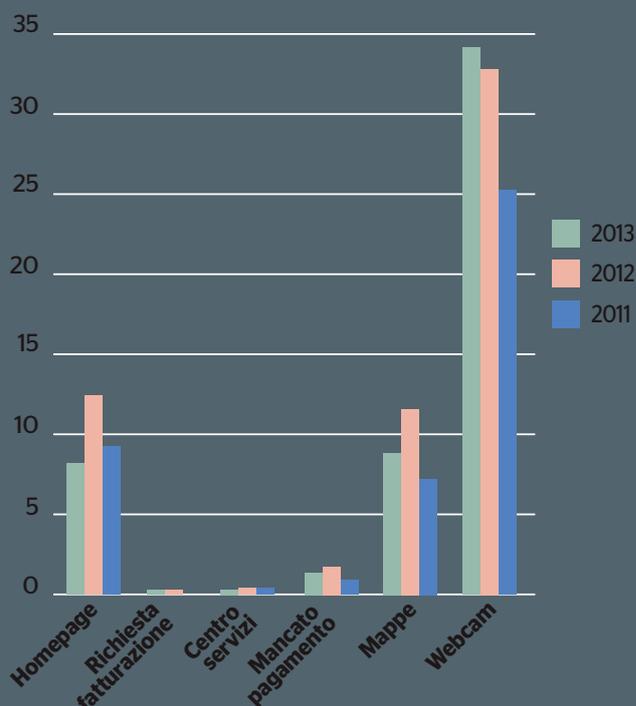
Ad inizio 2014 è stata anche inserita la pagina sulla “Trasparenza” che, come richiesto dalla L. 190/ 2012 e dalla successiva normativa in materia, riporta dati ed informazioni su vari argomenti con particolare riferimento ai bandi, agli affidamenti, alle notizie sui soggetti apicali, ai bilanci, ecc.

Le sezioni più visitate del sito riguardano le telecamere e le mappe: si tratta di servizi molto utilizzati dagli utenti nella scelta dei percorsi. Interesse riscuotono anche le pagine sui bandi per affidamenti.

Accessi sito internet (numero)



Sezioni consultate (confronto percentuale)



URP

L'Ufficio Rapporti con il Pubblico è stato istituito nel 2011 e si occupa principalmente di gestire le risposte per i reclami.

Nel 2012 i reclami presentati sono stati 47. Nel 2013 invece sono stati 79: un numero relativamente modesto ma superiore al 2012. L'aumento è legato quasi esclusivamente al problema del "tornello", l'utilizzo anomalo del casello di Mirano-Dolo che ha creato problemi alla viabilità interna ed esterna. Il problema è stato risolto con lo spostamento virtuale a Dolo della barriera di Venezia-Mestre.

Di norma i reclami inoltrati dagli utenti a mezzo mail ricevono risposta entro dieci giorni. La elaborazione delle risposte richiede spesso un particolare impegno che coinvolge più settori della organizzazione interna per l'analisi del reclamo, la verifica della sua fondatezza, la formulazione della eventuale risposta e le attività di controllo sugli stessi tempi di risposta. La istituzione dell'URP ha reso più efficiente la gestione di tutte queste fasi migliorando la comunicazione interna e la condivisione delle informazioni tra i diversi uffici .





36

La CAV ha poi introdotto il Modello Organizzativo ex D. Lgs. 231/01. Il sistema è stato calibrato sulla base di una preventiva analisi dei rischi di commissione dei reati previsti dalla legge di riferimento. Il Modello adottato comprende un Codice Etico e richiede la nomina di un Organismo di Vigilanza che ha il compito di verificare l'efficacia e l'aggiornamento del sistema adottato. Anche nel caso del Modello organizzativo ex D. Lgs. 231/2001 è stato necessario pianificare un significativo intervento formativo diretto a tutto il personale.

Il terzo sistema di gestione riguarda la Qualità. In data 30 ottobre 2013 il Sistema di Gestione per la Qualità di CAV S.p.A. ha ottenuto la certificazione di conformità alla norma UNI EN ISO 9001:2008. Il sistema è stato certificato dalla SGS Italia S.p.A., istituto accreditato da Accredia, l'ente italiano di accreditamento. Il cammino verso la certificazione ha richiesto quasi due anni ed è iniziato con l'analisi e la verifica di processi e procedure. La verifica ha interessato marginalmente le procedure che descrivono i processi legati all'esercizio e al servizio autostradale. Sono, invece, state profondamente riviste le procedure che riguardano gli aspetti progettuali, manutentivi e amministrativi. Esse sono state oggetto di un intenso confronto con le funzioni aziendali per individuare percorsi operativi idonei a fornire una risposta razionale e celere alla necessità di far fronte agli adempimenti formali e sostanziali richiesti, soprattutto, dalla integrale applicazione del Codice dei Contratti Pubblici e della normativa collegata.

Customer Satisfaction

Il sito internet di CAV S.p.A. (www.cavspa.it) consente, tra le altre funzioni, di esprimere il proprio grado di giudizio sul servizio autostradale offerto dalla CAV S.p.A.

Il Cliente può compilare, in completo anonimato, un questionario con domande articolate sulle componenti del servizio: sicurezza, assistenza, comunicazione attraverso pannelli a messaggio variabile, fluidità della circolazione, tempo di attesa al casello, competenza e cortesia del personale, modalità di pagamento, assistenza nei Centri Servizi, risoluzione dei mancati pagamenti pedaggio, aree di servizio.

Il grafico riporta la sintesi del grado di soddisfazione registrato negli ultimi tre anni: la rilevazione è avvenuta con cadenza semestrale e l'andamento riflette in modo inequivocabile il progressivo acuirsi del problema del "tornello", il protrarsi dei lavori di adeguamento delle aree di servizio di Arino e la apertura dei grandi lavori in autostrade interconnesse ed adiacenti. L'effetto concomitante di tali eventi ha comportato una graduale riduzione del livello di soddisfazione che però è stato positivamente interrotto nell'ultimissimo tratto riferito al primo semestre del 2014: evidentemente il lavoro condotto dalla CAV S.p.A. per la soluzione delle problematiche accennate ha fatto subito registrare una migliore percezione del servizio offerto. Infatti, proprio allo scadere del 2013 la CAV ha risolto il "tornello" e già nel primo semestre del 2014 si è registrata una inversione di tendenza della linea del gradimento del servizio.

Si prevede che nel prossimo periodo l'andamento della soddisfazione sarà decisamente migliore perché i lavori alle aree di servizio si avviano alla conclusione presentando già adesso strutture funzionali ed accoglienti. Inoltre stanno rapidamente progredendo anche i lavori di adeguamento delle tratte autostradali interconnesse con conseguenti vantaggi sul piano della funzionalità delle strutture autostradali e della fluidità.

