



**CONCESSIONI  
AUTOSTRADALI  
VENETE**

**BILANCIO DI ESERCIZIO**  
**AL 31 DICEMBRE 2024 E RELAZIONI**

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

**Via Bottenigo, 64/A  
30175 Marghera (Venezia)**

**Capitale Sociale € 2.000.000,00 interamente versato**

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

## INDICE

<i>Convocazione dell'Assemblea</i>	<i>pag. 4</i>
<i>Cariche Sociali</i>	<i>pag. 5</i>
<i>Composizione del capitale sociale</i>	<i>pag. 6</i>
<b>RELAZIONE SULLA GESTIONE</b>	<i>pag. 7</i>
<i>Introduzione</i>	<i>pag. 8</i>
<i>Gestione economico finanziaria</i>	<i>pag. 16</i>
<i>Principali rischi e incertezze</i>	<i>pag. 20</i>
<i>Gestione autostradale</i>	<i>pag. 21</i>
<i>Rapporti con l'ANAS</i>	<i>pag. 40</i>
<i>Rapporti con la Regione del Veneto</i>	<i>pag. 41</i>
<i>Società partecipate</i>	<i>pag. 44</i>
<b>BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31.12.2024</b>	<i>pag. 45</i>
<i>Stato Patrimoniale</i>	
<i>Attività</i>	<i>pag. 46</i>
<i>Passività</i>	<i>pag. 48</i>
<i>Conto Economico</i>	<i>pag. 49</i>
<i>Rendiconto finanziario</i>	<i>pag. 51</i>
<i>Nota Integrativa</i>	<i>pag. 52</i>
<i>Struttura e contenuto del bilancio</i>	<i>pag. 52</i>
<i>Principi contabili – Criteri di valutazione</i>	<i>pag. 52</i>
<i>Informazioni sullo Stato Patrimoniale: attività</i>	<i>pag. 55</i>
<i>Informazioni sullo Stato Patrimoniale: passività</i>	<i>pag. 63</i>
<i>Informazioni sul Conto Economico</i>	<i>pag. 69</i>
<i>Altre informazioni</i>	<i>pag. 75</i>
<i>Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio</i>	<i>pag. 78</i>
<i>Proposte all'Assemblea di destinazione dell'utile di esercizio</i>	<i>pag. 79</i>
<b>ALLEGATI</b>	
<i>Tabella MIT: stato degli investimenti</i>	<i>pag. 81</i>
<i>Tabella Regione del Veneto</i>	<i>pag. 82</i>
<b>DATI STATISTICI</b>	<i>pag. 86</i>

# Convocazione dell'Assemblea

# Cariche sociali

## CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE (1)

*Presidente*  
MANTO Monica (2)

*Amministratore Delegato*  
CAMPITELLI Maria Rosaria Anna (3)

*Consiglieri*  
CERON Renzo  
TIOZZO FASIOLO Lucio  
TROMELLINI Elisabetta

## COLLEGIO SINDACALE (4)

*Presidente*  
USTINO Anna Maria

*Sindaci effettivi*  
GARGIULO Sergio  
TOMBOLATO Paola

## DIREZIONE

*Direttore Esercizio e (ad interim)*  
*Direttore Tecnico*  
MATASSI Angelo

*Direttore Risorse Umane e  
Organizzazione e (ad interim)*  
*Direttore Amministrazione e Finanza e  
Direttore Legale e Approvvigionamenti*  
BRAGATO Paolo

## SOCIETA' DI REVISIONE

PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

- (1) Il Consiglio di Amministrazione è stato nominato dall'Assemblea dei Soci in data 31 ottobre 2022 con mandato per il triennio 2022-2024.
- (2) Il Consigliere Monica Manto è stata nominata Presidente dall'Assemblea dei Soci in data 31 ottobre 2022.
- (3) Il Consigliere Maria Rosaria Anna Campitelli è stato nominato Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione in data 7 novembre 2022.
- (4) Il Collegio Sindacale è stato nominato dall'Assemblea dei Soci in data 24 giugno 2024.  
Il Presidente del Collegio Sindacale Annamaria Ustino è stato designato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze; il Sindaco effettivo Tombolato Paola è stata designata dalla Regione del Veneto; il Sindaco effettivo Gargiulo Sergio è stato designato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I sindaci supplenti sono i signori: Marcantognini Claudio e Saccon Sonia.

## Composizione del capitale sociale

AZIONISTA	N. AZIONI	VALORE NOMINALE DELLE AZIONI ORDINARIE	CAPITALE SOCIALE	PERCENTUALE %
<b>ANAS SpA</b>	<b>1.000.000</b>	<b>1,00</b>	<b>1.000.000</b>	<b>50</b>
<b>Regione Veneto</b>	<b>1.000.000</b>	<b>1,00</b>	<b>1.000.000</b>	<b>50</b>
<hr/>				
Totale	<b>2.000.000</b>		<b>2.000.000</b>	<b>100</b>
<hr/>				

# **RELAZIONE SULLA GESTIONE**

## INTRODUZIONE

Signori Azionisti,

con la presente relazione, illustriamo gli elementi essenziali caratterizzanti l'esercizio 2024 che si chiude in termini molto positivi.

## IL BILANCIO

Nel 2024 il bilancio di esercizio si presenta con un utile pari ad € 29,3 milioni (€ 31,8 milioni nel 2023).

Si segnalano, in particolare, i principali fattori che hanno determinato questo risultato.

Il primo è legato all'aumento dei ricavi da pedaggio per € 4,8 milioni (+2,95%) derivante dall'aumento delle tariffe del 2,30% rispetto allo scorso esercizio e dall'aumento del traffico pari allo 0,65%. Le specifiche degli aumenti saranno riportati nei relativi paragrafi.

Il secondo e significativo elemento che ha contribuito al risultato di bilancio è stato costante controllo dei costi di gestione nell'ottica di un efficientamento e contenimento degli stessi pur nel contesto inflattivo già riferibile all'esercizio 2024.

Non ultimo, un altro elemento degno di nota è rappresentato dai costi di ricerca e sviluppo relativi al Progetto Hyper Transfer, che hanno influito in via eccezionale sul risultato di bilancio.

Va infine evidenziato l'ammontare delle disponibilità liquide complessive che al 31 dicembre 2024 sono pari a € 215,2 milioni (€ 65,3 milioni di disponibilità liquide "libere" ed € 149,9 milioni di disponibilità liquide vincolate): tali considerevoli disponibilità esprimono la solidità finanziaria della Società e la capacità di far agevolmente fronte a tutti gli impegni assunti.

## DISTRIBUZIONE RISERVE

Ai sensi dell'articolo 31.3 dello Statuto Sociale gli utili generati dalla Società, ferma restando la riserva di legge, debbono essere impiegati nel rispetto di quanto previsto dalla delibera CIPE n. 3 del 26 gennaio 2007. Tale delibera prescrive, *inter alia*, che le risorse generate dalla gestione del Passante di Mestre e delle tratte assentite in concessione alla Società ed eccedenti l'esigenza di ammortamento degli investimenti effettuati, e quindi di rimborso dei relativi mutui, nonché degli oneri di manutenzione e gestione, siano destinate al finanziamento di ulteriori investimenti di infrastrutturazione viaria, definiti dalla Regione Veneto di concerto con il Ministero delle Infrastrutture.

Al fine di dare attuazione al dettato della delibera CIPE innanzi richiamata, in data 11 febbraio 2019 sono stati sottoscritti due protocolli d'intesa fra, rispettivamente: (i) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Veneto, avente ad oggetto le modalità ed i criteri per l'individuazione degli investimenti di infrastrutturazione viaria cui destinare le predette risorse (il "Protocollo Opere"); e (ii) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Veneto ed ANAS S.p.A., avente ad oggetto le modalità di erogazione delle risorse (il "Protocollo CAV").

In relazione a quanto previsto dai suddetti protocolli, con lettera in data 6 novembre 2024 la Regione Veneto ha trasmesso alla Società l'elenco delle opere da finanziarsi mediante le risorse rinvenienti dalla gestione della Società (opere già comunicate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti da parte della Regione Veneto in data 20 settembre 2024 e in relazione alle quali il Ministero ha reso il proprio riscontro positivo con nota del 15 novembre 2024) e contestualmente ha ribadito la richiesta già formalizzata con comunicazione datata 13 settembre 2024 di messa a disposizione di risorse per complessivi Euro 34.891.852.

A questo proposito, si rileva che l'aggiornamento del modello finanziario - effettuato a fine settembre 2024 sulla base dei dati del bilancio intermedio al 30 giugno 2024 - richiesto dal Project Bond emesso dalla Società, aveva



confermato il rispetto dei livelli degli indicatori finanziari (c.d. “*covenants*”) propedeutici alla distribuzione di riserve, confermando la sostenibilità finanziaria dell’operazione.

Il Consiglio di Amministrazione, A fronte della richiesta formulata dalla Regione Veneto, deliberava in data 14 novembre 2024 l’operazione e l’Assemblea dei soci, in data 17 dicembre 2024, approvava la distribuzione infrannuale di riserve in favore del solo socio Regione Veneto, in ossequio a quanto previsto dallo Statuto Sociale, dalla delibera CIPE n. 3 del 26 gennaio 2007 e dai protocolli sottoscritti in esecuzione della stessa, per un importo complessivamente pari a Euro 34.891.852, da imputarsi per Euro 9.776.277 alla “Riserva vincolata per infrastrutturazione viaria” e per il restante importo alla voce “Altre Riserve – Riserva Straordinaria” (in ordine cronologico di formazione delle stesse, a partire dalle più risalenti), subordinando l’effettivo pagamento di tale distribuzione all’intervenuta emissione del Decreto Interministeriale di approvazione del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione ed alla registrazione dello stesso presso la Corte dei Conti, con conseguente definitiva efficacia del secondo atto aggiuntivo e completamento dell’iter di aggiornamento del PEF 2020-2032.

Successivamente alle delibere del Consiglio di Amministrazione e dell’Assemblea, in data 18 dicembre 2024 è stato effettuato il trasferimento di un importo pari a Euro 34.891.852 dal conto corrente operativo (soggetto a pegno ai sensi del Project Bond) al conto corrente “Distribuzioni”, non gravato da pegno.

L’effettivo pagamento della distribuzione avverrà solo a fronte dell’intervenuta emissione del Decreto Interministeriale di approvazione del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione e alla registrazione dello stesso presso la Corte dei conti.

Si ricorda che la distribuzione delle riserve dovrà avvenire nel rispetto delle normative fiscali applicabili.

## IL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

### *Il Piano Economico Finanziario 2020-2032 e il Piano Finanziario Regolatorio 2020-2024*

La Convenzione Ricognitiva del 31 marzo 2010, all’art. 11.6, prevede l’obbligo di aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario e Piano Finanziario Regolatorio.

In data 16 marzo 2023, in adempimento alla normativa e agli obblighi convenzionali, la Società ha trasmesso la versione definitiva del Piano Economico Finanziario per il periodo 2020-2032, secondo il quadro regolatorio definito dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Di seguito si riepilogano gli elementi più significativi che caratterizzano il Piano Economico Finanziario e il Piano Finanziario Regolatorio:

- durata: il piano si sviluppa a decorrere dall’anno 2020 e sino alla fine della concessione: ’anno 2032;
- tariffe: è previsto che, fino al 31 dicembre 2024, le stesse rimangano invariate, mentre per il periodo che va dall’anno 2025 all’anno 2032, sono previste variazioni annuali , determinate sulla base dei criteri stabiliti dalla delibera dell’ART;
- traffico: l’andamento evolutivo del traffico è stato elaborato sulla base di previsioni fornite da una Società esterna di primaria esperienza nel settore che ha approntato un apposito studio del traffico. Lo studio è stato effettuato secondo presupposti di continuità con i precedenti periodi regolatori e, come indicato nella Nota Tecnica allegata alla Comunicazione ministeriale del 5 ottobre 2020, non ha tenuto conto dell’emergenza “COVID - 19”;
- investimenti: per il periodo 2020 – 2032 sono previsti investimenti complessivi per circa € 162 milioni, di cui circa € 154 milioni in immobilizzazioni reversibili e circa € 8 milioni in immobilizzazioni non reversibili;

- manutenzioni: sono previste manutenzioni per il periodo 2020 – 2032 per un ammontare complessivo di circa € 226 milioni;
- struttura finanziaria: si è tenuto conto dell'emissione obbligazionaria del "Project Bond", perfezionata in data 12 aprile 2016 per un importo iniziale di € 830 milioni, al tasso di interesse del 2,115%, con scadenza 31 dicembre 2030.

Per completezza espositiva, si segnalano i passaggi che hanno interessato l'iter approvativo del PEF.

Con parere n. 32 del 21 dicembre 2023, reso ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011 n. 201, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha espresso parere favorevole e formulato un'unica osservazione concernente l'ammissibilità - ai fini della determinazione della dinamica tariffaria a copertura dei costi relativi ad attività autostradali - di una parte, peraltro esigua, dell'investimento complessivo previsto.

Quindi il CIPESS ha adottato la Delibera n. 13 del 23 aprile 2024 (pubblicata in G.U. in data 19 luglio 2024, n. 168 e registrata presso la Corte dei Conti in data 09 Luglio 2024), con cui è stato espresso parere favorevole sulla proposta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario per il periodo regolatorio 2020-2024 e relativo schema di Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Concessioni Autostradali Venete S.p.A.

Infine, in data 7 ottobre 2024 è stato sottoscritto il Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione ricognitiva da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A. Il testo recepisce non soltanto le nuove previsioni legislative in materia di contratti pubblici, ma anche quanto osservato dall'ART nell'ambito del proprio parere n. 32 del 21 dicembre 2023, nonché le prescrizioni e raccomandazioni della Delibera CIPESS n. 13 del 23 aprile 2024. Specificamente, il Secondo Atto Aggiuntivo recepisce e si allinea alle disposizioni legate al regime tariffario attualmente applicabile a CAV, nell'ambito del quale si evidenzia la previsione per cui i maggiori introiti conseguiti dalla Società, derivanti dall'applicazione dell'incremento tariffario del 2,3 per cento, siano recuperati nell'annualità 2025.

Si rende noto, inoltre, che il Decreto Interministeriale (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Economia e delle Finanze) di approvazione del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio è stato sottoscritto dai Ministri competenti ed è attualmente depositato presso la Corte dei conti ai fini della registrazione, che si presume avverrà nel breve termine.

L'efficacia del Piano Economico Finanziario decorrerà dalla data di registrazione del suddetto Decreto Interministeriale.

#### [\*Il Piano Economico Finanziario 2025-2032 e il Piano Finanziario Regolatorio 2025-2029\*](#)

A fronte della scadenza del periodo regolatorio 2020-2024 - intervenuta in data 31 dicembre 2024 - si è reso necessario presentare, come previsto dall'art. 11.6 della Convenzione Ricognitiva, l'aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario e Piano Finanziario Regolatorio.

Nel corso dell'anno 2024 la Società ha trasmesso al Concedente il Piano Economico Finanziario 2025-2032 e il Piano Finanziario Regolatorio 2025-2029 dapprima in data 31 luglio 2024 e successivamente in data 5 dicembre 2024.

La trasmissione del 31 luglio 2024 si giustifica in ragione di quanto disposto nell'ambito del Decreto Legge n. 89/2024, rubricato "*Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport*", pubblicato in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 151 in data 29 giugno 2024, da cui è disceso l'obbligo per le società concessionarie di presentare le proposte di aggiornamento dei piani economico-finanziari entro il 31 luglio 2024.