Grado di soddisfazione generale





La illuminazione



Era il 3 settembre del 1972 quando è stata aperta al traffico la Tangenziale Ovest di Mestre un tratto di autostrada che ora corrisponde al percorso urbano della attuale A57: dalla barriera di Venezia-Mestre fino all'incirca alla intersezione con la A27 Venezia-Belluno. Si trattava, allora, di un'autostrada dalla struttura avanzata, tutta in rilevato, con soluzioni tecniche di punta ed aveva adottato un impianto di illuminazione tecnologicamente evoluta costituito da una "catenaria": una processione di 116 pali posizionati tra le due carreggiate dell'autostrada che sostenevano una lunga corda d'acciaio sulla quale erano state appese 501 lampade. L'illuminazione ottenuta è stata un elemento importantissimo per la sicurezza di una tratta autostradale nella quale confluiscono traffico di lunga percorrenza e traffico urbano che accede liberamente alla Tangenziale dai numerosi svincoli. Di notte, la Tangenziale assumeva l'aspetto di un lungo serpente luminoso che si distingueva in mezzo alle luci della città di Mestre caratterizzandosi per l'inconfondibile colore giallo delle lampade al sodio utilizzate. Naturalmente il costo di manutenzione e di funzionamento era commisurato alla tecnologia allora utilizzata e alla necessità di un impianto sempre più vetusto.

Nel 2013 la CAV ha deciso un intervento radicale puntando alla efficienza, al risparmio sia sui costi energetici sia sui costi di gestione. Sono stati anzitutto riverniciati i sostegni per proteggerli e le lampade al sodio sono state sostituite con apparecchi illuminanti a led che hanno durata media almeno doppia e sono più efficienti tanto che si è potuto ridurre in numero dei punti luce da 501 a 346 con un risparmio di 155 lampade. Il nuovo impianto è dotato di un sistema di telegestione con regolazione della potenza dal 10% sino al 100% che consentirà un risparmio nelle manutenzioni e richiederà fino al 50% in meno di energia. L'impianto ha ottenuto anche il parere positivo di ARPAV (l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione ambientale del Veneto) che ha effettuato le misure di illuminamento ed ha riconosciuto che il nuovo impianto contribuisce a ottimizzare i sistemi di illuminazione notturna necessari alla sicurezza contenendo il più possibile i consumi energetici e diminuendo l'inquinamento luminoso che rende la pianura padana tra i siti europei con maggiore emissione di luce verso l'alto.

Nella immagine a sinistra si possono confrontare i diversi effetti di luce sulla tangenziale: al centro le nuove luci a led sulla catenaria. Sulla destra le luci al sodio di colore giallo che sono ancora attive negli svincoli e che verranno gradualmente sostituite.



Una attività di manutenzione eccellente consegue un'autostrada sicura e l'ottimizzazione degli interventi attraverso la pianificazione e il miglioramento può conseguire riduzioni di spesa.



Di pari passo con il consolidamento dell'organizzazione gli Amministratori, negli ultimi tre anni, hanno intrapreso una azione di stabilizzazione e successivo potenziamento della attività diretta alla manutenzione e alla sicurezza delle strutture autostradali.

Nel piano finanziario allegato alla convenzione di concessione è contenuto un programma di interventi manutentivi che la Società si è impegnata a realizzare per mantenere in piena efficienza le strutture stradali e garantire la sicurezza dell'utenza. Si tratta, ovviamente, di un piano previsionale oggetto di verifica quinquennale da parte del Concedente e soggetto alle variazioni necessarie per adattarlo alle reali circostanze e condizioni di realizzazione. Le previsioni di piano sono, di anno in anno, verificate e tradotte in un programma di interventi oggetto di confronto con la Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali e inserito nel budget annuale.

L'attività di programmazione nel breve e nel lungo periodo è divenuta una componente essenziale della attività di manutenzione anche perché la tempistica di realizzazione degli interventi non dipende solo dalla operatività del soggetto al quale viene affidato l'intervento. Dipende anche dai tempi necessari all'esecuzione degli adempimenti amministrativi, dei controlli e delle altre attività richieste dalla normativa ed in particolare dal Codice dei Contratti Pubblici nel rispetto dei principi di trasparenza, libera concorrenza, non discriminazione e parità di trattamento.

Sulla base di tali considerazioni si è cercato di dare alla manutenzione una programmazione

Manutenzioni e rinnovi (in milioni di euro)

Manutenzioni e rinnovi	2010	2011	2012	2013	Totale
Da Piano finanziario	8,0	8,6	9,6	9,7	35,9
Da Bilanci annuali	7,4	7,3	10,6	11,3	36,6
Differenza	-0,6	-1,3	+1,0	+1,6	+0,7

Il prospetto mette a confronto gli importi previsionali della manutenzione e quelli effettivi. Gli importi previsionali sono dati nel piano finanziario allegato alla vigente convenzione sottoscritta nel 2010 e definitivamente approvata nel 2012. Le previsioni del piano finanziario sono state calcolate sulla base di un programma di lavori che deve poi essere rivisto e attualizzato ogni anno in sede di budget tenendo conto delle effettive necessità di intervento rispetto alle previsioni di lungo termine, verificando le opzioni organizzative nel cadenzamento degli interventi e le convenienze rispetto alle possibili interferenze sul traffico. La necessaria verifica e l'aggiornamento delle previsioni di lungo termine comportano, anno per anno, rinvii di interventi o anticipazioni rispetto alle previsioni con conseguenti scostamenti tra le stime di piano finanziario e il reale andamento dei costi di manutenzione che, in aggiunta, sono soggetti anche alle variazioni dei costi di mercato. Ad esempio nell'esercizio 2013 lo scostamento è di circa 1,6 milioni. Infatti, l'importo preventivato nel Piano per l'esercizio 2013 era di 9,7 milioni di euro mentre il costo effettivo è stato di 11,3 milioni di euro. Se, però, si amplia lo sguardo all'intero periodo regolatorio del Piano della CAV per il periodo dal 2010 (primo anno di completa gestione) al 2013, si noterà che lo scostamento si riduce a meno di 0,7 milioni di euro. Infatti, il costo complessivo delle manutenzioni previsto nel piano per questo periodo ammonta a 35,9 milioni di euro a fronte di costi per manutenzione effettivamente sostenuti pari a 36,6 milioni di euro: uno scostamento che appare fisiologico e pari ad una percentuale inferiore al 2% rispetto al totale dei costi sostenuti.





42

sempre più spinta puntando, laddove possibile, alla individuazione e all'attuazione di interventi preventivi e di interventi di miglioramento. Gli interventi preventivi, infatti, possono essere programmati limitando i costi per gli interventi estemporanei ed in emergenza e riducendo i disagi derivanti da improvvise interruzioni del servizio. Gli interventi di miglioramento, invece, sono sempre e individuano opportunità di sviluppo delle prestazioni. Sono, inoltre, un prezioso indice di attenzione al cliente e segno di esperienza acquisita da parte dell'Organizzazione.

L'elenco delle attività manutentive svolte nel corso del triennio è lungo ma sarebbe interessante esporlo perché renderebbe più visibili gli obiettivi per i quali si è lavorato nella consapevolezza dell'importanza della attività manutentiva nell'economia generale aziendale. Le manutenzioni, infatti, sono determinanti per definire un soddisfacente servizio autostradale e sono indispensabili per garantire la sicurezza di chi transita e di chi lavora. Ma sono anche un elemento economico di peso all'interno del bilancio. Una attività di manutenzione eccellente consegue un'autostrada sicura e l'ottimizzazione degli interventi attraverso la pianificazione e il miglioramento può, nel medio-lungo termine, conseguire riduzioni di spesa a vantaggio degli obiettivi generali di CAV S.p.A..

Inflazioni e tariffe

La Convenzione ricognitiva sottoscritta da CAV S.p.A. il 23 marzo 2010 prevede nuovi investimenti e conseguenti adeguamenti tariffari. Il ritardo della approvazione della Convenzione (registrata dalla Corte dei Conti il 23 febbraio 2012) non ha consentito di adeguare le tariffe con la gradualità prevista nella Convenzione stessa. Si è quindi creato un divario tra impegni reali ed evoluzione tariffaria che ha determinato un forte rimbalzo nel livello tariffario applicato dopo la approvazione della Convenzione.

Nel prospetto sono riportati i dati di confronto tra l'andamento della inflazione e la percentuale di variazione delle tariffe applicate.

%	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Variazione dell'inflazione	+ 0,70	+ 1,60	+ 2,70	+ 3,00	+ 1,20	-
Tariffe Passante		- 1,18	- 1,18	- 1,18	+13,55	+ 6,26
Tariffe tratta Mestre-Padova e Tangenziale Mestre		- 1,00	- 1,00	- 1,00	+ 13,19	+6,26

Bandi e gare

Anno	Oggetto gara	Importo (€/milioni)
2011	Servizio valori triennio 2012-2013-2014: prelievo trasporto consegna e approvvigionamento di valori	0,4
2012	Manutenzione ordinaria di pulizia prevalentemente meccanica del nastro autostradale e raccolta rifiuti autostradali per gli anni 2013-2014-2015	3,7
2013	Manutenzione invernale: servizio di spargimento cloruri e sgombero neve - campagne invernali 2013/2014, 2014/2015, 2015/2016	2,8

La norma istitutiva di CAV S.p.A. (art. 2, comma 290, L. 244/2007) statuisce espressamente che la Società è organismo di diritto pubblico. CAV S.p.A., pertanto, applica integralmente il Codice dei Contratti Pubblici di cui al D. Lgs. 163/2006 e s.m.i. Essa, pertanto, affida i lavori, i servizi e le forniture secondo principi di economicità, efficacia, tempestività e correttezza ripettando altresì i principi di libera concorrenza, parità di trattamento, non discriminazione, trasparenza, proporzionalità e pubblicità.

Il sito internet www.cavspa.it raccoglie in una apposita sezione i bandi di gara in corso o effettuati suddivisi per anno. Nel prospetto sono stati riportati, a solo titolo esemplificativo, tre dei bandi (uno per ogni anno) pubblicati e ancora reperibili nel sito.



La gestione autostradale

Le manutenzioni, pur essendo un elemento fondamentale, non sono l'unica componente necessaria per offrire un servizio autostradale di qualità. Per un buon servizio occorre anche sviluppare una adeguata conduzione della viabilità con assistenza all'utenza sia nelle condizioni normali che di emergenza.

Gli Amministratori hanno posto attenzione anche a questo aspetto operativo consapevoli che una gestione efficiente porta soddisfazione al cliente, richiede risorse ma riduce nel tempo i costi per incidenti e imprevisti.

L'attività svolta per il miglioramento della gestione autostradale si è sviluppata su più direzioni. Anzitutto le dotazioni. Il cuore operativo della viabilità è costituito dal Centro operativo verso il quale convergono le informazioni che provengono dalla struttura e dal quale partono le indicazioni esecutive per il personale interno o esterno che deve intervenire sulle problematiche della viabilità.

Le dotazioni più importanti riguardano la possibilità di monitorare visivamente le situazioni e di comunicare le informazioni.

Il Centro operativo aveva già dotazioni che permettevano di controllare attraverso le telecamere l'intera A57. Il Passante, invece, non era interamente coperto: le telecamere, infatti, sorvegliavano alcuni punti critici ma lasciavano invisibili alcuni tratti in particolare le zone prima e dopo i sottopassi. Si è proceduto alla installazione di nuove telecamere e si è anche proceduto ad uniformare la tecnologia di gestione delle telecamere che era diversa per la A4 e per la A57. Oltre alle dotazioni destinate ai controlli interni è stata migliorata anche la rete di informazione

Gli ausiliari della viabilità

La CAV S.p.A. gestisce circa 74 chilometri di autostrade e dispone di un gruppo di Ausiliari della viabilità composto da 25 addetti dedicati all'intervento, coordinati da sette Coordinatori presenti in turnazione 24 ore su 24, ai quali si aggiungono il Capo del Servizio coadiuvato da due risorse che gestiscono l'operatività interna.

La figura dell'ausiliario della viabilità autostradale è stata introdotta con protocollo d'intesa stipulato in data 25 marzo 1998 tra il Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'Interno e Aiscat (Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori) in un periodo in cui l'incidentalità aveva raggiunto livelli molto elevati.

L'Ausiliario è formato per assistere gli utenti in tutte le situazioni di disagio, difficoltà o insicurezza ma soprattutto è impegnato nell'attività di prevenzione di tali situazioni. Per questo gli Ausiliari svolgono un costante servizio di pattugliamento con orari stabiliti e percorsi pianificati che interessano tutte le pertinenze e sono impegnati nei servizi di presegnalazione di eventuali turbative della viabilità. Intervengono negli incidenti coadiuvando la Polizia e ripristinando nel minor tempo possibile le condizioni di sicurezza.

Gli Ausiliari hanno in dotazione furgoni allestiti con attrezzature di pronto intervento e con pannelli a messaggio variabile in grado di dare informazioni agli utenti in transito.

Negli ultimi anni il livello generale d'incidentalità è diminuito per effetto di vari fattori come l'adozione di strumenti tecnologici e informatici, l'approvazione di nuove norme inserite nel Codice della Strada, la lotta contro la guida sotto l'effetto dell'alcool o di stupefacenti la patente a punti, eccetera. Ma a questi fattori che hanno determinato la riduzione degli incidenti va senz'altro aggiunta la introduzione della figura dell'Ausiliario della Viabilità che ha determinato un abbattimento dei tempi di ripristino delle funzioni standard minimali oltre a garantire maggiore sicurezza per gli utenti in transito.





46

alla clientela. Infatti, sono state aggiunte otto nuove telecamere in posizioni strategiche che consentono ai clienti di verificare, in tempo reale, la situazione del traffico in movimento sulla tratta che intendono percorrere.

Sono state, poi, aggiornate le procedure di intervento che sono state verificate nella loro operatività anche attraverso le ispezioni, interne e di terzi, connesse con la gestione del Sistema Qualità secondo la norma UNI EN ISO 9001:2008.

Infine si è compiuto un importante rafforzamento dell'organizzazione dedicata al pattugliamento e alla sorveglianza diretta, sulla strada, e all'immediato intervento in caso di incidenti o anomalie della viabilità. Gli Ausiliari della viabilità nel 2010 contavano 21 unità. Ora la struttura è evoluta e conta 25 Operatori dedicati all'intervento, coordinati da sette Coordinatori presenti in turnazione 24 ore su 24, ai quali si aggiungono il Capo del Servizio coadiuvato da due risorse che gestiscono l'operatività interna.

Il rafforzamento della struttura è avvenuto con selezioni che hanno coinvolto circa 60 candidati. Non essendovi specializzazioni formative specifiche, la Società stessa ha organizzato l'attività di formazione dei selezionati richiedendo l'intervento, quali docenti, di personale della Polizia Stradale.