Le novità normative intervenute successivamente alla trasmissione del Piano del 31 luglio 2024 hanno reso necessaria la presentazione di un nuovo Piano Economico Finanziario. In particolare: i) WACC come disposto

dalla nuova Delibera ART n. 124 del 13 settembre 2024; ii) Tasso di inflazione, come disposto dal Piano strutturale di bilancio di medio termine Italia 2025-2029 predisposto dal MEF e approvato dalle Camere il 9 ottobre 2024. L'aggiornamento ha inoltre permesso di inserire nel piano le percorrenze chilometriche aggiornate. Gli elementi essenziali che caratterizzano il nuovo Piano Economico Finanziario 2025-2032 e il Piano Finanziario Regolatorio 2025-2029 sono:

- durata: il piano si sviluppa dall' anno 2025 e fino alla fine della concessione: anno 2032;
- tariffe: per il periodo 2025 – 2032 è previsto un incremento medio annuo del +0,45%;
- traffico: l'andamento evolutivo del traffico è stato elaborato sulla base di previsioni fornite da una Società esterna di primaria esperienza nel settore, che ha approntato un apposito studio del traffico. Nel periodo 2025 – 2032 è previsto un incremento medio annuo del traffico dell'1,12%;
- investimenti: per il periodo 2025 – 2032 sono previsti investimenti complessivi per circa euro 104,6 milioni, di cui circa euro 100,8 milioni in immobilizzazioni reversibili e circa euro 3,8 milioni in immobilizzazioni non reversibili. Il Piano degli Investimenti è in continuità con il piano elaborato nel precedente periodo regolatorio e, in virtù di ciò, l'importo complessivo non si discosta da quanto già preventivato;
- manutenzioni: sono previste manutenzioni per il periodo 2025 – 2032 per un ammontare complessivo di circa euro 130,5 milioni. Il Piano delle Manutenzioni è in continuità con il piano elaborato nel precedente periodo regolatorio e, in virtù di ciò, l'importo complessivo non si discosta da quanto già preventivato;
- inflazione: nel piano è previsto un tasso di inflazione dell'1,80% come disposto dal Piano strutturale di bilancio di medio termine Italia 2025-2029 approvato dalle Camere il 9 ottobre 2024, da cui è stato acquisito il tasso di inflazione programmata per il 2025;
- tasso di remunerazione del capitale investito (c.d. "WACC"): nel piano è previsto un WACC pari al 7,67% come disposto nella Delibera ART n. 124 del 13 settembre 2024;
- struttura finanziaria: si è tenuto conto dell'emissione obbligazionaria del "Project Bond" che è stata perfezionata in data 12 aprile 2016 per un importo iniziale di euro 830 milioni al tasso di interesse del 2,115% con scadenza 31 dicembre 2030;
- indicatore di produttività X: ha un valore pari a 23,13% (ventitré virgola tredici per cento). Quest'ultimo valore viene calcolato per un periodo di applicazione imputandolo per tredici anni e, quindi, per l'arco temporale intercorrente dal 01/01/2020 al 31/12/2032 anziché per un periodo quinquennale a decorrere dal giorno 01/01/2020, come previsto in origine in sede di Delibera ART n. 67/2019. Si evidenzia che, nel caso di specie, tale estensione temporale trova fondamento giuridico nella fattispecie prevista all'interno del Punto 20.4 lett. A) della Delibera ART n. 67/2019 ("inefficienza strutturale derivante da un'estesa chilometrica complessiva delle tratte autostradali oggetto della concessione inferiore alla soglia minima definita con delibera dell'Autorità n. 70/2016");
- osservazioni ART: sono state recepite le osservazioni avanzate dall'ART nel Parere 21 dicembre 2023 e recepite all'interno della Delibera CIPESS n. 13 del 23 aprile 2024 afferenti sia la decisione di conteggiare l'investimento pari ad euro 10,8 milioni per il progetto "Piattaforma software" (rectius: ERP) all'interno della componente tariffaria di gestione piuttosto che di costruzione sia, altresì, per la scelta di non imputare all'interno del conteggio della tariffa l'importo di euro 4 milioni corrispondente allo svolgimento della prima delle tre fasi del progetto "Hyper Transfer";
- COVID - 19: nel Piano sono stati tenuti in considerazione gli effetti economici negativi cagionati nel periodo 01 marzo 2020 - 31 marzo 2022 dall'emergenza sanitaria di COVID – 19. Al riguardo, CAV è a conoscenza della Nota dell'1 agosto 2024 avente a oggetto "Quantificazione degli effetti economici

derivanti dall'emergenza Covid-19", con cui l'ART ha formulato delle osservazioni in ordine al riconoscimento degli oneri discendenti dagli effetti economici di cui all'emergenza sanitaria COVID-19;

- percorrenze chilometriche: nel piano si è tenuto conto, con decorrenza 1 gennaio 2025, delle nuove percorrenze chilometriche fisse in sistema aperto, per un'estensione pari a 6,954 km (anziché 6,685 km), con un incremento di + 0,269 km e delle percorrenze chilometriche aggiuntive in sistema chiuso pari a 0,037 km. Inoltre, nel piano si è tenuto conto, con decorrenza 1 gennaio 2028, delle nuove percorrenze chilometriche in sistema chiuso, riferite alla nuova viabilità di accesso presso la stazione di Martellago e Scorzè, per un'estensione pari a 1,511 km per entrambe le carreggiate.

L'iter procedurale in vista dell'approvazione del nuovo Piano Economico Finanziario 25-32 è stato, dunque, avviato.

## IL PROJECT BOND E ASPETTI CORRELATI

Nell'aprile 2016 al fine, tra gli altri, di reperire le risorse finanziarie necessarie per rimborsare integralmente il debito ANAS derivante dai costi sostenuti per la costruzione del Passante di Mestre, CAV è addivenuta all'emissione di un prestito obbligazionario nella forma tecnica del Project Bond ai sensi dell'articolo 157 del D.lgs. 12 aprile 2006, n. 163. Come negli anni precedenti, pure nel corso del 2024 la Società ha ottemperato regolarmente a tutti gli obblighi previsti dalla documentazione finanziaria sottoscritta: in particolare - oltre a vari aspetti di carattere informativo e reportistico - ha provveduto al pagamento delle due rate semestrali, con scadenze al 30 giugno e al 31 dicembre 2024, tanto per la quota capitale quanto per la quota interessi.

### *Il Rating*

La documentazione finanziaria sottoscritta tra le Parti, alla base della procedura per l'approvvigionamento di risorse destinate al finanziamento della realizzazione del Passante di Mestre, tramite la forma tecnica del Project Bond, attesta l'obbligo per CAV di ottenere periodicamente una valutazione di affidabilità creditizia con rating sul lungo termine, nell'ottica di un costante monitoraggio da parte degli investitori istituzionali..

In data 27 gennaio 2025 l'Agenzia di Rating Moody's ha confermato il livello di rating per CAV pari a "Baa1", con Outlook stabile, dato che risulta essere tra i migliori rilasciati dall'Agenzia di Rating Moody's a società Italiane.

### *Indicatori finanziari - Distribuzione di riserve*

La modifica alla struttura del Project Bond intervenuta nel corso dell'esercizio 2023 e la conseguente fattorizzazione delle disponibilità liquide presenti nel Capex Reserve Account nel calcolo degli indicatori finanziari, oltre a migliorare la situazione finanziaria della Società, ha consentito – come da aspettative - un rilevante innalzamento dei valori degli indicatori finanziari: i *covenants* calcolati nell'ambito del Project Bond tale da consentire di rispettare i valori richiesti dalla documentazione del Project Bond per procedere alla distribuzione di riserve (come indicato anche nell'apposito paragrafo "Distribuzione di riserve"). Se le previsioni sui volumi di traffico e sull'andamento dello scenario macro-economico rilevante saranno rispettate, è atteso che si possa anche per gli anni successivi dare corso alla distribuzione di utili e riserve..

Si precisa che, come previsto dalla documentazione finanziaria di Project Bond, la verifica dei valori degli indicatori finanziari legata al Project Bond sarà eseguita entro la fine del mese di marzo 2025, con riferimento ai dati di bilancio alla data del 31 dicembre 2024 e se, come da aspettative, i livelli dei *covenants* per le distribuzioni risulteranno rispettati, si potrà procedere a un'ulteriore distribuzione di riserve anche nel corso del primo semestre 2025.

## PROGETTO HYPER TRANSFER

In attuazione del Protocollo d'Intesa volto all'avvio di approfondimenti per l'individuazione di un sistema di trasporto terrestre per merci e passeggeri, ultra veloce, a guida vincolata, in ambiente ad attrito limitato e resistenza aerodinamica controllata, completamente sostenibile ed a basso consumo di energia (così detto *Hyper Transfer*), stipulato tra Concessioni Autostradali Venete CAV S.p.A., Regione del Veneto ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (già Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile) nel 2022, è stato avviato un partenariato per l'innovazione, ex art. 65 del D.lgs. n. 50/2016, per l'individuazione di uno o più operatori economici con cui collaborare nel progetto di ricerca e sviluppo, articolato nelle fasi di valutazione di fattibilità del sistema "*Hyper Transfer*" (Fase 1); Progettazione del *certification track* (Fase 2) e Prototipazione e sperimentazione sul campo con l'obiettivo di certificare il sistema per la sua entrata in esercizio nell'ambito di una tratta commerciale da definire (Fase 3). L'attivazione delle Fasi 2 e 3 è subordinata alla conferma della fattibilità tecnica e della realizzabilità dell'intervento.

In ragione di quanto previsto dal Protocollo d'intesa, è stato istituito un Comitato Tecnico deputato al monitoraggio, al coordinamento e alla definizione degli indirizzi e l'attuazione del progetto al fine di conseguire la certificazione. Il Comitato è composto da un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture, un rappresentante della Regione Veneto ed un rappresentante di CAV S.p.A.

Il Protocollo prevede che il Comitato sia supportato da un *System Integrator*, ruolo attribuito alle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italferr S.p.A. e Italcertifer S.p.A., chiamate al compimento di fondamentali attività di supporto tecnico specialistico e a contribuire allo sviluppo di un piano di sperimentazione e validazione della soluzione tecnologica in corso di sviluppo.

La *governance* del progetto ha previsto, altresì, la costituzione di un Team di *Program, Project Management Office*, denominato "Team di PMMO", composto da un gruppo di lavoro costituito da personale di CAV S.p.A., supportato e coadiuvato da professionisti dell'Università degli Studi di Padova, con il compito di presidiare tutti gli obiettivi di progetto anche assicurando l'attuazione degli input forniti dal Comitato Tecnico, nonché di monitorare l'attuazione del progetto e il conseguente avanzamento economico.

A seguito dell'indizione del bando di gara ex art. 65 del D.lgs. n. 50/2016 il progetto di ricerca e sviluppo è stato aggiudicato al Consorzio composto da: Webuild S.p.A. e Leonardo S.p.A. e, di conseguenza, a seguito della dichiarazione di efficacia dell'aggiudicazione, in data 29 gennaio 2024 è stato stipulato il contratto di appalto tra CAV S.p.A. e il Consorzio aggiudicatario.

L'esecuzione delle prestazioni previste dalla Fase 1 (Valutazione di fattibilità) ha preso avvio a febbraio 2024, previa consegna delle prestazioni contrattuali. Nel corso dell'esecuzione del contratto, il Consorzio ha espletato le analisi e gli approfondimenti in ordine alla possibilità di progettare e realizzare il sistema *Hyper Transfer*, studiando e valutando la *Product Breakdown Structure* preliminare, le possibili configurazioni del percorso e delle stazioni terminali, l'infrastruttura e la capsula, al fine di pianificare lo sviluppo del *test track*.

Nel novembre 2024 il Consorzio Hyperbuilders ha completato le attività che caratterizzano la Fase 1 del progetto di sviluppo, che può pertanto dirsi tecnicamente conclusa.

Italferr S.p.A., che con Italcertifer S.p.A. costituisce il *System Integrator*, Struttura tecnica di supporto al Comitato Tecnico per la definizione degli input relativi alle tematiche più tecniche, ha elaborato un report sulle relazioni di sintesi presentate dal Consorzio Hyperbuilders in esito alla Fase 1.

Il gruppo di lavoro di professionisti dell'Università degli Studi di Padova ha assicurato il necessario supporto tecnico scientifico al progetto, realizzando due *expertise* sui risultati della sperimentazione.

La prima *expertise* è stata redatta al fine di stimolare l'approfondimento con il Consorzio di aspetti tecnici concernenti singole componenti del sistema, nonché al fine di permettere la raccolta e lo scambio di informazioni necessarie a permettere la validazione dei criteri progettuali individuati.

Con la seconda *expertise*, redatta al termine della Fase 1, il team ha potuto constatare il livello di maturità tecnologica raggiunto dal progetto di ricerca e sviluppo, rilevando significativi progressi nell'efficientamento e nel miglioramento del sistema di trasporto, che si configura quale risultante di una molteplicità di tecnologie che si prestano a essere trasferite anche in ambiti applicativi differenti ed eterogenei.

Con riferimento al trattamento contabile dei costi della sperimentazione, tenuto conto degli approfondimenti di carattere giuridico e tecnico svolti per individuare il corretto trattamento contabile, anche in riferimento ai criteri del Manuale di Frascati, ai fini della riconducibilità delle attività oggetto della Fase 1, in via prevalente, all'ambito della "ricerca di base" o all'ambito dello "sviluppo sperimentale", la Società ha ritenuto di privilegiare la conclusione secondo cui le attività oggetto della Fase 1 del contratto *de quo* siano inquadrabili prevalentemente nell'ambito della "ricerca di base" i cui costi, pertanto, non sono suscettibili di capitalizzazione nel novero delle immobilizzazioni immateriali dell'attivo patrimoniale.

## LA GOVERNANCE

### *Il Consiglio di Amministrazione*

Nel contesto della Governance aziendale si rappresenta che l'attuale Consiglio di Amministrazione, nominato in data 31 ottobre 2022, con la presentazione del bilancio di esercizio 2024 ha concluso l'attuale mandato. L'Assemblea, pertanto, sarà chiamata a procedere alla nomina del nuovo organo amministrativo per il triennio 2025–2027.

### *Il Comitato di Coordinamento*

Nei termini disposti dall'art 16 co. 1-ter D.L. n. 104 del 10 agosto 2023, convertito in Legge n. 163 del 9 ottobre 2023, la Concessioni Autostradali Venete è oggi una società per azioni *in house* costituita pariteticamente tra l'ANAS S.p.A. e la Regione del Veneto.

La sua trasformazione di società *in house*, da parte dell'Assemblea straordinaria del Soci dell'11 dicembre 2023, implica che la Società sia assoggettata al controllo analogo congiunto esercitato dai soci stessi tramite un "Comitato di Coordinamento" come disposto all'art. 24 dello Statuto sociale. Si precisa che il vincolo di delegazione intraorganica si esprime nei poteri di indirizzo, autorizzazione, controllo e supervisione sugli atti di straordinaria amministrazione e sull'insieme dei principali atti di gestione ordinaria da parte del "Comitato di Coordinamento", esercitati in conformità allo statuto vigente...

In particolare, il "Comitato di Coordinamento" rappresenta la sede di informazione, controllo preventivo, consultazione, valutazione e verifica sulla gestione e amministrazione della Società e che è deputato a impartire all'Organo Amministrativo gli opportuni indirizzi, secondo quanto previsto dallo Statuto.

Secondo quanto disposto dall'art. 25 dello Statuto sociale il Comitato di Coordinamento è composto da un numero di quattro componenti, che durano in carica tre esercizi (periodo 2024–2026): due membri, di cui uno con funzioni di Presidente, nominati dalla Regione Veneto con delibera della Giunta Regionale e individuati in Giuseppe Fasiol con funzioni di Presidente e Nicola Pietrunti, nonché due membri nominati da ANAS individuati in Federica Ribechi e Sergio Papagni.

Il Comitato esercita funzioni di indirizzo e di controllo nei confronti dell'Organo Amministrativo della Società ai fini dell'esercizio del controllo analogo sulla Società, in conformità con quanto previsto dall'oggetto sociale. In particolare, il Comitato esercita sull'attività della Società e sull'operato dell'Organo Amministrativo un: i) controllo *ex ante*, che si esplica in poteri di indirizzo, emanando direttive all'Organo Amministrativo e potere autorizzativo,

rilasciando pareri vincolanti; ii) controllo contestuale, che si esplica in attività di monitoraggio periodico sull'andamento della gestione attraverso l'analisi delle relazioni trimestrali; iii) controllo ex post, che si esplica mediante verifica dei risultati raggiunti, indicando le eventuali azioni necessarie da intraprendere e assumendo le opportune iniziative nei confronti dell'Organo Amministrativo, ivi inclusa la richiesta, avente carattere vincolante, di modificare, annullare e/o revocare gli atti adottati in violazione dei e/o in contrasto con i pareri, le direttive, gli indirizzi, impartiti.

#### *L'Organismo di Vigilanza*

Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 13 dicembre 2023, la Società ha nominato per il triennio 2024-2026 quali membri dell'Organismo di Vigilanza i seguenti componenti: Gianluigi Masullo con funzioni di Presidente, Ketì Carraro e Giuseppe Franco.

#### *Il Collegio Sindacale*

Nel corso dell'esercizio 2024 si è dato seguito al rinnovo del Collegio Sindacale. Con deliberazione dell'Assemblea dei Soci del 24 giugno 2024, la Società ha nominato per il triennio 2024-2026, quali membri del Collegio Sindacale, i seguenti componenti: Anna Maria Ustino con funzioni di Presidente, Sergio Gargiulo e Paola Tombolato quali Sindaci effettivi, oltre che Claudio Marcantognini e Sonia Saccon quali Sindaci supplenti.

### **ALTRE INFORMAZIONI EX ART 2428 c.c.**

Al fine di ottemperare a quanto richiesto dall'art. 2428 c.c. si precisa che la Società ha: posto in essere le attività di ricerca e sviluppo descritte al paragrafo "Progetto Hyper Transfer" della presente relazione; non detiene azioni proprie; non detiene strumenti finanziari; non ha sedi secondarie.

### **FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO**

Per quanto riguarda i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio si fa rinvio all'apposito paragrafo presente nella Nota Integrativa.



# GESTIONE ECONOMICO FINANZIARIA

## GESTIONE ECONOMICA

L'esercizio 2024 si è concluso con un risultato significativamente positivo: l'utile al netto delle imposte è infatti di circa € 29,3 milioni (nel 2023: € 31,8 milioni).

Il valore della produzione è pari a € 178,2 milioni (nel 2023: € 172,2 milioni) con un incremento di € 6 milioni (+ 3,50%).

Nell'ambito del valore della produzione i ricavi da pedaggio (al netto di IVA e dell'integrazione del canone di concessione ANAS) risultano pari a € 152,2 milioni registrando un aumento rispetto all'anno precedente (nel 2023: € 147,5 milioni; + 3,15%). L'incremento tariffario è stato del + 2,3% e il restante effetto è dovuto all'andamento del traffico.

L'integrazione del canone di concessione ANAS passa da € 14,9 milioni a € 15,1 milioni (+ € 0,2 milioni; + 0,98%) in conseguenza delle risultanze del traffico.

Per quanto riguarda gli altri proventi autostradali il loro valore complessivo è pari a € 7,5 milioni (nel 2023: € 7,2 milioni) ed è così suddiviso: € 4,4 milioni per proventi da royalties su attività svolte presso le aree di servizio; € 1,9 milioni da compartecipazioni delle altre Società autostradali ai costi di esazione; € 1,2 milioni per recupero spese.

I costi della produzione sono complessivamente pari a € 131,7 milioni con un incremento di € 10,8 milioni (nel 2023: € 121 milioni; + 8,9%) come di seguito specificati.

I costi per servizi risultano di € 41 milioni (nel 2023: € 33,3 milioni; +23,1%). Nell'ambito dei costi per servizi vanno segnalati in particolare i costi per le manutenzioni che ammontano complessivamente a € 19 milioni (€ 18,3 milioni nell'esercizio precedente) e registrano un incremento di € 0,7 milioni pari al + 4,02%; i costi per l'energia che passano da € 2,8 milioni a € 2,6 milioni (- 7,65%) e i costi relativi all'Hyper Transfer di € 5,9 milioni (pari a zero nell'esercizio precedente).

Il costo del personale è pari a € 20 milioni (nel 2023: € 19 milioni; + 5,43%).

Gli ammortamenti effettuati nel 2024 sono pari ad € 50,1 milioni (nel 2023: € 47,9 milioni; + 4,51%). La parte preponderante è relativa all'ammortamento del costo del Passante, che da solo è pari a € 28,7 milioni (come nel 2023): si precisa che tale ammortamento è stato calcolato secondo il criterio delle quote costanti.

Per quanto riguarda il fondo per rinnovi, il relativo accantonamento, effettuato a fronte delle spese per le manutenzioni sui beni devolvibili, è stato pari a € 10,3 milioni (nel 2023: € 11,7 milioni); il relativo utilizzo è stato, nel 2024, pari a € 11,7 milioni (nel 2023: € 12,6 milioni).

Altra voce importante riguarda gli oneri diversi di gestione pari a € 20 milioni (nel 2023: € 19,7 milioni; + 1,58%).

Tra gli oneri diversi di gestione è iscritto il canone di concessione di cui all'art. 1 comma 1020, della Legge 296/2006, pari a € 3,6 milioni (nel 2023: € 3,5 milioni), corrispondente al 2,4% dei ricavi netti da pedaggio: tale canone è corrisposto per il 21% (pari ad € 0,7 milioni) direttamente all'ANAS e per il 79% (pari ad € 2,8 milioni) allo Stato. È iscritta, altresì, l'integrazione del canone di concessione ANAS, passata da € 14,9 milioni nel 2023 a € 15,1 nel 2024 (+ 0,98%): tale importo corrisponde a quello inserito tra i ricavi, trattandosi semplicemente di un incasso per conto di terzi ovvero di ANAS.

La differenza tra il valore e il costo della produzione è pari a € 46,5 (nel 2023: € 51,2 milioni). Lo scostamento di - € 4,7 milioni (pari a - 9,26%) è dato principalmente dai costi Hyper Transfer.

I proventi finanziari sono riferiti a interessi attivi per € 3,8 milioni, derivanti da operazioni finanziarie di *Time Deposit* effettuate nel corso dell'esercizio.



Gli oneri finanziari ammontano a € 9,2 milioni, risultando inferiori rispetto a quelli dell'anno precedente (nel 2023: € 10,5 milioni; - 12,14) e sono riferiti agli interessi passivi connessi all'operazione di finanziamento tramite Project Bond.

In ragione del quadro economico sopra descritto, il risultato prima delle imposte è pari a € 41,1 milioni (nel 2023: € 43,7 milioni; - 5,97%) con un decremento di € 2,6 milioni; le imposte sul reddito (IRES e IRAP e imposte anticipate) sono pari a € 11,7 milioni (€ 11,8 milioni nel 2023); l'utile, come già anticipato, è pari a € 29,3 milioni.

*Prospetto degli indici di bilancio*

		31.12.2024		31.12.2023	
<b>ROE</b>	RISULTATO NETTO	29.328	<b>10,77%</b>	31.828	<b>13,10%</b>
	EQUITY	272.278		242.951	
<b>ROI</b>	RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	46.473	<b>4,33%</b>	51.218	<b>4,81%</b>
	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO MEDIO	1.072.806		1.064.267	
<b>ROS</b>	RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	46.473	<b>28,49%</b>	51.218	<b>32,57%</b>
	RICAVI DI VENDITA NETTI	163.139		157.262	
<b>ROA</b>	RISULTATO OPERATIVO + INTERESSI ATTIVI	50.265	<b>7,64%</b>	54.146	<b>7,95%</b>
	TOTALE ATTIVO (TOTAL ASSETS)	657.588		680.933	
<b>RIGIDITA' IMPIEGHI</b>	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO	1.076.025	<b>163,63%</b>	1.069.587	<b>157,08%</b>
	CAPITALE INVESTITO	657.588		680.933	
<b>INDICE DI INDEBITAMENTO</b>	DEBITI	373.899	<b>137,32%</b>	425.030	<b>174,94%</b>
	EQUITY	272.278		242.951	
<b>INDICE DI INDEBITAMENTO TOTALE</b>	PASSIVO - EQUITY	385.310	<b>141,51%</b>	437.982	<b>180,28%</b>
	EQUITY	272.278		242.951	
<b>INDICE DI STRUTTURA SECCO</b>	EQUITY	272.278	<b>25,38%</b>	242.951	<b>22,83%</b>
	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO MEDIO	1.072.806		1.064.267	
<b>QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'</b>	ATTIVO CORRENTE	133.154	<b>128,48%</b>	93.875	<b>89,98%</b>
	PASSIVITA' CORRENTI	103.641		104.326	

Conto economico riclassificato (migliaia di euro)

	31.12.2024	Incidenza % sui ricavi	31.12.2023	Incidenza % sui ricavi
<b>RICAVI</b>				
Ricavi netti da pedaggio	152.182	93,28%	147.541	93,82%
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.483	4,59%	7.190	4,57%
Altri proventi e ricavi	3.475	2,13%	2.530	1,61%
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>163.139</b>	<b>100,00%</b>	<b>157.262</b>	<b>100,00%</b>
Costi esterni della produzione	-43.078	-26,41%	-35.267	-22,43%
Altri costi e saldo plus/minus.	-4.969	-3,05%	-4.771	-3,03%
<b>VALORE AGGIUNTO</b>	<b>115.093</b>	<b>70,55%</b>	<b>117.223</b>	<b>74,54%</b>
Costo del lavoro netto	-19.999	-12,26%	-18.969	-12,06%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>95.094</b>	<b>58,29%</b>	<b>98.254</b>	<b>62,48%</b>
Ammortamenti	-50.099	-30,71%	-47.939	-30,48%
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	1.478	0,91%	903	0,57%
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>46.473</b>	<b>28,49%</b>	<b>51.218</b>	<b>32,57%</b>
Proventi e oneri finanziari	-5.413	-3,32%	-7.549	-4,80%
Rettifiche di attività/vendita di partecipazioni	0	0,00%	0	0,00%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>41.060</b>	<b>25,17%</b>	<b>43.669</b>	<b>27,77%</b>
Imposte sul reddito d'esercizio	-11.733	-7,19%	-11.841	-7,53%
<b>UTILE DEL PERIODO</b>	<b>29.328</b>	<b>17,98%</b>	<b>31.828</b>	<b>20,24%</b>

### *Evoluzione prevedibile della gestione*

Per quanto riguarda i ricavi da pedaggio un unico fattore andrà a influenzarne la determinazione del valore: l'andamento del traffico, che dovrebbe essere di segno positivo.

Infatti, le tariffe 2025 sono rimaste invariate come disposto dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con nota del 31 dicembre 2024 e la lieve diminuzione delle percorrenze chilometriche aggiuntive – da applicare alle stazioni a barriera nel 2025 (stabilite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Nota del 17 dicembre 2024 in Km. 16,952 e diminuite quindi di Km. 0,052 rispetto al 2024) avrà un modestissimo impatto.

Tenendo conto degli elementi sopra indicati si può ipotizzare per il 2025 un incremento dei ricavi rispetto all'anno precedente.

Si ritiene che i costi della produzione possano consolidarsi su valori sostanzialmente equivalenti a quelli del 2024. Per quanto riguarda infine gli interessi passivi, il loro valore diminuirà in conseguenza alla riduzione dell'indebitamento complessivo..

Sulla base delle considerazioni sin qui esposte si può prevedere una chiusura positiva anche del bilancio 2025.

## **GESTIONE FINANZIARIA**

Al 31 dicembre 2024 le disponibilità liquide ammontano a € 65,3 milioni (nel 2023: € 32,4 milioni).

Va precisato che, oltre a tali disponibilità, sono state costituite apposite riserve di liquidità (conti correnti vincolati) così come previste dalla documentazione contrattuale correlata al Project Bond, riserve che al 31 dicembre 2024 ammontano complessivamente ad € 149,9 milioni (nel 2023: € 162,8 milioni) e – più precisamente – *Debt Service Reserve Account* per € 31,1 milioni, *Capex Reserve Account* per € 110,6 milioni e *Maintenance Reserve Account* per € 8,2 milioni.

Pertanto, le disponibilità liquide complessive comprensive delle riserve di liquidità vincolate ammontano a € 215,2 milioni (nel 2023: € 195,2 milioni) con un incremento di € 20,0 milioni.

Per quanto riguarda il Project Bond, dopo i rimborsi in quota capitale effettuati in corso d'anno, al 31 dicembre 2024, risulta un debito residuo nominale di € 337,1 milioni (nel 2024: € 386,9 milioni).

### *Un cenno agli aspetti finanziari del 2025*

La Società, con le disponibilità liquide di cui sopra, cui andranno ad aggiungersi le risorse finanziarie generate dal *cash-flow* conseguente all'ordinaria gestione autostradale, sarà in grado di far fronte a tutti i propri fabbisogni finanziari ossia, in primo luogo, a quelli derivanti dal prestito obbligazionario con il rimborso delle quote in linea capitale e delle quote in linea interessi dei Project Bond, per un totale complessivo di € 60,0 milioni (regolate con cadenza semestrale e corrispondenti al 30 giugno 2025 ad € 27,0 milioni per quota capitale e ad € 3,6 milioni per interessi e al 31 dicembre 2025 ad € 26,1 milioni per quota capitale e ad € 3,3 milioni per interessi), in secondo luogo a quelli correlati alla distribuzione delle riserve – sia quelle già approvate in Assemblea dei soci pari a € 34,9 milioni, sia quelle che risulteranno dai conteggi che saranno effettuati nel mese di marzo 2025 – e in terzo luogo a quelli correlati agli investimenti per esigenze funzionali alla gestione dei tratti autostradali in concessione secondo il Piano degli Investimenti inserito nel Piano Economico Finanziario.

## **PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE**

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

### **RISCHIO TRAFFICO E RISCHIO TARIFFA**

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

### **RISCHIO DI CARATTERE FINANZIARIO**

Il fabbisogno finanziario necessario all'operatività ordinaria, ai piani manutentivi e agli impegni convenzionali, è soddisfatto dalle obbligazioni (Project Bond) attualmente esistenti.

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

# GESTIONE AUTOSTRADALE

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

## TRAFFICO

In primo luogo, si forniscono alcune semplici definizioni.

Si intendono per veicoli effettivi le unità veicolari paganti entrate in autostrada prescindendo dai chilometri percorsi; per veicoli chilometro si intendono le unità veicolari entrate in autostrada moltiplicate per i chilometri complessivamente percorsi; per veicoli teorici si intendono le unità veicolari che virtualmente hanno percorso l'intera tratta autostradale in concessione soggetta a pagamento del pedaggio.

Si precisa che nel corso del 2024 non sono intervenute variazioni sull'assetto infrastrutturale.

Indichiamo, anche per facilità di lettura dei dati esposti nei successivi paragrafi, i tratti autostradali in concessione alla Società: tratto di A4 da Padova Est fino all'interconnessione con la A57, all'altezza di Dolo, nonché il Passante di Mestre; tratto di "A57 Tangenziale di Mestre" compreso tra l'interconnessione con la A4 e la barriera di Venezia/Mestre (in sistema chiuso) nonché l'ulteriore tratto più propriamente detto Tangenziale di Mestre, dalla barriera di Venezia/Mestre fino allo svincolo "Terraglio" (in sistema aperto). Vi è poi il Raccordo con l'Aeroporto "Marco Polo" di Tessera/Venezia in sistema aperto.

Precisiamo infine che nella sintetica relazione che segue tutti i dati sono esposti – come di consueto - con riferimento al traffico classificato come "pagante" e ciò anche per un'omogenea correlazione con i dati contabili riferiti ai ricavi da pedaggio.

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

### *Dati complessivi di traffico*

Si fornisce un primo dato complessivo: i veicoli chilometro (sistema aperto più sistema chiuso) nel 2024 sono stati 1.883.039.707 (nel 2023: 1.870.792.755) registrando un incremento pari a +0,65%.

### *Sistema chiuso*

Nell'anno 2024, in tutto il sistema chiuso (parte in A4 e parte in A57), sono stati registrati 53.058.920 veicoli effettivi, con un aumento di 1.098.843 unità e un aumento in percentuale pari al +2,11% rispetto al dato del 2023 pari a 51.960.077.

I correlati veicoli/chilometro sono stati 1.134.565.659, con un aumento del +0,22% rispetto al dato del 2023 pari a 1.132.097.916. I veicoli teorici corrispondono a 24.649.467 con un aumento del +0,22% rispetto al 2023, in cui erano 24.595.853.

I numeri suddetti, riportati a livello giornaliero, danno i seguenti risultati: 144.970 veicoli effettivi medi giornalieri (VEMG) contro i 142.356 del 2023 (+1,84%); 3.099.906 veicoli chilometro medi giornalieri (VkmMG) contro i 3.101.638 del 2023 (-0,06%); 67.348 veicoli teorici medi giornalieri (VTMG) contro i 67.386 del 2023 (-0,06%).

Si indicano, per completezza di informazione, anche le risultanze di traffico registrate in ambito nazionale che segnano un incremento sui veicoli chilometro stimato attorno al +3,5% (fonte AISCAT al 31 maggio 2024).

### *Sistema aperto*

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

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

Nel 2024 sono stati registrati 31.595.848 transiti con un aumento del +1,55% rispetto ai 31.114.731 del 2023. Tali transiti hanno generato complessivamente 748.474.048 veicoli/chilometro, con un aumento pari al +1,32% rispetto ai 738.694.838 del 2023.

Il numero dei transiti suindicato non comprende le operazioni di entrata e uscita alle stazioni di Venezia/Mestre, Mira/Oriago e Mirano/Dolo con origine/destinazione reciproca ovvero operazioni riferite al traffico interno al tratto "liberalizzato" di cui si dirà più avanti.

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

#### *Applicazione scontistica tariffaria per utenti pendolari*

- Applicazione di un sistema di abbonamenti sul percorso Padova Est – Mirano/Dolo.

Nel 2024 il numero di utenti pendolari residenti nei comuni Mirano, Dolo, Mira, Spinea e Pianiga (tutti in provincia di Venezia) che hanno usufruito del sistema di abbonamenti sul percorso Mirano/Dolo – Padova Est (classe A; utilizzo di apparato di telepedaggio Telepass o UnipolMove; sconto del 40%) è pari a 69 per un totale annuo di 10.881 transiti, con un minor introito da pedaggio per CAV di € 13.492,44 (al lordo di IVA).