Il rafforzamento e la verifica funzionale dell'organizzazione dedicata al controllo della viabilità non è stato l'unico problema affrontato. Pare opportuno segnalarne altri due per l'importanza che rivestono. Entrambi hanno riflessi sia sulla viabilità sia sull'esazione dei pedaggi: la introduzione del SET il sistema europeo per la gestione del telepedaggio e l'eliminazione del cosiddetto "tornello" al Casello di Mirano-Dolo.

“

Una gestione efficiente porta soddisfazione al cliente, richiede risorse ma riduce nel tempo i costi per incidenti e imprevisti.

”



Il SET è un sistema regolamentato dalla direttiva 2004/52/CE e si propone di realizzare l'interoperabilità di tutti i sistemi di telepedaggio stradale nell'Unione Europea. La Società ha offerto la propria disponibilità e la collaborazione a lavorare con AISCAT e con le altre società autostradali per l'introduzione e regolamentazione del sistema in Italia. Contemporaneamente ha dato inizio agli interventi di adeguamento delle strutture di pedaggio per predisporle alle nuove funzioni non appena sarà possibile attivare il nuovo sistema.

Più complesso e più immediatamente impattante il problema del "tornello" la soluzione del quale ha richiesto notevole impegno anche in rapporto al territorio. Il problema, è noto, nasce fin dall'apertura al traffico del Passante di Mestre e l'istituzione di una tratta liberalizzata che, coerentemente con l'indirizzo di favorire il territorio penalizzato dalla nuova costruzione del Passante, era destinata a chi entrava alla stazione Dolo-Mirano e usciva a Mestre e viceversa. La limitazione ha determinato un uso distorto della stazione di Mirano-Dolo con intasamento della circolazione esterna all'autostrada. La CAV ha potuto risolvere il problema solo a partire dal 1 gennaio 2014 dopo lunghi confronti con la Regione Veneto e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La soluzione è consistita nello spostamento "virtuale" della barriera da Mestre a Dolo con parificazione dei pedaggi nelle stazioni di Mirano-Dolo, Mira-Oriago e barriera di Venezia-Mestre. Ciò ha comportato una riduzione del pedaggio per tutti gli utenti che prima usufruivano della barriera di Venezia-Mestre ma ha anche comportato un diverso importo di pedaggio per i soli utenti della tratta da Mirano-Dolo a Padova ora assoggettati al medesimo pedaggio di chi esce a Venezia-Mestre. Per quest'ultima situazione la CAV ha ottenuto di riservare uno sconto particolare dedicato ai pendolari residenti nei Comuni di Mirano, Dolo, Mira, Spinea e Pianiga. A marzo 2014 gli utenti che hanno chiesto l'agevolazione dei pendolari nel tragitto tra Padova e Dolo sono circa 200.



Un piano in equilibrio

L'introduzione dello sconto è stata una delle pochissime eccezioni al principio generale che non consente di applicare sconti nel settore autostradale. Occorre, infatti, ricordare che il pedaggio non è definito autonomamente dalle società autostradali ma è sottoposto a una regolamentazione che, tenendo conto di molti fattori quali gli investimenti, gli oneri di gestione, la qualità del servizio e la remunerazione del capitale, mira a mantenere l'equilibrio economico-finanziario dell'impresa nel periodo di concessione. Non è perciò nella disponibilità della Società autostradale determinare le tariffe e comunque le tariffe sono calibrate per assicurare il mantenimento dell'equilibrio economico finanziario e, in definitiva, per assicurare che le concessionarie possano raggiungere gli obiettivi per cui sono state costituite.

La CAV non fa eccezione: anche in CAV le tariffe sono determinate secondo regole stabilite in sede convenzionale e fanno parte integrante di quei dati e parametri di base che hanno contribuito ad elaborare un piano finanziario che ha ottenuto l'assenso di due ministeri (Ministero dell'Economia e delle Finanze e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). La scontistica applicata potrà pesare sull'equilibrio dell'intera economia di piano della CAV e tuttavia si è stimato che vi sia sufficiente margine economico per poter assorbire la perdita di introito riducendo gli utili ma per una azione a favore del territorio.

L'applicazione dello sconto resta comunque una eccezione anche se, a livello nazionale, si è recentissimamente attuata una iniziativa analoga valida su tutto il territorio nazionale che sembra contraddire il principio generale di non ammettere sconti. In realtà le condizioni di concessione degli sconti non fanno che confermare la natura e il fine della tariffa e, di conse-

Gli indici economici

	2011	2012	2013
Utile netto (€/milioni)	17,00	4,30	9,80
Reddito operativo (€/milioni)	40,40	26,60	38,80
ROE (%)	36,40	8,43	16,05
Incidenza Costo personale su Costi operativi (%)	40,50	39,53	39,72
Incidenza Costo personale su totale Ricavi (%)	11,43	12,93	12,77
Indice di Indebitamento (debiti/patrimonio netto) (%)	2057,23	2035,27	1692,15

Il prospetto riporta alcuni tra i dati e gli indici che permettono l'analisi e la valutazione della situazione di bilancio della società.

L'utile netto negli ultimi tre anni evidenzia un dato sempre positivo ma con un trend non lineare: più consistente nel 2011, molto più basso nel secondo anno in forte ripresa nel terzo. L'andamento conferma la correlazione con l'andamento di traffico e tariffe. Infatti nel 2012, l'anno con minor utile, si sono verificate contemporaneamente una riduzione di traffico e una riduzione tariffaria. Nel 2013, pur in presenza di una riduzione del traffico si è registrato un adeguamento della tariffa che ha determinato la crescita dell'utile.

Il reddito operativo è la sintetica espressione della situazione della gestione caratteristica che per CAV si identifica nella gestione delle autostrade in concessione. Il reddito operativo prescindendo da altre componenti di tipo finanziario, straordinario, fiscale, ecc. Anche questo dato, nei tre anni considerati, risulta sempre positivo. L'andamento, invece, non è costante soprattutto per effetto della evoluzione del traffico, delle tariffe e anche di altri costi operativi come le manutenzioni le quali possono variare di anno in anno.

Il ROE, indice di redditività globale rappresenta la remunerazione del capitale di rischio investito dai soci. L'indice è decisamente positivo anche se con un andamento altalenante. Di anno in anno il dato potrebbe essere fortemente influenzato dalla programmazione dei costi in particolare delle manutenzioni. Risulta quindi opportuno valutare l'indice su più annualità.

L'incidenza del costo del personale sia sui costi che sui ricavi appare sostanzialmente costante e proporzionato a una società di servizi.

L'indice di indebitamento mette in rapporto l'ammontare dei debiti con il patrimonio netto. L'indice risulta molto alto ma è andato riducendosi anche perché gli Azionisti hanno deciso di non distribuire utili aumentando quindi il capitale investito e riducendo la necessità di indebitamento.

“

Il pedaggio non è definito autonomamente dalle società autostradali. Esso mira a mantenere l'equilibrio economico-finanziario dell'impresa nel periodo di concessione.

”

50

guenza, la sua modificabilità solo a precise condizioni e, in ogni caso, previa autorizzazione ministeriale.

La vicenda prende le mosse dall'adeguamento delle tariffe di pedaggio aggiornate secondo i canoni stabiliti nelle varie convenzioni di concessione autostradale e applicate da tutte le concessionarie a partire dal primo gennaio 2014. Come ad ogni inizio d'anno, l'adeguamento tariffario ha suscitato grandi lamentele: evidentemente la congiuntura economica ha reso gli utenti fortemente sensibili agli aumenti tariffari. Per contro le autorità pubbliche si sono dimostrate molto attente agli effetti degli aumenti delle tariffe sull'economia generale del Paese e sull'opinione pubblica e su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'AISCAT, la associazione di categoria delle concessionarie autostradali, ha valutato la possibilità di concedere degli sconti per determinate categorie di utenti particolarmente esposti.

Dopo un confronto, le società autostradali, compresa la CAV, hanno dato la propria disponibilità a concedere, in presenza di particolari condizioni, uno sconto ai "pendolari". Le autostrade si sono anche fatte carico della copertura dei minori ricavi derivanti dall'iniziativa almeno per il periodo sperimentale di quattro mesi ma è stato subito ribadito che nei quattro mesi di sperimentazione sarà necessario individuare le possibili soluzioni da adottare per ciascun Concessionario per contenere, nel rispetto dei contratti di concessione in essere, i livelli tariffari previsti nei contratti stessi. Pertanto, pur riconoscendo l'opportunità della misura adottata in tempi brevissimi e sotto una forte pressione mediatica, si è voluto confermare la necessità per le società autostradali di mantenere, anche attraverso la salvaguardia delle tariffe, un piano finanziario in equilibrio, pena l'insuccesso dell'impresa.

I dati di gestione a confronto

	2011	2012	2013
Traffico leggeri (v/km milioni)	1.433,1	1.326,4	1.293,6
Traffico pesante (v/km milioni)	467,1	428,2	419,5
Introiti da pedaggio (€/milioni)	113,5	105,3	114,1
Canone di concessione (€/milioni)	2,7	2,5	2,7
Integrazione canone concessione (€/milioni)	14,6	13,5	13,2
Canone da subconcessioni (€/milioni)	0,09	0,07	0,07
Numero incidenti	318	279	233
Numero feriti	211	178	123
Numero morti	3	3	3





Il bilancio di CAV

Come avviene per gli adeguamenti di tariffa, anche i bilanci di esercizio vanno valutati in “prospettiva”, come tasselli di un complicato puzzle che, una volta completato, rende significativo anche il particolare.

Certo i risultati complessivi del triennio appena trascorso sono stati per se stessi soddisfacenti. I bilanci si sono chiusi tutti con un utile. Più consistente nel 2011: circa 17 milioni; in diminuzione nel 2012 con circa 4 milioni di euro soprattutto per effetto della forte flessione del traffico; in ripresa nel 2013 grazie al consistente apporto dell’adeguamento tariffario: quasi 10 milioni di euro.

Questi risultati sono stati ottenuti senza alcun contributo pubblico destinato alla gestione: la CAV infatti è interamente partecipata da soggetti pubblici ma, né da questi soggetti né da altri, riceve alcun contributo per lo svolgimento del servizio autostradale. La CAV si trova, quindi, come qualsiasi altra concessionaria di autostrade, sia essa di natura pubblica o privata, a dover confrontarsi con i propri clienti ai quali deve offrire ogni giorno un servizio efficiente e in grado di soddisfare le aspettative di celerità, sicurezza, assistenza e comodità che il cliente chiede per aver pagato il pedaggio. In quest’ottica la CAV si è dotata di un’organizzazione e di mezzi adeguati ad una risposta efficace e soddisfacente al proprio cliente.

“

I bilanci del triennio si sono chiusi tutti con un utile. I risultati sono stati ottenuti senza alcun contributo pubblico destinato alla gestione.

”



Nel contempo la CAV, proprio perché partecipata da soggetti pubblici, ha attuato una propria “spending review” in aderenza alle normative e alle indicazioni nazionali e locali che hanno richiamato le pubbliche amministrazioni all’efficientamento e al risparmio per far fronte comune alle difficoltà economiche del Paese.

Per ottenere questo risultato ha puntato soprattutto sull’efficienza: la CAV è, infatti, una società di servizi e in essa pesa maggiormente l’apporto che proviene dalla organizzazione. Come già si è fatto notare, la CAV ha assorbito il personale della Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. e con quello stesso personale è riuscita a gestire una tratta autostradale di lunghezza pressoché doppia e con problematiche di gestione più complesse. In questi anni si è continuato a lavorare sul fronte dell’organizzazione non solo per mantenerla efficiente ma per adattarla alle sempre nuove esigenze del servizio autostradale mantenendola, però, sostanzialmente immutata nelle dimensioni.

La cura con cui si è cercato di rendere sempre più efficiente l’organizzazione si è combinata con l’attenzione al risparmio laddove non vi fossero ricadute dirette sulla qualità del servizio. E si è cominciato dai compensi del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale dimensionati o ridotti secondo le rigorose indicazioni sia a livello nazionale sia regionale. Non si è ricorsi a consulenze e si sono limitati gli incarichi professionali valorizzando, laddove possibile, le competenze e le professionalità interne. Non sono state affrontate spese per sponsorizzazioni o pubblicità limitandosi alle doverose comunicazioni necessarie od opportune per informare il pubblico sulla attività aziendale.

Certamente anche il risparmio ha contribuito ai positivi risultati di bilancio raggiunti. Gli utili annuali, però, non possono essere presi in considerazione come elementi a se stanti; devono, invece, essere considerati alla luce degli obiettivi che la CAV si è prefissata e della quantità di risorse complessive che sono necessarie per raggiungere tali obiettivi. Primo tra tutti il pagamento del debito nei



54

confronti di ANAS per il rimborso dei costi del Passante di Mestre.

È proprio per ragioni “di prospettiva” che il Consiglio non ha mai proposto di procedere alla distribuzione degli utili che di anno in anno si sono resi disponibili. Non si è trattato della classica rinuncia all’uovo di oggi per poter avere la gallina domani perchè la questione non verteva semplicemente sull’opportunità di distribuire subito delle risorse dando soddisfazione agli Azionisti o ammassarle. Verteva, invece, sulla volontà di raggiungere gli obiettivi statuari e di non mettere a repentaglio il futuro equilibrio economico-finanziario della Società rischiando poi di far pesare sulla collettività le conseguenze degli squilibri stessi. Il Consiglio si è, quindi, dovuto confrontare con le previsioni del piano finanziario che mostrano la possibilità di raggiungere il successo dell’impresa solo rispettando determinate condizioni tra le quali quella di non indebolire finanziariamente la società nel corso dei primi anni di attività. Sotto questo profilo è da sottolineare che il fatto di non distribuire gli utili ha contribuito a creare una disponibilità liquida che è stata subito ed utilmente impiegata per il pagamento delle opere complementari e di completamento del Passante di Mestre. Contemporaneamente l’accantonamento degli utili ha considerevolmente incrementato il patrimonio netto: si ricorderà, infatti, che nel 2008 il patrimonio era rappresentato pressoché esclusivamente dal capitale sociale pari a 2 milioni. A fine 2013, dopo appena cinque anni di esercizio, il patrimonio netto ha già raggiunto quota 60 milioni. Certo non si tratta di liquidità immediatamente disponibili ma di capitale investito che, come previsto dai piani finanziari, si renderà disponibile nel tempo.