Si segnala infine che anche per l'anno 2025 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato il prosieguo della sperimentazione per tutti gli utenti muniti di dispositivo di telepedaggio.

- Modulazione tariffaria per motocicli.

L'iniziativa, avviata in via sperimentale dal 1° agosto 2017 e prorogata fino al 31 dicembre 2024, prevede l'applicazione di una riduzione del pedaggio pari al 30% ai clienti di telepedaggio Telepass o UnipolMove che viaggiano in moto a condizione che l'apparato sia associato ad un'unica targa di motociclo e che non vi siano altre agevolazioni attivate sullo stesso apparato.

Per il 2024 il minor introito per CAV è stato di € 27.397,24. Anche per quest'anno su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'iniziativa dovrebbe proseguire, sempre in via sperimentale, fino al mese di dicembre 2025 per gli utenti muniti di apparato di telepedaggio, in attesa di conferma ufficiale da parte del MIT.

#### *Liberalizzazione del pedaggio per il traffico tra le stazioni di Venezia/Mestre, Mira/Oriago e Mirano/Dolo*

I transiti interni tra le stazioni di Venezia/Mestre, Mira/Oriago e Mirano/Dolo (non assoggettati a pedaggio) nel 2024 sono stati 11.630.938 con un aumento del +2,91% rispetto al 2023 (11.302.030).

#### *Composizione del traffico e tipologie di pagamento*

La classificazione del traffico (cinque classi) è individuata secondo il sistema assi – sagoma e più precisamente: classe A (motocicli e autoveicoli a due assi con altezza al primo asse fino a 1,30 m) che rappresenta convenzionalmente i veicoli leggeri; classe B (autoveicoli a due assi con altezza al primo asse superiore a 1,30 m); classi 3, 4 e 5 (veicoli a tre, quattro e cinque assi); nelle classi dalla B alla 5 sono ricompresi i veicoli pesanti. La composizione del traffico è da anni sostanzialmente stabile; i veicoli considerati convenzionalmente leggeri hanno generato il 73,52% del totale dei veicoli/chilometro (traffico pagante sia in sistema chiuso che aperto) mentre i veicoli pesanti hanno generato il 26,48%.

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

I transiti con pedaggio corrisposto in contanti rappresentano il 11,83% (14,25% nel 2023) così scomponibili: 0,03% come contanti su porte manuali (0,01% nel 2023) e 11,80% come contanti su casse automatiche (14,24% nel 2023).

Si consideri al riguardo che nel corso del 2019 si è completato il processo di sostituzione delle piste manuali delle stazioni di Venezia/Mestre e Padova Est con casse automatiche, che hanno la possibilità di funzionare anche con

l'operatore nei momenti di criticità di traffico (periodo maggio-settembre); per cui attualmente tutte le stazioni autostradali da noi gestite sono completamente automatizzate.

L'insieme dei vari sistemi di pagamento automatizzato è pari a 88,17% (85,75% nel 2023) dei transiti paganti. Pur a fronte di non considerevoli scostamenti rispetto all'anno precedente, si rileva una diminuzione del pagamento con denaro contante (-2,42%), che si tramuta in un aumento della tipologia di pagamento automatizzato con transito non dinamico, cioè con fermata alla stazione e di quella con transito dinamico, cioè senza fermata alla stazione, che aumentano rispettivamente dal 14,88% al 16,77% (+1,89%) e dal 70,87% al 71,40% (+0,53%).

A tal proposito si segnala che da settembre 2020 è iniziata la messa in opera del SET/SIT ovvero del sistema europeo di telepedaggio volto ad omologare gli apparati di telepedaggio con tutte le concessionarie del territorio europeo, al momento sono attivati alcuni service provider per i mezzi pesanti e per i mezzi leggeri, ma si presume una crescita di tale metodologia, che nel 2024 è passata da un 3,58% del 2023 al 6,66% sui transiti totali (+3,08%).

## INTROITI DA PEDAGGIO

Nel 2024 gli introiti da pedaggio (al netto di IVA e del canone integrativo ANAS) sono stati complessivamente pari a € 152,2 milioni contro € 147,5 milioni del 2023.

Il risultato finale – che registra un aumento di € 4,7 milioni pari al +3,15% - è stato determinato sia dall'aumento delle tariffe (2,30%) sia dall'andamento del traffico (+0,65%). Al riguardo si fa rinvio agli appositi paragrafi presenti nella relazione sulla gestione autostradale.

È comunque opportuna una precisazione: il pedaggio finale effettivo all'utenza comprende l'IVA e le aliquote chilometriche relative al canone integrativo ANAS e risente degli arrotondamenti finali, in più od in meno, stabiliti ai 0,10 centesimi di euro dal D. L. n. 10440/28/133 del 12/11/2001.

I ricavi suindicati sono composti dagli introiti relativi ai pedaggi corrisposti dal traffico transitante sui vari tratti autostradali in concessione a CAV e più precisamente: dal traffico sul Passante (A4) e dal traffico sul tratto Padova – Mirano/Dolo (parte in A4 e parte in A57) in sistema chiuso nonché dal traffico riferito al sistema aperto (rilevato alle stazioni di Venezia/Mestre, Mira/Oriago e Mirano/Dolo in A57 gestite da CAV; Venezia Nord in A27 gestita da Autostrade per l'Italia e Venezia Est in A4 gestita da Autostrade Alto Adriatico) ove viene applicato un pedaggio per km 6,685 relativo alla Tangenziale e per km 16,952 (nel 2023: km 17,056) relativo ai chilometri aggiuntivi per il finanziamento del Passante.

L'integrazione del canone a favore di ANAS è stata pari ad € 15,1 milioni (nel 2023: € 14,9 milioni; +0,98%). L'aumento è correlato all'andamento del traffico e alla distribuzione del traffico tra le cinque classi tariffarie.

Si ricorda infatti che su ogni chilometro percorso per le classi A e B sono applicati (dal primo gennaio 2011) 6 millesimi di euro mentre per le classi 3, 4 e 5 sono applicati 18 millesimi di euro: i relativi importi mensili (acconti più saldi) sono stati regolarmente versati ad ANAS.

## LE TARIFFE DI PEDAGGIO

Il pedaggio, per ciascuna percorrenza, è determinato dal prodotto dei chilometri attribuiti alla percorrenza stessa moltiplicati per la tariffa unitaria di competenza, classe per classe; a tale importo si aggiungono le eventuali maggiorazioni di legge (integrazione del canone ANAS) e l'Imposta sul Valore Aggiunto (IVA) prevista dalla normativa vigente.

Per quanto riguarda le percorrenze chilometriche aggiuntive alle stazioni di Venezia/Mestre, Mirano/Dolo, Mira/Oriago, Venezia Nord e Venezia Est, finalizzate al finanziamento dei costi del Passante, si conferma che il chilometraggio applicabile viene determinato e autorizzato di anno in anno dal Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti in relazione a quanto stabilito nella vigente convenzione e a quanto previsto nell'allegato piano finanziario regolatorio.

Per le tariffe 2024 è stata data ampia illustrazione già nella relazione di bilancio dell'esercizio precedente.

Diamo quindi ora le informazioni più recenti e aggiornate riferite alle tariffe 2025.

Con nota del 31 dicembre 2024 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato che l'incremento tariffario riconosciuto alla Società è pari allo 0,00% con decorrenza 1 gennaio 2025, considerato che per CAV ricorrono le condizioni di seguito rappresentate.

Va rilevato che alla luce delle disposizioni introdotte con l'art. 16 del decreto-legge n.109/2018, convertito in Legge n.130/2018, le determinazioni inerenti alla regolamentazione tariffaria e alle variazioni annue sono assunte sulla base delle deliberazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART). Con riferimento al procedimento di adeguamento tariffario per l'anno 2025, con Nota del 25 novembre 2024, l'ART ha confermato l'orientamento già precedentemente rappresentato, attestante l'assenza dei presupposti per il riconoscimento di variazioni tariffarie nei confronti delle Società concessionarie con periodo regolatorio scaduto (qual è il caso di CAV), dovendosi preventivamente perfezionare l'iter di aggiornamento del rispettivo Piano Economico – Finanziario.

Con nota del 17 dicembre 2024 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto per l'anno 2025 in Km. 16,952 (diminuiti di Km 0,052 rispetto al 2024) le percorrenze chilometriche aggiuntive di spettanza CAV applicate alle barriere di Venezia/Mestre, Mirano/Dolo e Mira/Oriago sulla A57 gestite da CAV, di Venezia Nord sulla A27 gestita da Autostrade per l'Italia e di Venezia Est sulla A4 gestita da Autostrade Alto Adriatico.

Con altra nota del 17 dicembre 2024 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato a CAV che la sperimentazione di agevolazione tariffaria (progetto abbonamenti – sconto del 40%) sul percorso tra le stazioni di Mirano/Dolo e Padova Est (in scadenza al 31 dicembre 2024) può essere prolungata per ulteriori 12 mesi a partire dal 01 gennaio 2025 con nuova scadenza al 31 dicembre 2025.

## INVESTIMENTI

Nel 2024 CAV ha continuato l'attuazione del programma degli investimenti inserito nel PEF e ha avviato attività di studio e progettazione propedeutiche a dar corso agli altri investimenti previsti nel Piano Economico Finanziario 2020-2032 trasmesso per approvazione del Concedente con prot. n. 3552/2023 in data 16 marzo 2023 e nel successivo Piano Economico Finanziario 2025-2032 trasmesso con prot. n. 16132/2024 in data 06 dicembre 2024.

Sono in fase di completamento da parte dell'ANAS S.p.A. - Compartimento della Viabilità per il Veneto le «Opere Complementari e di Completamento del Passante di Mestre» previste nel Piano Finanziario Regolatorio della Società; in particolare, sono in corso le attività propedeutiche alla stipula delle convenzioni con gli enti interessati dalla progettazione e realizzazione delle opere previste.

È stato redatto il progetto esecutivo per l'intervento di fornitura e posa di tre impianti di stoccaggio per fondenti salini della capacità di 500 ton, presso le stazioni autostradali di Venezia-Mestre, Spinea (VE) e Preganziol (TV), trasmesso al Concedente per approvazione, al fine di aumentare la tempestività ed efficienza degli interventi volti al mantenimento della percorribilità del piano viario della rete in concessione in casi di condizioni meteorologiche avverse quali precipitazioni nevose o formazione di ghiaccio.

Sono in fase di avvio le progettazioni degli interventi di integrazione e riqualificazione delle barriere fonoassorbenti delle tratte di competenza, al fine di garantire la rivalutazione ambientale dei territori attraversati dal Passante di Mestre, conseguendo quindi la mitigazione ambientale delle opere eseguite.

Al fine di garantire la funzionalità e l'aggiornamento tecnologico del sistema di esazione pedaggio autostradale di competenza, si è dato avvio alla procedura aperta per l'affidamento della «fornitura e servizio di manutenzione



delle apparecchiature degli impianti di esazione pedaggio», adempiendo alle relative trasmissioni al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per approvazione.

Nel corso del 2024 è stata avviata la progettazione l'intervento di riqualificazione dell'uscita di Padova est in carreggiata ovest, volta ad incrementare la sicurezza stradale e a ridurre il traffico.

I lavori relativi all'«Intervento di manutenzione straordinaria e rinforzo statico del ponte sul fiume Brenta dell'autostrada A4» si sono conclusi per un importo complessivo pari € 2.798.047,16, corrispondente alla seconda perizia di variante, comprendente € 492.769,24 per revisione prezzi.

L'intervento è finalizzato ad aumentare la sicurezza strutturale del ponte, a migliorarne la capacità di resistenza strutturale e il comportamento sismico, nonché a risanare le strutture in cemento armato degradate, i giunti stradali e il manto di usura.

Con riferimento al contratto d'appalto prot. n. 8947/2022 del 19/07/2022, sottoscritto con VALORI S.c.a.r.l. Consorzio Stabile (MAVI S.r.l. e ALPIN LAVORI S.r.l., consorziate esecutrici), per l'esecuzione dei "Lavori di manutenzione straordinaria e rinforzo statico del ponte sul fiume Brenta dell'Autostrada A4. CIG: 8768600D9E – CUP: I97H21001380005", risulta attualmente in corso di definizione una perizia finale per la formalizzazione dei maggiori lavori che si sono resi necessari in corso di esecuzione. L'Appaltatore ha iscritto talune riserve contabili che la Società sta gestendo con il supporto di legali esterni ai fini dell'eventuale definizione delle stesse in via transattiva.

L'Intervento è stato trasmesso per l'approvazione ministeriale al momento di conclusione della fase di progettazione e, successivamente, a seguito dell'aggiornamento dei prezzi e della redazione della prima perizia di variante. Parimenti, sarà trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti anche la seconda perizia di variante.

Nel corso del 2024 è stato progettato, validato e trasmesso per l'approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il progetto di sostituzione delle barriere di sicurezza installate prima dell'entrata in vigore del D.M. 18 febbraio 1992 n. 223 nel tratto Mestre-Padova.

A seguito della conclusione della fase di progettazione dell'intervento, si è dato avvio alla procedura aperta per la riqualificazione delle barriere di sicurezza sull'autostrada A4 dalla progressiva km 363+724 alla progressiva km 374+650 (tratto A004-04 Padova est Bivio A4/A57) e sulla A57 Tangenziale di Mestre dal km 0+000 al km 9+272 (tratto A057-01 Tangenziale Ovest di Mestre Autostrada A4/A57-Mestre/Terraglio). L'intervento è volto alla sostituzione delle barriere di sicurezza delle tratte ai sensi della normativa tecnica vigente, e a garantire il corretto funzionamento dei dispositivi di ritenuta e l'efficacia e uniformità dell'intervento. Agli stessi fini è in corso la progettazione degli interventi di riqualificazione barriere sui cavalcavia autostradali, a seguito del passaggio di titolarità stabilito con la modifica all'art. 25 del Codice della Strada.

Nel corso del 2024 sono stati realizzati gli «Interventi per la realizzazione di aree di parcheggio sicure per automezzi pesanti Secure Park Preganziol Secure Park Spinea», previa trasmissione del progetto al Ministero per la superiore approvazione. L'intervento è volto a migliorare la sicurezza nel trasporto merci, e si inserisce nell'Azione "PASS4CORE-ITA – *Parking Areas implementing Safety and Security FOR (4) CORE network corridors in ITALY*", co-finanziata dal Programma Connecting Europe Facility (CEF 2014-2020), con un contributo previsto pari a € 112.000,00, volta a sviluppare due aree di parcheggio sicure e protette per mezzi pesanti nei quattro corridoi fondamentali della rete dei trasporti trans-europea in corrispondenza dei caselli di Preganziol (TV) e Spinea (VE). Dette aree sono provviste di misure di sicurezza presenti sul perimetro, nell'area di parcheggio, all'entrata/uscita, nei servizi e sono dotate di: toilette per uomini e donne, connessione ad *Internet*, prese di corrente per uso personale, videosorveglianza CCTV, illuminazione specifica, ecc.

Durante l'anno 2024 sono stati eseguiti i lavori di «Implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di opere d'arte - D.M. 93/2022» rientrante nell'opere finanziati con fondi PNRR-PNC, il progetto è stato trasmesso all'approvazione Ministeriale. Si è poi proceduto con il *setup* della Piattaforma *Cloud*, lo sviluppo e validazione degli algoritmi OMA, la raccolta dati *raw* per il monitoraggio opere e l'estrazione dati dinamici aggregati. Sono iniziate la verifica e la validazione del monitoraggio continuativo, lo sviluppo e la validazione dei modelli SHM e la raccolta dei dati statici.

Nel 2024 è proseguita la realizzazione del progetto di «Digitalizzazione dell'archivio societario»; in particolare, si sta procedendo ad intervenire con la realizzazione di una nuova ala dell'archivio in spazi già esistenti, con la predisposizione di quanto necessario ai sensi della normativa vigente per la sua compiuta attuazione.

Nel corso del 2024 si è conclusa l'attività di progettazione e si è dato avvio alla procedura atta ad individuare l'operatore economico per interventi di manutenzione straordinaria del manufatto ID0257 Cavalcavia Via Bottenigo in A57; si è conclusa la procedura di aggiudicazione dei lavori di manutenzione straordinaria del manufatto ID210 Ponte su Scolo Volpin in A57; è continuata la progettazione degli interventi di manutenzione straordinaria del manufatto ID034 Cavalcavia Sr15 connessione viaria in A4; sono iniziate le attività di progettazione per gli interventi di manutenzione straordinaria dei manufatti: ID231 Ponte su scolo Zezenigo, ID233 Ponte su scolo Lusore, ID234 Sottopasso Strada Campestre, ID250 Ponte su Canale Cime, ID229 Ponte su Canale Taglio, ID252 sottopasso ferrovia Adria-Mestre, tutti in A57; sono iniziate le attività di verifica atte a valutare la necessità di interventi di manutenzione straordinaria dei manufatti ID199 Cavalcavia Via Molinella e ID222 Cavalcavia uscita Mirano-Dolo entrambi in A57.

Con riferimento al progetto «e-Roads», sta continuando il processo di trasformazione digitale delle infrastrutture stradali, in ottemperanza a quanto stabilito dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.70 del 28 febbraio 2018 (cd. Decreto *Smart Road*) e in conformità con il cosiddetto progetto C-Roads Italy, per consentire la piena funzionalità e il potenziamento dei sistemi C-ITS, e addivenire all'implementazione IoT in strada e dei sistemi di monitoraggio idro/meteo previsti dal menzionato Decreto *Smart Road*.

La realizzazione della infrastruttura tecnologica è in fase avanzata, il progetto eseguito completa in modo organico l'implementazione delle specifiche tecniche previste dal Decreto *Smart Road*, e risponde ai principi e obiettivi nello stesso definiti, in particolare la conformità agli standard europei in tema di interoperabilità.

In particolare la prosecuzione del progetto ha come obiettivi: il completamento della rete di trasporto dati e dell'evoluzione della piattaforma software di gestione del traffico con moduli integrati all'attuale sistema gestionale, anche per l'analisi dei dati provenienti da sensori delle strutture di rilievo meteo e di rilievo delle condizioni del manto stradale; lo sviluppo dei sistemi intelligenti di trasporto che consentano la comunicazione tra veicolo e infrastruttura; l'implementazione dei servizi ITS di *automatic incident detection* (rilevazione automatica degli incidenti) e di ulteriori connessioni con altre fonti di informazione utili alla gestione del traffico utilizzando reti di acquisizione dati di terzi (DATEX e/o società di telecomunicazioni). Ciò consentirà di identificare ulteriori azioni di miglioramento e di individuare le migliori modalità esecutive delle stesse.

Si è proseguito con il potenziamento del sistema di gestione integrato dei software in uso a CAV, nel rispetto del contesto normativo e regolatorio di riferimento rispetto agli ambiti che compongono il SGI di CAV, e si è avviata la ridefinizione delle specifiche funzionali degli applicativi.

Per gli applicativi ERP SAP e Adiuto si è potenziato il set di strumenti disponibili, inoltre, è stato sviluppato il sistema di *asset management*, e la piattaforma software di centrale operativa è stata implementata con ulteriori evolutive.

È stata implementata la gestione automatizzata degli *endpoint desktop, notebook, mobile* aumentando la capacità di risposta al supporto utente ed è stato aggiornato il sistema di *backup* con una nuova versione di *veeam*

compatibile con AHV/Nutanix; il sistema *stretched* utilizzato garantisce una maggiore affidabilità in caso di down al fine di accrescere la resilienza dei dati.

Si stanno sviluppando dei software funzionali alle attività di monitoraggio e manutenzione e di gestione della Direzione esercizio, al fine di standardizzare la gestione dei processi e delle attività di *core business*.

Sono state realizzate diverse misure per aumentare gli standard della sicurezza informatica, in particolare mediante l'integrazione di cifranti sull'infrastruttura di tipo sperimentale che produce chiavi quantistiche, al fine di criptare in maniera sicura le connessioni tra i datacenter distribuiti e la sostituzione dei sistemi di sicurezza perimetrali NGFW.

## SICUREZZA E AMBIENTE

### *Tutela ambientale*

Nel corso del 2024 si è concluso il progetto "Life Pollination", cofinanziato dall'Unione Europea, coordinato dall'Università Ca' Foscari Venezia e sviluppato in collaborazione con altri 9 partner tra cui Regione Veneto, Regione Friuli-Venezia Giulia e Veneto Agricoltura.

L'obiettivo del progetto è stato mettere in atto azioni concrete per la salvaguardia degli insetti impollinatori e contrastare l'attuale "crisi dell'impollinazione" attraverso la realizzazione di numerose azioni finalizzate alla creazione e/o miglioramento di habitat per gli insetti impollinatori in Veneto, Friuli-Venezia Giulia e in Aragona (Spagna).

Per quanto riguarda il nuovo Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore, redatto ai sensi della Legge 447/95 e dei relativi decreti attuativi, lo stesso è stato completato, pubblicato come previsto dalla normativa e inviato nel febbraio 2024 al Ministero dell'Ambiente per l'approvazione.

Nelle more di detta approvazione, CAV ha comunque deciso di dare corso alla successiva fase di progettazione al fine di poter dare avvio alla realizzazione degli interventi non appena ricevuta l'approvazione del Piano stesso. Per quanto riguarda gli aspetti idrologici, CAV ha incaricato l'Università di Padova di effettuare uno studio dettagliato per la definizione delle curve di possibilità pluviometrica e delle portate di piena dei principali corsi d'acqua interferiti, alla luce dei sempre più frequenti eventi eccezionali di piogge intense. Inoltre, con le nuove curve di possibilità pluviometrica, CAV potrà condurre gli opportuni approfondimenti sul funzionamento dei sistemi di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche di piattaforma.

## FONDAZIONE VENEZIA CAPITALE MONDIALE DELLA SOSTENIBILITÀ

La Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità (FVCMS), costituita il 14 marzo 2022, sotto il patrocinio del Governo Italiano, e composta da un articolato partenariato tra enti territoriali regionali e locali, istituzioni culturali e accademiche e grandi imprese, nasce dall'esigenza di dare un futuro sostenibile alla città di Venezia e al suo territorio, includendo nei principali obiettivi il rilancio socio-economico del territorio, lo sviluppo di un modello integrato di sostenibilità e la promozione di sinergie tra diversi attori.

I progetti promossi da Fondazione si basano su piani di intervento funzionali a:

- Il rilancio in chiave ESG (*environmental, social and corporate governance*) dell'economia sociale del territorio;
- la realizzazione di un nuovo modello integrato (ambientale, economico e sociale) di sviluppo sostenibile territoriale, come best practice mondiale che possa essere di riferimento per altre realtà urbane nel resto del mondo.

Nell'ambito di tali progetti, CAV ha deciso di supportare, in qualità di socio co-fondatore, la Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità nel conseguimento degli obiettivi in termini di sostenibilità sociale, economica e ambientale.

Per CAV la partecipazione rappresenta un'occasione unica di "mettere a sistema" l'esperienza maturata in termini di innovazione, digitalizzazione e sostenibilità delle infrastrutture, contribuendo a creare valore per il territorio.

La sfera di attività della Fondazione si sviluppa intorno a nove aree tematiche ("Cantieri") e ogni tema è oggetto di continuo confronto tra gli aderenti allo stesso. Il "Cantiere" in cui CAV è attore principale afferisce alla transizione energetica e ambiente, con la partecipazione attiva nei sotto-cantieri denominati:

- economia circolare e protezione dell'ambiente;
- efficienza energetica ed energie rinnovabili;
- mobilità e infrastrutture sostenibili.

Si riportano in seguito le attività che la Società ha effettuato in collaborazione con Venice Sustainability Foundation (Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità) nel corso dell'anno 2024:

- partecipazione alla mostra Waterproof Venice tenutasi dal 30 maggio al 6 ottobre 2024, durante la quale la Società ha contribuito il tema "Concessioni Autostradali Venete: al servizio della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale", evidenziando il proprio impegno nell'innovazione infrastrutturale;
- partecipazione alla conferenza "Dalla protezione all'innovazione: gli investimenti nelle infrastrutture e i piani di rilancio sostenibile per Venezia nell'era del MOSE" tenutasi il 30 maggio 2024 nella quale l'AD Ing. Campitelli è intervenuta come relatrice nel panel "Innovazione delle infrastrutture", presentando i seguenti casi di innovazione: la Smart Road, esempio di monitoraggio in tempo reale delle infrastrutture autostradali; tutela ambientale e sicurezza: le infrastrutture a basso consumo energetico e il progetto HyperTransfer; gestione dei dati: ottimizzazione di piattaforme e metodologie per la raccolta e l'analisi dei dati;
- effettuazione di un incontro il 24 ottobre 2024 presso la sede della Società, durante il quale è stata approfondita l'importanza dell'innovazione tecnologica nelle infrastrutture e nella sostenibilità e si sono aperti dei temi di collaborazione quali lo sviluppo delle energie rinnovabili nelle aree di pertinenza;
- in qualità di socio co-fondatore, la Società è stata coinvolta nel progetto trasversale denominato Scenario Obiettivo di Sostenibilità, con cui la Fondazione si è posta l'obiettivo di costruire uno scenario condiviso di trasformazione sostenibile. Per raggiungere questa finalità, è stato richiesto il contributo diretto dei Soci, per monitorare aspettative e proposte sulle attività del progetto, raccogliere spunti e suggerimenti su temi di analisi, condividere dati, metodologie e risultati di analisi per arricchire il patrimonio informativo dell'Osservatorio della Sostenibilità.

## MANUTENZIONI

Nel 2024 sono proseguite le attività manutentive approvate dal concedente e inserite nel budget.

Sono stati programmati e realizzati interventi di:

- manutenzione delle pavimentazioni e dei giunti stradali;
- riqualificazione localizzata della pavimentazione stradale;
- esecuzione delle attività ispettive periodiche sui manufatti;
- manutenzione sui manufatti;
- controllo e verifica delle opere d'arte secondarie (PMF, torri faro, barriere fonoassorbenti);
- attività generiche e specifiche connesse alla gestione del corpo autostradale e degli edifici aziendali;
- ripasso generale della segnaletica orizzontale in tutte le competenze;

- sostituzione della segnaletica verticale;
- ripristino delle barriere di sicurezza danneggiate a seguito di incidenti stradali;
- prevenzione ghiaccio e controllo delle precipitazioni nevose;
- pulizia della sede stradale e sfalcio delle aree a verde e delle banchine;
- mantenimento in efficienza degli apparati di illuminazione stradale, di controllo e di supervisione del traffico con implementazione di nuovi sensori di monitoraggio del traffico lungo la tratta di competenza;
- adeguamento del sistema SOS per la gestione delle chiamate di soccorso meccaniche e sanitarie da parte degli utenti attraverso la produzione per la nuova messa in opera delle colonnine e del sistema software;
- adeguamento del sistema di videosorveglianza con sostituzione di telecamere con risoluzione video 4K;
- adeguamento del server C-ITS per la gestione delle Road Station Unit lungo la A57 Tangenziale Ovest di Mestre funzionali alla trasmissione dei dati V2I e I2V tramite protocollo ETSI G5 relative alla infrastrutturazione prevista dal progetto C-Roads Italy;
- realizzazione della infrastruttura elettrica propedeutica al monitoraggio tramite sensori di due opere d'arte;
- verifica, sostituzione, manutenzione dei pali illuminazione con tecnologia a led installata sulle barriere di sicurezza, delle torri faro di illuminazione;
- adeguamento degli impianti di illuminazione;
- proseguimento di hardening degli ambienti virtuali VMware, Citrix e Nutanix con attivazione di nuovi servizi in modalità SaaS al fine di elevarne il livello di sicurezza;
- ulteriore potenziamento dell'ambiente Office 365 con attivazione di nuovi profili di sicurezza sia a livello di Azure AD sia a livello dei Notebook distribuiti e in join con il Cloud Azure;
- proseguimento di hardening della struttura di Networking e dei lavori di integrazione delle reti aziendali (Office, Esazione, Impianti) con particolare focus sulle reti impianti e di esazione in ottica di razionalizzazione, con l'introduzione di un sistema di gestione amministrativa dei dispositivi di rete (GestioIP);
- integrazione di ulteriori log verso il SOC (Wallix, Microsoft 365, EDR, e-mail security);
- sviluppo e integrazione di tutte le piattaforme software (SAP, HR, Appalti, Adiuto, CMDBuild);
- migrazione da ambiente virtualizzato VMWARE a AHV Nutanix;
- adeguamento alberatura del centralino VOIP, razionalizzazione delle VM, hardening del sistema, integrazione con Teams;
- proseguito potenziamento e razionalizzazione delle postazioni dedicate agli operatori di Centro Operativo.

Oltre a tali interventi che rientrano nelle annuali attività manutentive, nel corso del 2024 sono stati realizzati:

- risanamenti superficiali dei calcestruzzi del manufatto della A57 Tangenziale di Mestre ID 274 Viadotto Castellana;
- sostituzione degli appoggi del manufatto ID315 Viadotto Marco Polo;
- ripristini delle verniciature del manufatto ID175 Galleria Autostrada A27;
- interventi di ripristino dei calcestruzzi del manufatto ID295 Viadotto Sp 40;
- sostituzione dei giunti trasversali del manufatto Viadotto Marco Polo in direzione Aeroporto;
- sostituzione della pavimentazione drenante e fonoassorbente lungo l'autostrada A4 in direzione Milano tra il km 374+650 e il km 370+000 per l'intera larghezza della carreggiata;

- sostituzione della pavimentazione drenante e fonoassorbente lungo l'autostrada A4 in direzione Trieste tra il km 400+700 e il km 401+800 per l'intera larghezza della carreggiata;
- rifacimento dello strato di usura dello svincolo di uscita e dello svincolo di entrata della stazione autostradale di Mirano-Dolo lungo la A57 in direzione Trieste;
- rifacimento dello strato di usura della corsia di emergenza dal km 364+600 al km 363+724 e svincolo uscita Padova est lungo l'Autostrada A4 in direzione Milano;
- rifacimento dello strato di usura del piazzale di uscita in direzione Milano e del piazzale di entrata in direzione Trieste della stazione autostradale di Preganziol lungo l'Autostrada A4;
- rifacimento dello strato di usura del piazzale di entrata in direzione Milano della stazione autostradale di Martellago-Scorzè in A4;
- risanamento della pavimentazione e della fondazione stradale lungo l'Autostrada A4 direzione Trieste tra il km 375+300 e il km 375+800;
- risanamento della pavimentazione e della fondazione stradale lungo l'Autostrada A4 direzione Trieste tra il km 394+150 e il km 394+900;

## SISTEMI DI GESTIONE

Il Sistema di Gestione Integrato rappresenta il presidio per la gestione unificata dell'insieme delle procedure e dei protocolli volti al rispetto dei requisiti degli standard di riferimento e al raggiungimento degli obiettivi di performance prefissati.

Attualmente, CAV adotta un Sistema di Gestione Integrato basato su nove schemi di certificazione che permette una gestione e un monitoraggio dei processi aziendali non solo per aspetti tecnico-organizzativi, ma anche per aspetti inerenti all'inclusività e al benessere lavorativo.

Nel 2024 si è quindi provveduto a implementare, monitorare e mantenere aggiornato il sistema di gestione integrato, tenendo conto di contingenze che si sarebbero presentate nel corso dell'anno.

Innanzitutto, la necessità di individuare il nuovo Organismo di Certificazione per il triennio 2024-2026, identificato, nel mese di maggio 2024, in RINA Services S.p.A.

Successivamente, tenendo conto:

- della scadenza della validità delle certificazioni: ISO 9001 (scadenza 15 settembre 2024), ISO 14001 (scadenza 02 ottobre 2024), ISO 45001 (scadenza 10 dicembre 2024) e ISO 39001 (scadenza 02 ottobre 2024);
- della verifica di sorveglianza per gli schemi certificazione: ISO 27001, ISO 50001, ISO 14064 e PdR 125;
- della verifica di rinnovo della certificazione SA8000, necessaria in seguito al subentro del nuovo Organismo di Certificazione;

in accordo con l'Organismo di certificazione, si è deciso di concentrare nella sola ultima settimana del mese di luglio la verifica congiunta per tutti i nove schemi.

La consolidata esperienza e professionalità del personale dedicato al Sistema di Gestione Integrato (SGI) ha permesso di gestire tale attività anche in un contesto caratterizzato dalla nomina di un nuovo Responsabile del Sistema di Gestione Integrato e un nuovo Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione.

Nonostante questa concomitanza di eventi, nel mese di luglio 2024 l'Organismo di Certificazione ha effettuato la verifica, al termine della quale ha confermato tutte le certificazioni evidenziando solo alcune non conformità e raccomandazioni, che CAV ha prontamente recepito e avviato a risoluzione.

## DNF – DICHIARAZIONE VOLONTARIA DI CARATTERE NON FINANZIARIO

In continuità con l'approccio avviato su base volontaria, CAV si sta sempre più impegnando nella definizione della propria strategia di sostenibilità e nella creazione di relazioni costruttive e trasparenti, per rafforzare la propria credibilità e responsabilità, per contribuire positivamente a migliorare la qualità delle proprie attività e dell'ambiente in cui opera, nella consapevolezza degli impatti positivi e negativi generati dalla gestione delle infrastrutture stradali.

La necessità, avvertita a livello globale, di creare processi atti al miglioramento degli impatti sociali, quali la lotta allo sfruttamento, con il riconoscimento dei diritti alla persona, le politiche per il benessere sociale, e il rispetto dell'ambiente, al fine di mitigare i cambiamenti climatici, sta portando a nuove consapevolezze gestionali.