La necessità di una valutazione “prospettica” non vale solo per la distribuzione degli utili ma vale per ogni voce di bilancio e per ogni obiettivo che CAV si è posta e la fondatezza della pianificazione e il suo puntuale rispetto potranno divenire vera misura della volontà di raggiungere e attuare gli obiettivi statuari facendo, con ciò stesso, sviluppare la CAV.

Oneri

(€/milioni)	2011	2012	2013
IVA	4,6	9,1	-
Oneri sociali (INPS, INAIL, altri)	3,4	3,6	3,8
Imposte e tasse (valori bolati, tasse consortili, IMU, tasse rifiuti, TOSAP, altri)	0,3	0,2	0,2
Imposte sui redditi: IRES	8,3	2,4	2,9
Imposte sui redditi: IRAP	2,6	1,8	2,2
Canoni di concessione	2,7	2,5	2,7
Canoni di subconcessione	0,09	0,07	0,07
Integrazione canone concessione	14,6	13,5	13,2
Totale	36,6	33,3	25,1

Il prospetto raccoglie in sintesi i dati relativi al contributo (in termini di imposte, canoni, contributi, ecc.) che CAV rende annualmente disponibile per la comunità.

L'utile e il patrimonio netto

	2011	2012	2013
Utile netto (€/milioni)	17,0	4,3	9,8
Patrimonio netto (€/milioni)	46,8	51,1	60,9

Il patrimonio netto rappresenta le risorse che gli Azionisti hanno investito in CAV. Di fatto nel 2008 era formato dal solo capitale sociale: 2 milioni di euro. In questi anni, grazie all'accantonamento degli utili, è cresciuto in modo esponenziale e ha già superato i 60 milioni. In concreto il patrimonio accumulato è l'effettiva ricchezza di competenza dei due Azionisti che si renderà disponibile alla liquidazione dell'attivo e dopo aver rimborsato il passivo.

Costruire una prospettiva

56 L'obiettivo del consolidamento

Tutta l'attività di consolidamento svolta in questi anni ha avuto come scopo la buona gestione della rete autostradale in concessione ma soprattutto la creazione di una solida base su cui poggiare la soluzione dell'ultimo obiettivo posto nello statuto della Società: trovare le risorse finanziarie per ulteriori investimenti di infrastrutturazione viaria che saranno indicati dalla Regione Veneto di concerto con il Ministero delle Infrastrutture.

Non si tratta di un obiettivo facile da centrare anche perché una serie di concomitanti circostanze non ne favoriscono l'attuazione. In primo luogo la CAV si trova ad operare in una congiuntura economica oggettivamente difficile con poche risorse finanziarie disponibili sul mercato. In secondo luogo: anche il traffico ha subito una contrazione e, di conseguenza, si sono ridotti anche gli introiti da pedaggio. Il fenomeno è stato particolarmente evidente nel 2012 quando, a motivo del ritardo nella approvazione della convenzione del 23 marzo 2010, non si sono potuti applicare gli adeguamenti tariffari e quindi non vi è stata alcuna compensazione tra aumento dei pedaggi e riduzione del traffico con il risultato che rispetto al 2011 gli introiti da pedaggio hanno subito una contrazione di oltre 8 milioni pari a una percentuale negativa di oltre il 7%.

Il momento critico, quindi, non consente di prevedere, sul brevissimo termine, soluzioni di soddisfazione delle aspettative dei Soci. Per contro la forzata pausa risulta favorevole ad una attenta valutazione delle prospettive, a una considerazione sulle risorse disponibili e, anche, alla individuazione di modalità per il recupero di risorse attraverso la ripianificazione e l'ottimizzazione delle attività aziendali.



Variabili

57

Fin dal suo formarsi, la CAV ha elaborato, come richiesto dalla Concedente, un piano finanziario che dimostra la possibilità della Società di mantenere, nel tempo, l'equilibrio economico finanziario dell'impresa. Le previsioni sono basate su varie ipotesi di lavoro relative all'andamento nel tempo delle spese, degli introiti, delle necessità finanziarie e dei relativi oneri richiesti per ottenere i finanziamenti.

L'elaborazione del piano finanziario non è semplice e neppure scontata perché si tratta di sviluppare e prevedere l'andamento di elementi variabili che, per la maggior parte, non dipendono dalla volontà o capacità della concessionaria e, in ogni caso, sono soggetti alla incertezza di un futuro per sua natura imprevedibile.

Nell'economia complessiva del piano alcune variabili possono influenzare più di altre il risultato. Nel caso delle concessionarie autostradali, gli studi e l'esperienza hanno individuato tre elementi che determinano in modo sostanziale le previsioni del piano: le tariffe, i contributi pubblici e la durata della concessione. Si tratta di variabili sulle quali si opera con molta difficoltà o perché sono totalmente indipendenti e di difficile previsione o perché sono vincolate da norme, interessi e accordi che non consentono facili interventi di adattamento alle necessità di piano.

“
**Tre elementi
determinano in modo
sostanziale le previsioni
del piano: le tariffe, i
contributi pubblici e la
durata della concessione.**

”



58

Nell'attuale convenzione è espressamente previsto che la CAV faccia fronte ai suoi impegni finanziari avvalendosi dei flussi di cassa generati dagli introiti dei pedaggi e dagli introiti derivanti dalle sub-concessioni relative alle aree di servizio: questi ultimi introiti sono di modesta entità e non paragonabili con gli introiti da pedaggio. I pedaggi sono la risultante della applicazione delle tariffe ai percorsi. Agire sulle tariffe significa determinare i pedaggi che sono lo strumento indispensabile per recuperare gli investimenti sostenuti per la costruzione delle strutture autostradali e per far fronte alle spese di ammodernamento, manutenzione e gestione della rete. Si tratta quindi di una risorsa irrinunciabile per qualsiasi concessionaria.