CAV sta attivamente lavorando a soluzioni sostenibili ed efficienti per contribuire attivamente alla riduzione delle emissioni in atmosfera, a consolidare il rapporto con il territorio e a migliorare gli ambienti di lavoro, rafforzandone la loro sicurezza.

La spinta tecnologica che la società ha intrapreso, volta a digitalizzare tutte le infrastrutture e i processi gestionali, ha permesso un ammodernamento particolarmente innovativo, in grado di garantire alti standard di sicurezza, affidabilità e monitoraggio, sia delle infrastrutture, sia del traffico, in un'ottica di crescita più sostenibile e riqualificante per il settore della mobilità.

La Società, sulla base degli investimenti previsti nel Piano Economico Finanziario e Piano Finanziario Regolatorio, sta ridefinendo il piano operativo degli obiettivi, al fine di renderli più stringenti e funzionali a uno sviluppo sostenibile in termini sociali, ambientali ed economici, in coerenza con gli impieghi previsti.

L'attuale Sistema di Gestione Integrato e il Controllo di Gestione, attraverso una più spinta attività di rendicontazione e monitoraggio delle azioni e degli investimenti, contribuiscono a migliorare la performance sostenibile di Concessioni Autostradali Venete, in quanto la sostenibilità presenta una complessità che si presta a innumerevoli interpretazioni ed è in continuo mutamento.

L'approvazione della direttiva 2022/2464/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2022, recante modifica del regolamento 537/2014/UE, della direttiva 2004/109/CE, della direttiva 2006/43/CE e della direttiva 2013/34/UE per quanto riguarda la rendicontazione societaria di sostenibilità (Corporate Sustainability Reporting Directive – CSRD) e il Decreto Legislativo 6 settembre 2024, n. 125 di attuazione della direttiva stessa delineano linee guida che permettono di identificare processi di miglioramento e di misurarne la loro sostenibilità, attraverso un percorso di rendicontazione più spinto che permette di mettere maggiormente in evidenza gli aspetti legati al rischio d'impresa e quegli aspetti immateriali essenziali a creare valore identificabili sulla base dei principi sanciti dall'Agenda 2030 ONU per lo sviluppo sostenibile, quali:

- la salute e il benessere;
- la parità di genere;
- l'accesso all'acqua pulita e sicura;
- la disponibilità di energia pulita;
- le possibilità di lavoro e di beneficiare della crescita economica;
- la capacità di innovazione nelle infrastrutture;
- l'impegno a ridurre le disuguaglianze;
- l'urbanizzazione sostenibile;
- modelli di produzione e di consumo sostenibili;
- la necessità di agire per il clima;
- l'attenzione alla vita sulla terra;
- lo sviluppo di partnership per il raggiungimento degli obiettivi.

La società nel corso del 2024 ha analizzato gli impatti generati dall'azienda e dalle sue relazioni di business, identificando le tematiche rilevanti per elaborare una strategia per la promozione di una mobilità sostenibile, e individuare una sinergia fattiva con le diverse parti interessate. Questi principi hanno guidato la redazione del budget di sostenibilità, con azioni e investimenti in linea con le previsioni economico-finanziarie, per rafforzare l'impegno aziendale verso la transizione ecologica ed energetica, non solo a livello nazionale, ma anche per rispondere al più alto bisogno di tutela dell'ambiente di oggi e per le generazioni di domani.

La Dichiarazione non finanziaria è il risultato tangibile dell'impegno operato e dei risultati sino a ora ottenuti.

L'analisi di materialità di CAV S.p.A. è stata aggiornata svolgendo un primo esercizio di doppia materialità in linea con quanto previsto dal documento EFRAG Implementation Guidance 1 – Materiality Assessment nell'ambito della Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), la cui applicazione, per la Società, sarà obbligatoria a partire dall'anno di rendicontazione 2025.

La CSRD, infatti, ha introdotto il concetto di "Doppia Materialità" in base al quale le imprese sono chiamate a fornire informazioni sia in merito all'impatto delle proprie attività sulle persone e sull'ambiente (approccio inside-out), sia riguardo al modo in cui le questioni di sostenibilità incidono su di esse in termini di materialità finanziaria (approccio outside-in)

## COMPLIANCE NORMATIVA

### *Anticorruzione e trasparenza / sistema di monitoraggio in materia di antiriciclaggio e terrorismo*

Il Responsabile Anticorruzione e Trasparenza (RPCT), durante l'anno 2024, ha provveduto a vigilare sul corretto adempimento della normativa in materia.

Si rileva che, a decorrere dal giorno 17 dicembre 2024, il Responsabile in carica Giovanni Bordignon ha cessato il proprio servizio ed è stato sostituito in modo temporaneo da Paolo Bragato.

Analogamente, essendo Bordignon anche Gestore delle operazioni antiriciclaggio ex d.lgs. 231/2007, da pari data risulta sostituito anche in questo compito da Paolo Bragato.

Nell'ultima annualità, in particolare, oltre all'attività ordinaria e quotidiana, che non ha visto particolari criticità da segnalare, si evidenzia come sia stato aggiornato il Piano Triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza 2024/2026 durante il mese di gennaio 2024 (e, durante il mese di gennaio 2025, sia stato posto in essere l'aggiornamento annuale per il triennio 2025/2027, come da indicazioni ANAC).

Durante i primi mesi dell'anno, altresì, risulta aggiornato anche il Modello interno riguardante l'antiriciclaggio così da tenere in considerazione alcune modifiche normative intercorse di recente.

I monitoraggi svolti durante il 2024 non hanno indicato alcun punto critico né in materia di applicazione di anticorruzione e trasparenza né in materia di antiriciclaggio e antiterrorismo.

### *Modello Organizzativo e di Gestione ai sensi del Decreto Legislativo n. 231/2001 s.m.i.*

La Società, sin dall'anno 2012, ha formalmente adottato un Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo per la prevenzione dei reati previsti dal Decreto Legislativo n. 231/2001 e un Codice Etico sintesi dei valori, dei principi e delle regole che ispirano o devono conformare l'opera della Società, affidando ad un Organismo di Vigilanza collegiale il compito di vigilare sul funzionamento e sull'osservanza del Modello.

I membri dell'Organismo di Vigilanza attualmente in carica (triennio 2024/2026) sono stati nominati attraverso idonea selezione pubblica e sono: Gianluigi Masullo, in qualità di Presidente, Ketì Carraro e Giuseppe Franco, in qualità di membri.

Durante l'anno 2024 l'Organismo ha posto in essere controlli e attività di audit su numerose aree societarie senza che fossero rilevate criticità.



Alla fine dell'anno 2024 la Società ha ritenuto di indire una ricerca di mercato al fine di reperire un operatore che aggiorni il contenuto del Modello di Organizzazione e Controllo, il Codice Etico e i documenti collegati.

L'aggiornamento è ancora in fase di attuazione e si concluderà indicativamente entro marzo 2025.

#### *Tutela dei dati personali*

La Società presta massima attenzione al settore della c.d. "privacy" avendo nominato un "Data Protection Officer" (DPO) e adottando un sistema interno di gestione e vigilanza del corretto adempimento della normativa nazionale e comunitaria in tale settore.

Durante l'anno 2024, al fine di rinnovare l'incarico di DPO e consulente privacy anche per l'annualità 2025, è stata svolta una ricerca di mercato che ha visto ampia partecipazione di operatori economici esterni.

Alla conclusione di tale iter, vagliati i preventivi pervenuti, è stato indicato come DPO l'avv. Alessandro Vasta dello Studio "Tonucci & Partners".

Tale indicazione è stata approvata dal Consiglio di Amministrazione.

L'attività di gestione quotidiana del settore durante l'anno intercorso risulta svolta in modo attento e non sono emerse criticità da rilevare durante gli audit e le verifiche svolte.

Si segnala che, durante il 2024, è pervenuta una richiesta di informazioni dal Garante della privacy italiano a seguito di interlocuzioni con il proprio omologo croato in virtù di un reclamo inoltrato da cittadino straniero verso un Operatore Economico che risulta contrattualizzato da CAV (ambito recupero pedaggio autostradale non pagato). Sia CAV, con il supporto del DPO, che l'Operatore interessato hanno tempestivamente riscontrato e allo stato la pratica non ha prodotto alcuna altra richiesta.

Fra le varie attività svolte, vale rammentare la predisposizione di alcune c.d. "DPIA" ("Data Protection Impact Assessment") che erano necessarie per lo svolgimento dell'attività operativa societaria, una revisione delle Istruzioni Operative collegate al Manuale privacy interno attualmente in uso, una formazione costante sia di natura generale che specifica per singoli uffici in materia.

In chiave futura, durante l'anno 2025, si valorizzerà una particolare attenzione all'ambito delle c.d. "nuove tecnologie" (ad es. AI Act, Direttiva NIS 2 etc.) e all'impatto che esso avrà anche in materia privacy.

#### *Dirigente preposto alla redazione delle scritture contabili societarie*

La figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari (d'ora in avanti solo "Dirigente Preposto") è stata istituita, per le società quotate, dalla Legge n. 262/2005 con lo scopo di rafforzare la trasparenza informativa societaria e l'efficienza del sistema dei controlli interni.

Pur non essendo CAV un'emittente azioni quotate, l'11 dicembre 2023 l'assemblea degli Azionisti ha modificato lo statuto sociale, decidendo di introdurre, all'art. 30, la figura del Dirigente Preposto.

Sulla base delle modifiche statutarie, la società si è attivata tempestivamente nominando Giovanni Bordignon, Dirigente Preposto, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 31 gennaio 2024. Successivamente, con delibera del 12 dicembre 2024 e decorrenza dal 17 dicembre 2024, il Consiglio di Amministrazione ha nominato come Dirigente Preposto, Paolo Bragato.

Il Dirigente Preposto ha provveduto ad assolvere i compiti previsti dalla normativa di settore – in particolare l'art. 154 bis del T.U.F. (Testo Unico delle disposizioni in materia di intermediazione Finanziaria) – e dallo statuto societario, avvalendosi dell'assistenza specialistica di una società di consulenza esterna di primaria importanza. Nel corso dell'anno 2024, pertanto, sono state poste in essere delle attività finalizzate alla redazione e al rilascio di un'attestazione che, come previsto dalla normativa di settore, dev'essere allegata al bilancio.

Nello specifico, tale attestazione - resa dal Dirigente Preposto e dall'Amministrazione Delegata, dopo l'approvazione del progetto di bilancio – certifica l'adeguatezza e l'effettiva applicazione delle procedure amministrative e contabili per la formazione del bilancio, nel corso dell'esercizio cui si riferiscono, nonché la

corrispondenza dei documenti alle risultanze dei libri e delle scritture contabili e la loro idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società.

In primo luogo, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione – con delibera del 30 maggio 2024 - il “Regolamento del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari” redatto, in accordo con le previsioni normative e statutarie, al fine di definirne i requisiti, i poteri e i mezzi nonché le relazioni con gli organi sociali, di controllo e di vigilanza.

In secondo luogo, è stata svolta un’accurata analisi di tutti i processi aziendali, che hanno un impatto sulla formazione del bilancio.

A seguito di tale attività sono state emesse, il 10 dicembre 2024, le procedure amministrative e contabili, aggiornate e ampliate.

Sono stati effettuati dei test di implementazione ed efficacia operativa finalizzati a verificare che la società presidi adeguatamente tutti i possibili rischi che potrebbero realizzarsi nell’esecuzione dei flussi di processo e pertanto delle attività che incidono sulla formazione del bilancio. L’esito di tali test è stato positivo, non essendo emerse criticità.

## **SITUAZIONI LEGALI E CONTENZIOSO**

Al 31 dicembre 2024, le posizioni totali in contenzioso sono 17, per tali intendendosi le cause pendenti oppure con presenza di sentenza, ma ancora in termini per proporre impugnazione.

Specificamente, 15 posizioni riguardano l’ambito tributario, 2 riguardano questioni in materia civilistica.

Si segnala che da gennaio 2025 si aggiungono ulteriori 2 posizioni in materia amministrativa.

### *Contenzioso civilistico*

Sussistono 2 posizioni in ambito civilistico di cui una, in primo grado, relativa al recupero dei danni subiti alle strutture di CAV a seguito di un sinistro stradale e l’altra, in grado d’appello, riguardante il mancato pagamento di canoni annuali di attraversamento di tratti autostradali mediante l’apposizione di cavidotti per fibra ottica.

### *Contenzioso tributario*

Il contenzioso tributario societario concerne, per lo più, la sussistenza dei presupposti impositivi di TOSAP (Tassa Occupazione di Spazi e Aree Pubbliche), COSAP (Canone per l’Occupazione di Spazi e Aree Pubbliche) e, dal 2021, di CUP (Canone Unico Patrimoniale) a carico di CAV.

Sinteticamente, tali presupposti impositivi sono costituiti dall’occupazione, anche mediante sovrappassi e sottopassi autostradali, di spazio pubblico appartenente al patrimonio indisponibile di un Comune o di un altro ente pubblico.

A dicembre 2024, sono stati definiti dalla Suprema Corte di Cassazione 6 procedimenti pendenti davanti alla stessa, con soccombenza e rigetto integrale di tutte le difese di CAV.

Tutte le cause citate sono state discusse congiuntamente in un’unica udienza – tenutasi il 22 ottobre 2024 innanzi il Supremo Consesso - a cui sono state convocate, per discutere le proprie posizioni, anche altre concessionarie autostradali.

La tematica pertanto riveste portata nazionale e vista l’importanza della stessa, AISCAT, associazione di categoria del settore autostradale, ha attenzionato il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché unitamente al Ministero dell’Economia e delle Finanze giunga ad una soluzione tramite una modifica normativa.

Sul medesimo tema sussiste, inoltre, anche del contenzioso pendente e nello specifico 3 giudizi in primo grado, 6 giudizi in appello e 4 in revocazione, per un totale di 13 posizioni.

A tal proposito, si precisa che, in ambito “TOSAP, COSAP, CUP”, è stato inserito a bilancio un debito di importo pari ad Euro 48 mila circa per adempiere a quanto statuito nelle 6 sentenze di soccombenza della Cassazione

(saldo dei tributi, contestati in tali procedimenti, delle spese di lite e delle integrazioni a titolo di contributo unificato). Inoltre, CAV ha aggiornato il fondo rischi – già presente nel bilancio dello scorso anno - tenendo conto non soltanto delle stime per il CUP 2024, ma pure dei nuovi avvisi di accertamento pervenuti. L'importo complessivo, comprensivo delle stime di tassa, interessi, sanzioni, oneri e spese, ammonta ad Euro 387 mila circa. Si rileva inoltre che vi è la possibilità di una debenza relativa ad occupazioni di CAV e riferibili a Comuni non notificatori.

Si aggiunge, poi, che sono in essere 2 cause relative ad unico contenzioso, azionato nel corso dell'anno 2024 da CAV nei confronti di un comune e del proprio concessionario - demandato dallo stesso Comune alla riscossione - in tema di sussistenza del presupposto di applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria e pubbliche affissioni.

#### *Contenzioso successivo al 31 dicembre 2024*

Si precisa che nel gennaio 2025 CAV ha depositato 2 ricorsi in ambito amministrativo, non ricompresi nelle 17 posizioni citate.

Il primo concerne la richiesta di annullamento di una nota del MIT e una dell'ART - quest'ultima allegata alla prima - aventi entrambe ad oggetto "Osservazioni sulla quantificazione degli effetti economici generati dall'emergenza sanitaria da COVID-19 per le annualità 2020, 2021 e 2022, sull'ammissibilità degli investimenti nell'ambito del recepimento del Sistema tariffario ART negli atti convenzionali, e sugli effetti della delibera CIPESS n. 13 del 2024".

Il secondo invece riguarda l'annullamento di una nota dell'ART in tema di *"Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori dei servizi erogati nelle pertinenze di servizio delle reti autostradali"*.

#### *Elenco Istat*

CAV è inserita all'interno dell'elenco delle unità istituzionali appartenenti al settore delle amministrazioni pubbliche (S.13) individuate dall'ISTAT ex art. 1, comma 3, L. 31 dicembre 2009, n. 196 e ss.mm.ii. (Legge di contabilità e di finanza pubblica) e indicate nel conto economico consolidato, che costituisce il riferimento per gli aggregati trasmessi alla Commissione Europea, in applicazione del Protocollo sulla procedura per i deficit eccessivi, annesso al Trattato di Maastricht.

La Società risulta presente in tale elenco a far data dal giorno 01/01/2020 alla voce "Amministrazione Pubblica - Amministrazioni Locali" sottoinsieme "altre amministrazioni locali" (G.U.R.I. – Serie Generale n. 262 dell'8/11/2019).

A decorrere dall'anno 2023 CAV, rimanendo nell'alveo dell'Elenco ISTAT, risulta inserita alla voce "Amministrazione Pubblica - Amministrazioni Centrali" nel sottoinsieme "Enti produttori di servizi economici" (G.U.R.I. – Serie Generale n. 229 del 30/09/2022).

Tale inserimento risulta confermato senza modifiche anche per l'anno 2025 (G.U.R.I. – Serie generale n. 229 del 30/09/2024).

CAV controlla annualmente ogni eventuale modifica all'Elenco, presidiando gli oneri collegati e adeguandosi tempestivamente alla normativa prevista.

## **ALTRE INFORMAZIONI GESTIONALI**

### *Incidenti e Servizio Assistenza*

Nel 2024 gli incidenti che si sono verificati nel sistema autostradale (chiuso più aperto) in concessione a CAV sono stati complessivamente 234, con un aumento del 14,71 % rispetto all'anno 2023. Di questi, 171 hanno

coinvolto veicoli leggeri, con un aumento del 21,28 % rispetto all'anno 2023, mentre 63 hanno coinvolto veicoli pesanti, senza alcuna differenza rispetto all'anno 2023.

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

Confrontando il 2024 con il 2023 il tasso di sinistrosità dei veicoli leggeri (per 100 milioni di chilometri percorsi) passa a 12,35 (20,66 %) mentre per i veicoli pesanti passa a 12,63 (-1,05 %); il tasso complessivo passa a 12,43 portando un aumento del 13,96 %.

Di seguito si espongono alcuni ulteriori dati di interesse.

Nel 2024 gli incidenti che hanno determinato danni alle persone ammontano a 102 (con un aumento del 8,51% rispetto al 2023); il relativo tasso per 100 milioni di chilometri percorsi passa a 5,42 (con un aumento di 7,8 % rispetto al 2023); il valore di riferimento disponibile in ambito nazionale al 31/05/2024 – fonte AISCAT – è pari a 6,42.

Il numero delle persone ferite è pari a 179 (31,62 % rispetto al 2023); il relativo tasso passa a 9,51 (30,76% rispetto al 2023); il valore di riferimento disponibile in ambito nazionale al 31/05/2024 – fonte AISCAT – è pari a 10,37.

Il numero delle persone decedute è pari a 3, mentre nel 2023 era pari a 4; il relativo tasso è pari a 0,16 (nel 2023 era pari a 0,21); il valore di riferimento disponibile in ambito nazionale al 31/05/2024 – fonte AISCAT – è pari a 0,20.

Anche nel 2024 la Società si è impegnata nel continuo processo di miglioramento degli standard qualitativi che riguardano l'esercizio autostradale, tra i quali si indicano di seguito quelli più importanti: l'informazione agli utenti (mediante utilizzo di pannelli a messaggio variabile, sito web con pagine informative e dedicate e con possibilità di visualizzazione del traffico con telecamere, l'applicazione per apparati fissi e mobili della APP INFOVIAGGIANDO, costanti aggiornamenti d'informazione sulla viabilità tramite radio nazionali e locali per eventi in tempo reale); attività del centro operativo tramite capillare sorveglianza; costante monitoraggio da parte della Società dei punti critici; effettuazione di interventi di manutenzione ponendo particolare attenzione alle problematiche legate alla cantierizzazione e alla sicurezza (programmazione degli interventi, lavorazioni notturne, ecc).

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

Nel contesto sopra descritto si ribadisce ancora una volta l'impegno di CAV per assicurare all'utenza il più alto livello di sicurezza possibile lungo tutti i tratti in gestione.

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

Nel 2024 si sono registrati complessivamente 4738 interventi con un aumento del 1,70 % rispetto al 2023.

Il tasso d'intervento espresso per 1 milione di chilometri percorsi è pari a 2,52 % (con un aumento del 1,03 % rispetto al 2023).

### *Centro Operativo*

Il Centro Operativo, attivo 24 ore su 24, è in costante contatto con gli Ausiliari della Viabilità in servizio di sorveglianza lungo le autostrade A4, A57 Tangenziale di Mestre e il raccordo con l'aeroporto di Venezia e si avvale di telecamere ad elevata risoluzione video e di sistemi di monitoraggio e rilevamento dati per il controllo dei vari tratti gestiti da CAV.

A seconda degli eventi che accadono, gli operatori del Centro attivano i vari servizi interni ed esterni dedicati al soccorso e alla gestione delle emergenze, secondo modelli di gestione e procedure prestabilite. Inoltre, verificano e registrano i dati relativi ai transiti eccezionali.

Il Centro Operativo fornisce le informazioni su eventi al traffico tramite i Pannelli a Messaggio Variabile, il sito internet aziendale e la "APP INFOVIAGGIANDO, CCISS – VIAGGIARE INFORMATI".

### *Ausiliari della Viabilità*

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

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

L'attuale organizzazione aziendale prevede che lungo i tratti in gestione siano costantemente presenti almeno 4 Ausiliari, sia di giorno che di notte, ciascuno munito di un furgone attrezzato; nelle giornate in cui si prevedono notevoli flussi veicolari, la Società provvede al potenziamento delle forze in campo con ulteriore presenza di personale e mezzi di ditte esterne.

In particolare, nel corso del 2024 la Società ha ritenuto di voler efficientare il reparto con l'introduzione della figura del Capo Squadra, presente in ciascun turno il quale, lavorando in sinergia con l'intero Servizio Viabilità, possa svolgere attività di riferimento negli interventi in strada proponendosi quale riferimento per gli altri Istituti eventualmente presenti (Polizia Stradale, VV.FF, SUEM, Soccorso Stradale, ecc) al fine di migliorare l'operatività e la sicurezza in strada.

Gli Ausiliari sono infine costantemente collegati con il Centro Operativo aziendale per ottimizzare l'efficacia degli interventi su strada.

### *Centro Servizi*

Presso il Centro Servizi vengono svolte varie attività di assistenza agli utenti e viene fornita una vasta gamma di servizi e prestazioni tra cui la commercializzazione e la distribuzione degli apparati Telepass, l'assistenza post-vendita (fatturazioni, cambi targa, smarrimenti, ecc.), la definizione di mancati pagamenti pedaggio, l'informazione sui pedaggi autostradali, il rilascio degli abbonamenti sul percorso Mirano/Dolo – Padova Est e delle altre forme di scontistica per la clientela, ecc.

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

Complessivamente nel corso del 2024 l'attività a favore della clientela si è concretizzata in 57.957 operazioni al Centro Servizi di Venezia/Mestre (- 21% rispetto al 2023).

Le operazioni più significative del Centro Servizi sono state le seguenti:

- 3.364 rapporti di mancato pagamento pedaggio (RMPP) incassati (- 16%);
- 14.072 movimentazioni Telepass (consegne, ritiri, sostituzioni) (- 4%);
- 28.555 movimentazioni targhe (- 26%);
- 4.489 tessere a scalare vendute (- 33%).

Dal 2 dicembre 2024 tutti i servizi di assistenza per il viaggio erogati dal Centro Servizi di CAV sono disponibili anche all'infopoint CAVhere, in area di servizio Arino Est, che, offre, altresì, informazioni su viabilità, traffico, turismo, destinazioni ed eventi sul territorio.

#### *Attività formativa con le scuole*

Nell'ambito del Protocollo d'intesa firmato tra la Regione del Veneto, l'Ufficio Scolastico Regionale, le concessionarie autostradali e i gestori stradali veneti, in sinergia con la Polizia Stradale, CAV ha proposto, per il terzo anno consecutivo, un'attività formativa incentrata su giornate di educazione stradale rivolte alle classi terze delle Scuole Secondarie di Secondo grado delle province di Venezia, Padova e Treviso.

La proposta è incentrata sulla formazione, nei ragazzi prossimi all'approccio con la guida, di una coscienza civica orientata al rispetto delle regole e della vita, propria e altrui, e diversamente da altre proposte introduce un approccio positivo, mettendo in luce gli aspetti più affascinanti e suggestivi del passaggio che gli studenti affronteranno a breve: diventare conducenti di veicoli.

L'attività formativa viene proposta attraverso la conoscenza dei ruoli che concorrono alla pianificazione e alla gestione della sicurezza in autostrada: nel "tour dietro le quinte" organizzato presso la sede CAV insieme a relatori qualificati, al proprio personale e ai formatori della Polizia Stradale, gli studenti sono portati a scoprire come l'ultimo attore di questa pianificazione sia l'automobilista stesso, indispensabile, nel mosaico finale, a conseguire la sicurezza collettiva.

L'iniziativa, nell'ultima edizione, è stata ulteriormente arricchita da un intervento, a cura degli Ausiliari della Viabilità, formulato con lo scopo di illustrare il loro ruolo di "custodi" dell'autostrada e la funzione di assistenza per chiunque si trovi in difficoltà durante il viaggio.

Il primo ciclo di appuntamenti ha portato nell'anno 2022-2023 alla partecipazione di oltre 400 studenti, per l'anno 2023-2024 di oltre 700 alunni e all'iscrizione, per l'anno 2024-2025, di oltre 900 alunni.

#### *CAV in Piazza*

Nel 2024 CAV ha proposto, per il quarto anno consecutivo, l'iniziativa "CAV in Piazza", con l'obiettivo di portare tra la gente il sofisticato dispositivo che CAV e Polizia Stradale concorrono a mettere in campo per garantire la sicurezza stradale.

Nelle giornate in piazza, organizzate in Borgo Mazzini a Treviso, Piazza Coin a Mestre e Prato della Valle a Padova, CAV e Polizia Stradale hanno allestito un'esposizione di mezzi di servizio e veicoli storici, coinvolgendo il proprio personale, presentando le principali procedure operative sviluppate sinergicamente e svelando le tecnologie utilizzate e quelle allo studio per garantire la miglior sicurezza su strade sempre più connesse, digitali e intelligenti.

CAV ha portato in piazza mezzi e strumentazioni quotidianamente in uso sulle proprie competenze, come la Mobile Control Room (il centro operativo mobile di CAV), il drone utilizzato per il monitoraggio delle infrastrutture e la Mobile Info Service, l'unità mobile di assistenza ai viaggiatori impiegata per portare fuori sede i servizi all'utenza.

Si è favorita, inoltre, la conoscenza del lavoro svolto dalla Polizia di Stato, che, per il raggiungimento degli obiettivi proposti, ha presentato i propri mezzi e le attività con le quali garantisce ogni giorno la sicurezza stradale lungo la grande viabilità del Veneto: dai veicoli allestiti con apparecchiature speciali per la rilevazione della velocità (Telelaser TruCam HD, Autovelox) e la lettura targhe (Plate Check), a quelli per la rilevazione degli incidenti stradali (Top Crash), ai precursori ed etilometri. Erano poi presenti moto e veicoli storici, nonché la Tesla e la Lamborghini Polizia di Stato, quest'ultima allestita per il trasporto urgente di organi destinati al trapianto; inoltre, è stato presentato il Pullman Azzurro della Polizia Stradale, una vera e propria aula multimediale destinata

all'attività di sensibilizzazione, che offre l'opportunità ai giovani di affrontare virtualmente i pericoli alla guida derivanti dallo stato di alterazione conseguente all'assunzione di alcol e droga.

#### *Pit stop vacanze*

Nel 2024 CAV ha organizzato un'iniziativa pubblica, in area di servizio Arino Est, per promuovere la sicurezza stradale sulle strade delle vacanze. La campagna di sensibilizzazione, pensata per accompagnare la stagione dell'esodo, è stata caratterizzata da un decalogo di consigli utili rivolti ai viaggiatori per vivere in sicurezza il viaggio e poter dialogare correttamente con l'autostrada.

L'evento ha coinvolto il personale di CAV e gli agenti della Polizia Stradale, che si sono dedicati per l'intera giornata a dialogare con i viaggiatori in sosta nell' area di servizio, fornendo indicazioni precise e personalizzate in base alla tipologia di utente su come viaggiare in sicurezza.

La volontà di CAV è di prendersi cura di ogni utente, mettendo a disposizione la propria struttura per diffondere le buone pratiche utili per vivere al meglio le partenze per le vacanze.

#### *Aree di Servizio e Hotel*

Nel 2024 dalle aree di servizio dislocate lungo l'autostrada (Arino Est e Arino Ovest sulla A4 in sistema chiuso in prossimità dell'innesto del Passante di Mestre) e la Tangenziale di Mestre (Marghera Est e Marghera Ovest sulla A57 presso la rotatoria in sistema aperto) sono stati erogati 5.974.000 litri di benzina (+6,89%); 17.587.000 litri di gasolio (+8,42%); 1.368.000 litri di GPL (-3,80%); 389.000 kg. di Metano (-13,56%); 3.497 kg di lubrificanti (-0,54%); le attività collaterali presso le medesime Aree di Servizio sono state pari a 749.000 (+85,86%). I bar e i ristoranti hanno registrato un fatturato totale, al netto di IVA, di € 7.375.000 (-2,16%); le attività commerciali collaterali (market) presso i medesimi bar e i ristoranti € 2.735.000 (-2,70%); le attività commerciali complementari € 6.092.000 (+3,20%). L'hotel di Marghera ha erogato servizi per € 4.945.000 (+14,79%). Sulle predette attività e vendite varie, le Compagnie petrolifere, le Società di ristorazione e la Società alberghiera hanno riconosciuto i canoni stabiliti con le relative convenzioni che, nel 2024, hanno determinato proventi netti per € 4.401.000 (+2,54%).

## RAPPORTI CON L'ANAS

Con riferimento al D.lgs. 173/2008 di recepimento della Direttiva 2006/46/CE e ai conseguenti effetti civilistici, forniamo di seguito le informazioni relative alle operazioni con le parti correlate (art. 2427 del Codice civile).

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

### LA SITUAZIONE AMMINISTRATIVA – CONTABILE TRA CAV E ANAS

Illustriamo di seguito i rapporti di debito e credito verso ANAS con valorizzazione di ogni voce evidenziando innanzitutto che dalla sommatoria di debiti e crediti risulta al 31 dicembre 2024 un debito netto di CAV nei confronti di ANAS di € 6.669.411.

I crediti di CAV assommano a complessivi € 1.638.633 relativi principalmente al credito per lavori eseguiti da CAV a favore di ANAS per opere complementari e di completamento del Passante di Mestre (lavori c/terzi).

I debiti di CAV risultano pari a complessivi € 8.308.044 e sono così suddivisi: € 785.956 relativi al rimborso dei costi effettivamente sostenuti da ANAS per la realizzazione delle opere complementari e di completamento del Passante di Mestre; € 766.995 relativi al canone di concessione (ex art. 10 della Legge 537/1993 e art. 1, comma 1020, della Legge 296/2006); € 6.752.928 relativi all'integrazione del canone di concessione (ex art. 19, comma 9/bis della Legge 102/2009 e art. 15, comma 4 della Legge 122/2010); € 2.164 per altri debiti. Si precisa che, a seguito dell'atto di pignoramento presso terzi avviato da parte di un creditore di ANAS e attualmente in contestazione avanti la Corte di Appello di Roma, CAV ha provveduto a trattenere l'importo di circa € 5,5 milioni.



## RAPPORTI CON LA REGIONE DEL VENETO

La Regione del Veneto partecipa alla Concessioni Autostradali Venete S.p.A. e possiede il 50% del suo capitale sociale. La struttura autostradale gestita da CAV insiste interamente nel tessuto viario territoriale veneto e nel medesimo contesto ambientale. In continuità con gli esercizi precedenti, come pure nel 2024, CAV ha messo a disposizione le risorse derivanti dai propri flussi di cassa, consentendo la realizzazione di opere nell'ottica di un crescente arricchimento del territorio veneto. Per effetto dell'art 16 co. 1-ter DL n. 104 del 10 agosto 2023 convertito in Legge n. 163 del 9 ottobre 2023, CAV è soggetta al controllo analogo congiunto esercitato dai Soci Regione del Veneto e ANAS per il tramite dei soggetti che fanno parte del "Comitato di Coordinamento" di cui all'art. 24 dello Statuto. Il controllo analogo congiunto è esercitato mediante l'istituzione del predetto Comitato, che rappresenta la sede di informazione, controllo preventivo, consultazione, valutazione e verifica sulla gestione e amministrazione della Società e che è deputato a impartire all'Organo Amministrativo gli opportuni indirizzi, secondo quanto previsto dallo Statuto.

Si precisa che sin dall'anno 2016, anno dell'operazione di emissione del prestito obbligazionario nella forma tecnica del "Project Bond", risulta in essere l'accordo con la Regione del Veneto denominato "Region Agreement", in virtù del quale la Regione del Veneto, nella propria qualità di Socio, si è impegnata in favore dei c.d. "Secured Creditors" a garantire, in particolare, l'inalienabilità, l'intrasferibilità e la inviolabilità delle Azioni societarie di cui è titolare.