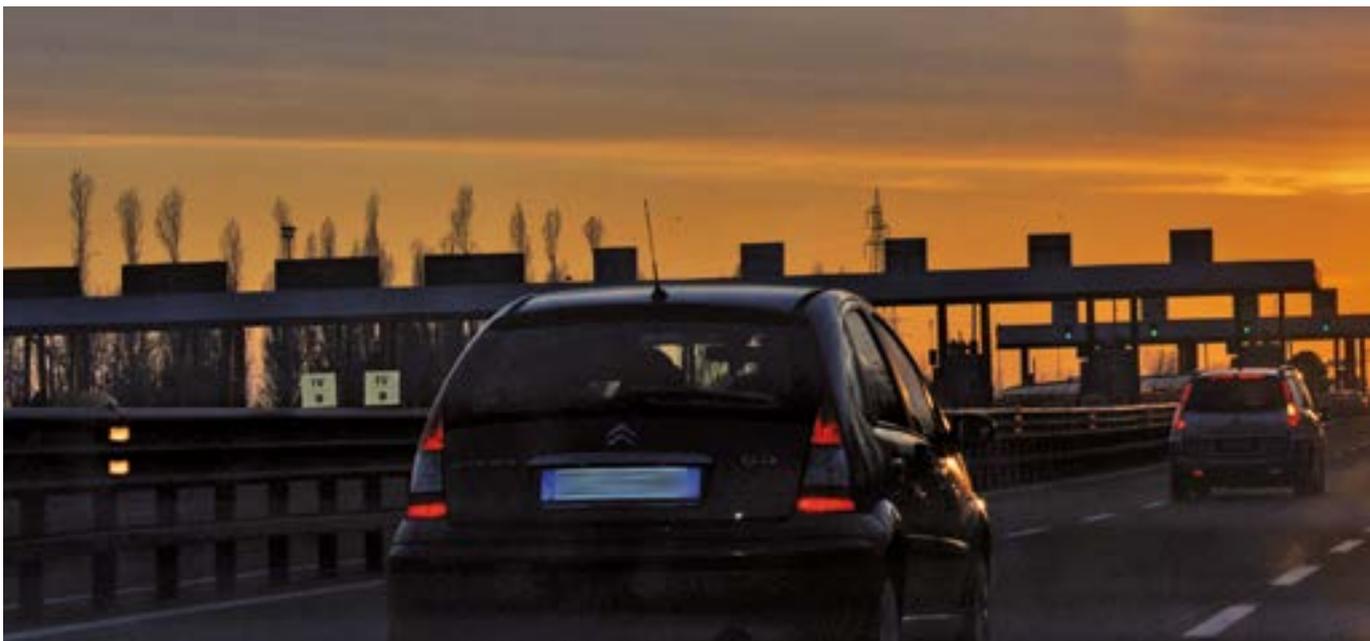
Per contro la tariffa è l'elemento che pesa direttamente sul cliente autostradale e che diventa componente di costo di una molteplicità di merci e servizi contribuendo, con gli eventuali aumenti, al determinarsi del ciclo inflattivo. Si tratta quindi di una variabile delicata con risvolti economici e sociali che vanno ben oltre l'interesse della concessionaria e per tale motivo nel tempo essa è stata oggetto privilegiato di attenzione del governo, della concedente e delle associazioni dei consumatori. La tariffa è, quindi, un elemento sul quale si può incidere con molta difficoltà.

Nel caso specifico della CAV le tariffe sono state calibrate sui costi di costruzione e di gestione di una struttura di recente realizzazione e di costo elevato anche se proporzionato alla qualità e funzionalità dell'opera. Il loro attuale livello è frutto di un delicato equilibrio raggiunto attraverso il confronto con la Concedente e la mediazione tra le necessità di piano, i limiti normativi e la convenienza del cliente. Si tratta, quindi, di un equilibrio che appare difficile ridiscutere senza determinare situazioni che potrebbero divenire scoraggianti per il cliente e riflettersi in modo non positivo sull'immagine e sugli stessi introiti di CAV.

Un secondo elemento che può fortemente condizionare il piano finanziario e la sostenibilità



dell'impresa è costituito dai contributi pubblici che possono venir erogati per la costruzione o la gestione di un'opera autostradale. Per il Passante, lo Stato, con decisioni assunte in momenti diversi, ha stabilito contributi per un ammontare complessivo di 301 milioni di euro. Si tratta di un importo notevole diretta conseguenza del riconoscimento, da parte del Governo, dell'importanza dell'opera che si andava a costruire, della sua indispensabilità nel contesto viario e autostradale nel Nord-Est e, infine, della necessità di ridurre i costi da recuperare attraverso i pedaggi. I contributi, come solitamente avviene, hanno riguardato il momento realizzativo dell'opera e non è previsto alcun contributo per la sua manutenzione né è prevedibile che si creino le condizioni per un rinnovato impegno da parte di soggetti pubblici a sostegno o a rafforzamento della iniziativa imprenditoriale costituita da CAV. Anzi, considerata la congiuntura economica e finanziaria generale, non appare plausibile ottenere da soggetti pubblici alcun tipo di contributo. Vi è un terzo elemento che può condizionare in modo evidente lo sviluppo del piano finanziario e delle previsioni in esso contenute: la durata della concessione. È la base temporale di tutto il piano e vincola la tempistica degli investimenti e dei rimborsi.



Il termine della concessione

Nel caso della CAV il termine della concessione è stato stabilito al 31 dicembre del 2032. Tale termine è stato deciso dall'allora soggetto concedente ANAS S.p.A. il quale aveva commisurato la scadenza della concessione di CAV alla scadenza della concessione di ANAS: la scelta, quindi, non creava disallineamenti o contrasti tra il termine concessorio di CAV e il termine concessorio di ANAS.

Nel corso del 2011 il D.L. 98 ha dettato "disposizioni in materia di riordino dell'ANAS S.p.A." ed ha istituito una Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali che doveva subentrare nelle funzioni di concedente autostradale fino ad allora in capo all'ANAS. Nel 2012 la situazione si evolveva ulteriormente perché l'Agenzia non veniva costituita e, per effetto del D.L. 216/2011 le attività e i compiti già attribuiti alla medesima erano trasferiti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il Ministero provvedeva a istituire una Struttura che svolge le funzioni di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali che, in sigla, risulta: SVCA.

La situazione, affatto nuova, ha come conseguenza che ANAS non ricopre più il ruolo di concedente, sciogliendo le perplessità da taluno avanzate sul possibile conflitto tra la funzione di concedente e la funzione concessionaria. Soprattutto possono venir meno anche le preoccupazioni di legare la concessione di CAV a parti-

“
ANAS non ricopre più il ruolo di concedente e possono venir meno le preoccupazioni di legare il termine di concessione di CAV alla scadenza della concessione ANAS.
”



colari scadenze esterne ed in particolare alla scadenza della concessione di ANAS.

L'indicazione del termine concessorio non è certamente legato a semplici preoccupazioni di correlazione ad altre scadenze. Si tratta invece di un elemento importantissimo per le conseguenze economiche e finanziarie che si ribaltano sull'impresa. È, quindi, un elemento attentamente valutato dal concedente sotto il profilo legale e normativo, sia nazionale che europeo, sotto il profilo della convenienza per i soggetti a diverso titolo coinvolti e sotto il profilo della parità di opportunità.



Liberare risorse

Si consideri, però, che i piani finanziari sono strumenti previsionali per eccellenza e, come tali, soggetti a continua verifica e confronto con la realtà che si va attuando. Proprio per questo anche la convenzione tra la CAV e l'ente concedente (ora il Ministero delle Infrastrutture) prevede che il piano finanziario venga periodicamente aggiornato.

L'aggiornamento deve necessariamente modificare i dati di partenza del piano facendo riferimento all'ultimo bilancio disponibile della Società. Devono poi essere riconsiderate le ipotesi di lavoro per tener conto di nuovi studi e proiezioni sul futuro andamento del traffico, sull'evoluzione dei costi delle materie, dei servizi, del personale, sulla disponibilità di risorse finanziarie e sui relativi costi.

È proprio nell'ambito dell'aggiornamento che potrebbe esser colta l'occasione per riconsiderare anche il termine di durata della concessione: l'allungamento della durata permetterebbe di diluire nel tempo il recupero di spese e oneri creando così le premesse per azioni di tipo molto diverso e tra le quali par di dover sottolineare l'aumento della capacità attuale di indebitamento della CAV o la possibilità di rimodulare le tariffe di pedaggio rendendole più leggere.

Le ipotesi di lavoro appena accennate si basano entrambe sulla previsione che la CAV possa assumersi nuovi impegni finanziari oltre a quelli previsti nel piano finanziario allegato alla vigente convenzione ovvero possa ridurre i ricavi attuali destinati alla copertura degli investimenti già effettuati. In ogni caso, l'assunzione dei nuovi impegni finanziari o il recupero dei minori ricavi attuali sarebbero compensati attraverso una più lunga durata di mutui, o degli altri



strumenti finanziari adottati. In altri termini la CAV potrebbe: o impegnarsi subito in operazioni di investimento sostenute attraverso la stipula di mutui di lunga durata; o potrebbe rinunciare a parte dei ricavi immediati per poi recuperarli nel tempo con una gestione più lunga consentita dalla proroga del termine della concessione.

Non può sfuggire che l'una o l'altra operazione avrebbe comunque una straordinaria valenza sociale ed entrambe sarebbero la conferma dello spirito e delle ambizioni che hanno portato alla costituzione di CAV: una società attenta al risultato economico ma non per finalità speculative bensì per finalità di bene comune.

La possibilità concreta di attuare le sopradette ipotesi di lavoro si è recentemente rafforzata con il "Protocollo AISCAT - Concessionarie aderenti l'iniziativa -Ministero Infrastrutture e Trasporti 24 febbraio 2014". Come noto e come già detto, il Protocollo ha per oggetto l'iniziativa di modulazione tariffaria a favore di utenti che percorrono giornalmente l'autostrada per il raggiungimento del posto di lavoro. Il Protocollo prevede una speciale scontistica ma, in considerazione della natura e delle finalità della tariffa, prevede la individuazione di "possibili soluzioni da adottare per ciascun Concessionario per contenere, nel rispetto dei contratti di concessione in essere - i livelli tariffari previsti nei contratti stessi." Il Protocollo dà atto che le soluzioni per il recupero dei livelli tariffari previsti nei contratti di concessione riguardano in particolare:

“
L'allungamento della concessione può diventare il modo per recuperare risorse da finalizzare a una rimodulazione tariffaria o alla realizzazione di infrastrutture nel territorio.
”



64

- a) recupero mediante prolungamento della scadenza della concessione;
- b) accorpamento di concessioni di tratte contigue con riallineamento del periodo concessorio;
- c) rivisitazione dei piani di investimento;
- d) altre soluzioni da identificare.

Le soluzioni di recupero dei pedaggi, così come sopra prospettate, sono la diretta conferma di come l'allungamento della concessione possa diventare per CAV un modo per riguadagnare gli eventuali mancati ricavi per effetto di una più massiccia azione di rimodulazione delle tariffe di pedaggio.

Ma quelle stesse soluzioni confermano anche la possibilità di ottenere mediante un impegno finanziario di più lungo termine risorse finanziarie da mettere, in tempi ragionevolmente brevi, a disposizione della Regione Veneto e del Ministero delle Infrastrutture per la realizzazione di infrastrutture nel territorio.

Si tratta, quest'ultima, di una ipotesi di lavoro la cui verifica ed eventuale attuazione richiederebbe certamente uno straordinario impegno ma che, se concretizzata, consentirebbe a CAV di realizzare un chiaro obiettivo statutario che gli Azionisti pubblici si sono posti al momento della costituzione di CAV.



Centrare l'obiettivo

65

L'ipotesi di intervento sulla durata della concessione potrebbe essere di interesse indipendentemente dalla possibilità di CAV di ottenere sul mercato e nel breve termine le risorse finanziarie da mettere a disposizione per la infrastrutturazione del territorio o per rimodulare le tariffe.

Una pur superficiale analisi delle dinamiche di bilancio delle società autostradali concessionarie consente di individuare l'ultimo periodo della concessione come il momento più redditizio per i Soci. Nei primi anni di attività la concessionaria è oberata dagli impegni di investimento, da ammortamenti, mutui e oneri finanziari. Il margine disponibile è solitamente ridotto per effetto delle notevoli spese che la Società deve affrontare. Questa fatica iniziale si evidenzia anche nel piano finanziario di CAV che nel primo periodo prevede il sostanziale mantenimento dell'equilibrio con risultati economici contenuti e rilevanti oneri soprattutto finanziari. Lo stesso piano, però, registra un miglioramento dei risultati e delle risorse disponibili negli esercizi più a ridosso del termine concessorio quando si riducono l'esposizione finanziaria e gli oneri conseguenti.

Tali circostanze portano a concludere che un allungamento della concessione potrebbe, nel lungo periodo, assicurare alla CAV e quindi al territorio importanti risorse che si accumulerebbero proprio nel fine periodo di concessione.

Ecco, quindi, che potrebbe essere giustificato un vigoroso impegno di Amministratori e degli stessi Azionisti volto a superare le prevedibili robuste difficoltà che si frapporrebbero tra l'esigenza di un allungamento della convenzione e le obiezioni della Concedente.



66

E se gli obiettivi fossero di più?

L'obiettivo statutario di mettere a disposizione del territorio nuove risorse per infrastrutture appare di una dimensione tale da assorbire gran parte delle energie di CAV ma non di esaurirle. CAV, infatti, è uno strumento duttile che, come abbiamo ricordato nel breve riepilogo delle attività svolte, in questi ultimi anni si è consolidato sotto diversi profili in particolare sotto il profilo organizzativo e della gestione autostradale.

La CAV S.p.A. è una società di gestione di autostrade ma, diversamente dalle altre società concessionarie che gestiscono anche la costruzione delle opere, essa è completamente dedicata alla sola gestione di autostrade e tale esclusiva non può essere considerata come una limitazione di attività ma come un atto di specializzazione che vota la CAV all'eccellenza in tale funzione.

In questo impegno la CAV è aiutata da una condizione obiettiva e cioè dalla particolarità della conformazione delle tratte autostradali gestite e dalla varietà delle situazioni presenti in esse: si presentano come percorsi alternativi l'uno all'altro, con tratti in piena campagna che si alternano all'attraversamento di zone urbane, da una autostrada aperta si passa ad una con accessi regolamentati, da una struttura in rilevato a una in trincea; dal servizio alla intermodalità a quello offerto alla grande viabilità. E si potrebbe continuare ma quanto detto ba-

“
La CAV S.p.A. è
completamente dedicata
alla sola gestione di
autostrade e tale esclusiva
può essere considerata
come un atto di
specializzazione che vota
la CAV all'eccellenza in tale
funzione.

”



sta per evidenziare che la varietà di situazioni da governare costituiscono, di fatto, una specie di palestra dove si esercitano la flessibilità e la competenza del gestore. Potrebbero però, e questo è un obiettivo, trasformarsi anche in un campo di sperimentazione per la introduzione di nuovi metodi e tecnologie di gestione. È una prospettiva concreta perché storicamente la tratta gestita, proprio per la sua particolarità, è stata utilizzata per la introduzione e la sperimentazione di progetti, italiani ed europei, che sono andati dalla introduzione delle barriere fonoassorbenti alla regolamentazione degli accessi in autostrada, all'utilizzo dinamico della corsia di emergenza.

La proposta, quindi, non riguarda l'individuazione di obiettivi alternativi alle indicazioni di statuto; riguarda invece l'impegno ad ottimizzare lo stesso virtuoso percorso che, anche attraverso una gestione efficace ed efficiente, condurrà più agevolmente a raggiungere l'obiettivo di ottenere le risorse da mettere a disposizione del territorio.

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

Impaginazione: Publileo s.r.l. - Mira (VE)

Stampa: Europrint s.r.l. - Quinto di Treviso

Finito di stampare: 30 Aprile 2014