### HUB DIGITALE MOBILITÀ REGIONALE E MAAS

Sono proseguite nel corso del 2024, di concerto e a supporto con i tecnici regionali, le attività di sviluppo dell'Hub digitale mobilità regionale secondo il paradigma mobility as a service, per lo scambio dei dati con i sistemi nazionali per la messa a disposizione di servizi connessi alla gestione della mobilità e propedeutico alla realizzazione di un sistema di bigliettazione unica – integrata/interoperabile, terminando il progetto a giugno del 2024, con il relativo collaudo.

Sempre di concerto con la Regione, quale logica evoluzione del progetto Hub digitale, si è proseguito col progetto MaaS, per l'integrazione di funzionalità legate al trasporto pubblico non di linea all'interno del "Hub digitale della mobilità regionale"; in particolare, si è partiti con la sperimentazione secondo il paradigma MaaS nell'ambito del bando "MAAS4ITALY – TERRITORI".

Per quanto riguarda il progetto VEN-QCI, nel contesto della sicurezza delle comunicazioni, si è proseguito con il deploy della rete pilota tra Regione Veneto, CAV S.p.A. e Università degli Studi di Padova, sono stati installati i siti di CAV Padova, CAV Marghera, Vsix Padova, sia con i sistemi di generazione delle chiavi quantistiche che con le cifranti, sono state terminate le sperimentazioni in laboratorio e implementati i primi 2 link.

### APPLICAZIONE E RISPETTO DELLE DIRETTIVE DI CUI ALLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE DEL VENETO N. 1351/2024, DI AGGIORNAMENTO DELLE DIRETTIVE DI CUI ALLE PRECEDENTI DGR 2101/2014, 447/2015, 751/2021

La relazione sulla gestione e la nota integrativa informano sulle attività svolte da CAV e rispondono, evidentemente, anche alle richieste di cui alla deliberazione della Giunta Regionale n. 2101/2014 avente ad oggetto "Modifiche e integrazioni alle direttive indirizzate alle società partecipate con DGR n. 258/2013", anche in considerazione dell'entrata in vigore del D. Lgs. 175/2016. Le direttive indirizzate alle società partecipate recepite in tale deliberazione 2101/2014 sono state oggetto di recente modifica con la nuova DGR 1351 del 25 novembre 2024, alla quale CAV si sta uniformando. Tale aggiornamento è volto ad armonizzare le direttive con la nuova normativa nazionale intervenuta negli ultimi anni.

*Ad abundantiam*, si evidenzia quanto segue:

- Direttive in materia di affidamento di lavori, forniture e servizi: CAV S.p.A. è concessionaria di gestione autostradale. Per statuto e obbligo convenzionale, in materia di acquisizione di lavori, forniture e servizi, CAV ha applicato nel 2024 la disciplina prevista dal D.lgs. 18 aprile 2016 n. 50 e s.m.i. e, per le procedure avviate successivamente al 1° luglio 2023, il D.lgs. 31 marzo 2023, n. 36. Si conferma che nell'anno 2024 la Società ha effettuato acquisizioni di lavori, servizi e forniture, ricorrendo inoltre all'applicazione di strumenti di acquisto e negoziazione del programma di razionalizzazione degli acquisti della Pubblica Amministrazione (c.d. strumenti Consip) nelle ipotesi d'obbligo previste dalla normativa vigente applicabile alla fattispecie di CAV.
- Direttive in materia di personale dipendente: con decisione del Consiglio del 21 maggio 2019 sono stati approvati i criteri e le modalità di reclutamento del personale non dirigenziale, entrati in vigore a far data dal 05 giugno 2019.
- Direttive in materia di comunicazione alla Regione: entro le scadenze previste CAV trasmette le informazioni di aggiornamento relative alla composizione degli organi sociali delle società dirette e indirette e dei relativi compensi, la relazione sul raggiungimento degli obiettivi indicati nei programmi aziendali indicati nell'anno precedente, il budget previsto, il preconsuntivo, l'ultimo consuntivo approvato, le informazioni previste dal D. Lgs.33/2013 e s.m.i. necessarie agli adempimenti di trasparenza a carico della Regione del Veneto, una relazione sull'attività svolta nel secondo semestre dell'anno precedente e inoltre una relazione riportante le linee generali dell'attività prevista per il primo semestre dell'anno in corso.
- Direttive in materia di composizione e compensi agli organi societari: le delibere inerenti ai compensi erogati ai componenti del Consiglio di amministrazione e agli organi di controllo sono state assunte in conformità alle disposizioni di legge.
- Direttive in materia di Società indirette: la CAV S.p.A. non possiede società controllate proprie.
- Direttive in materia di requisiti per la nomina negli organi amministrativi delle società a partecipazione regionale diretta e indiretta: i soggetti che ricoprono l'incarico di componente dell'organo amministrativo all'interno delle società partecipate da CAV S.p.A. sono in possesso dei requisiti previsti dalla legge e dai rispettivi statuti societari, nonché di provate capacità professionali, di esperienza e indipendenza in relazione all'incarico da svolgere.
- Direttive in materia di contenimento e razionalizzazione della spesa pubblica regionale: l'efficientamento dei costi di gestione, conseguente anche a un indirizzo specifico in tal senso della Regione Veneto, è stato condotto attraverso l'implementazione di nuove procedure di controllo di gestione che hanno concorso a esprimere i presenti risultati di bilancio.  
Si segnala inoltre, nello specifico, come CAV S.p.A. pubblici nel proprio sito internet una tabella riepilogativa relativa alle auto aziendali in servizio e ai costi sostenuti per i rimborsi spesa erogati, con distinzione di quelli destinati ai componenti di organi sociali ovvero ai dipendenti. Si rappresenta infine come tutti gli automezzi in dotazione a CAV S.p.A. siano utilizzati ai fini del servizio autostradale come convenzionalmente richiesto per effettuare attività di controllo, monitoraggio, sorveglianza, assistenza, ecc., necessario a garantire la sicurezza all'utenza nonché ad espletare le normali attività di ufficio.
- Direttive in materia di trasparenza e pubblicità ex D. Lgs. 33/2013 e L.R. 39/2013 per l'aggiornamento modelli di cui all'art.6 del D. Lgs.231/2001: la CAV S.p.A. pubblica nel proprio sito internet tutte le informazioni di cui all'art.11, comma 1 della L.R. 39/2013, nonché quelle più in generale richieste dal D. Lgs. 33/2013. Inoltre, sempre nel sito istituzionale di CAV S.p.A., è pubblicato il Modello di

Organizzazione, Gestione e Controllo ex D. lgs. 231/2001 e ss. mod., aggiornato in data 13 dicembre 2023 a seguito dell'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione di CAV S.p.A.

Il Modello e il Codice Etico sono pubblicati nel sito istituzionale della Società.

## PROTOCOLLI DI INTESA

In data 11 febbraio 2019 è stato sottoscritto, tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ANAS e Regione Veneto, il c.d. "Protocollo CAV".

Tale documento è finalizzato all'identificazione dei criteri per l'individuazione delle somme presenti nel bilancio della Società CAV e derivanti dalla gestione dell'esercizio autostradale utilizzabili per interventi di infrastrutturazione viaria nel territorio della Regione Veneto.

Occorre precisare, infatti, che la delibera CIPE n. 3 del 26 gennaio 2007, alla lettera f) della presa d'atto, statuisce che *"in ogni caso, con separato accordo da stipulare con il MIT e la Regione Veneto, ANAS si impegna a destinare le risorse generate dalla gestione del Passante di Mestre e delle tratte assentite in concessione alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova ed eccedenti l'esigenza di ammortamento degli investimenti effettuati, e quindi di rimborso dei relativi mutui, nonché degli oneri di manutenzione e gestione al finanziamento degli ulteriori investimenti di infrastrutturazione viaria indicati dalla Regione predetta di concerto con il Ministero delle Infrastrutture"*

In conformità a tale indicazione, lo statuto societario e l'atto costitutivo di CAV prevedono che *"gli utili netti, emergenti dal bilancio approvato, saranno impiegati, ferma restando la riserva di legge, nel rispetto di quanto previsto nella delibera CIPE n. 3 del 26.01.2007"* (vedasi art. 6 dell'Atto costitutivo e art. 31.3 dello Statuto societario vigente).

In data 11 febbraio 2019, altresì, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione del Veneto hanno sottoscritto un ulteriore Protocollo d'Intesa (c.d. "Protocollo Opere") per l'individuazione degli interventi di infrastrutturazione sul territorio regionale.

A seguito dell'integrale estinzione del Finanziamento ANAS, avvenuta nel mese di aprile 2019, e nel rispetto in ogni caso dei limiti e vincoli derivanti in capo alla Società dalla documentazione relativa al Project Bond, CAV, su richiesta motivata della Regione Veneto, potrà erogare, a beneficio dei progetti di infrastrutturazione viaria individuati dalla Regione del Veneto, le risorse generate dalla gestione del Passante di Mestre e dalle tratte assentite in concessione alla Società delle Autostrade Venezia e Padova ed eccedenti l'esigenza di ammortamento degli investimenti effettuati, di rimborso dei relativi mutui, nonché degli oneri di manutenzione e gestione.

Al riguardo, si segnala che la modifica alla struttura del Project Bond intervenuta nel corso dell'esercizio 2023 e la conseguente fattorizzazione delle disponibilità liquide presenti nel Capex Reserve Account nel calcolo degli indicatori finanziari hanno consentito un rilevante innalzamento dei valori degli indicatori finanziari (c.d. covenants) calcolati nell'ambito del Project Bond tale da consentire di rispettare i valori richiesti dalla documentazione del Project Bond per procedere alla distribuzione di riserve.

Al riguardo, si rende noto che a fronte della richiesta formulata dal Socio Regione del Veneto, ritenuti integrati i presupposti contabili, economici e finanziari per poter dare corso alla distribuzione di riserve, in ossequio a quanto previsto dallo Statuto Sociale, dalla delibera CIPE n. 3 del 26 gennaio 2007 e dai menzionati protocolli, il Consiglio di Amministrazione (in data 14 novembre 2024) e l'Assemblea dei soci (in data 17 dicembre 2024) hanno approvato una distribuzione infrannuale di riserve in favore del socio Regione del Veneto. Per un approfondimento si rinvia ai paragrafi dedicati "Distribuzione riserve" "Project bond e aspetti correlati, Indicatori finanziari - Distribuzione di riserve".

## **SOCIETA' PARTECIPATE**

La Società partecipa unicamente ad un Consorzio, denominato "Consorzio Autostrade Italiane Energia".

### **CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA**

Il Consorzio Autostrade Italiane Energia è stato costituito, a far data dal 29 febbraio 2000, tra undici Società Autostradali, secondo quote di partecipazione proporzionali al fabbisogno di energia delle singole Consorziato, anche per le finalità di cui al D.lgs. 16 marzo 1999 n. 79 (Liberalizzazione del mercato elettrico) e allo scopo di coordinare le attività delle Consorziato al fine di migliorarne l'efficienza, lo sviluppo e la razionalizzazione nel settore energetico, fungendo da organismo di servizio. Negli anni a seguire altre Società Autostradali, nonché ANAS, hanno aderito al suddetto Consorzio del quale, a far data dal 22 dicembre 2010, CAV è entrata a fare parte. Il fondo consortile ammonta ad un importo pari ad € 116.330 e la quota di partecipazione di CAV è dello 1,13% per un valore di € 1.058. Il Consorzio non ha scopo di lucro e non può distribuire utili, in alcuna forma, alle Imprese Associate. Nondimeno, effettua gare in regime privatistico ovvero pubblicistico per le proprie Consorziato; specificamente, per quanto attiene alle gare in regime pubblicistico, il Consorzio assume la veste di Centrale di Committenza, stipulando con il fornitore aggiudicatario un accordo quadro destinato ad essere perfezionato, a mezzo di specifico contratto, da ciascun consorziato interessato nella procedura

**BILANCIO D'ESERCIZIO  
AL 31.12.2024**

## STATO PATRIMONIALE

<b>ATTIVITA'</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
<b>A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI</b>	0	0
<b>B) IMMOBILIZZAZIONI</b>		
<i>I. Immobilizzazioni immateriali</i>		
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	750	5.238
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	5.062.931	10.471.914
7) Altre immobilizzazioni immateriali	<u>389.849.929</u>	<u>428.387.670</u>
	394.913.610	438.864.822
<i>II. Immobilizzazioni materiali</i>		
1) Terreni e fabbricati	1.499	0
2) Impianti e macchinario	0	0
3) Attrezzature industriali e commerciali	6.973	11.115
4) Altri beni	<u>1.686.981</u>	<u>886.946</u>
	1.695.453	898.061
<i>III. Immobilizzazioni finanziarie</i>		
<i>Partecipazioni in:</i>		
<i>d bis) Altre imprese</i>	<u>1.058</u>	<u>1.058</u>
	1.058	1.058
	<u>396.610.121</u>	<u>439.763.941</u>
<b>C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>		
<i>I. Rimanenze</i>		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.333.857	1.336.678
<i>II. Crediti</i>		
1) Verso clienti:		
-esigibili entro 12 mesi	3.394.442	2.956.945
-esigibili oltre 12 mesi	162.672	147.845
5-bis) Crediti tributari		
-esigibili entro 12 mesi	255.795	675.055
-esigibili oltre 12 mesi	0	0
5-ter) Imposte anticipate	3.154.177	2.487.836
5-quater) Verso altri:		
-esigibili entro 12 mesi	58.897.775	53.264.964
-esigibili oltre 12 mesi	<u>127.660.983</u>	<u>147.145.401</u>
	193.525.844	206.678.046

	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
<i>III. Attività finanziarie che non costituiscono</i>		
<i>Immobilizzazioni</i>	0	0
<i>IV. Disponibilità liquide</i>		
1) Depositi bancari e postali	65.205.849	32.314.292
3) Danaro e valori in cassa	<u>95.354</u>	<u>98.158</u>
	65.301.203	32.412.450
Totale attivo circolante	<u>260.160.904</u>	<u>240.427.174</u>
<i>D) RATEI E RISCONTI ATTIVI</i>	817.195	741.513
<i>TOTALE ATTIVITA'</i>	<u>657.588.220</u>	<u>680.932.628</u>

<b>PASSIVITA'</b>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
<b>A) PATRIMONIO NETTO</b>		
I. Capitale sociale	2.000.000	2.000.000
IV. Riserva legale	400.000	400.000
VI. Altre riserve:		
- Riserva straordinaria	230.599.384	198.771.168
- Riserva vincolata per infrastrutturazione viaria	9.776.227	9.776.227
- Riserva vincolata per sanzioni e penali	175.000	175.000
IX. Utile (perdita) di esercizio	29.327.688	31.828.216
	<u>272.278.299</u>	<u>242.950.611</u>
 <b>B) FONDI PER RISCHI E ONERI</b>		
4) Altri:		
a) per rischi	386.708	433.008
c) per rinnovi	10.266.000	11.744.000
	<u>10.652.708</u>	<u>12.177.008</u>
 <b>C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>	500.572	488.846
 <b>D) DEBITI</b>		
1) Obbligazioni		
- entro 12 mesi	51.998.854	48.524.555
- oltre 12 mesi	281.167.996	333.166.850
7) Debiti verso fornitori	17.563.644	18.984.098
12) Debiti tributari	883.825	2.553.686
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.627.001	890.300
14) Altri debiti	20.657.357	20.910.398
	<u>373.898.677</u>	<u>425.029.887</u>
 <b>E) RATEI E RISCONTI PASSIVI</b>	257.964	286.276
 <b>TOTALE PASSIVITA'</b>	<u><u>657.588.220</u></u>	<u><u>680.932.628</u></u>



## CONTO ECONOMICO

	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	174.740.838	169.660.723
5) Altri ricavi e proventi:		
- Ricavi e proventi diversi	3.385.880	1.564.602
- Contributi in conto esercizio	88.797	965.543
	<hr/>	<hr/>
	178.215.515	172.190.868
<b>B) COSTI DELLA PRODUZIONE</b>		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	687.674	930.845
7) Per servizi	40.957.534	33.273.468
8) Per godimento di beni di terzi	1.432.328	1.062.934
9) Per il personale:		
a) salari e stipendi	13.768.009	13.119.104
b) oneri sociali	4.549.725	4.280.150
c) trattamento di fine rapporto	983.779	940.066
e) altri costi	697.984	629.741
	<hr/>	<hr/>
	19.999.497	18.969.061
10) Ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni Immateriali	49.549.664	47.517.840
b) ammortamento delle immobilizzazioni Materiali	549.263	421.397
	<hr/>	<hr/>
	50.098.927	47.939.237
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	2.821	-29.037
13) Altri accantonamenti		
b) Accantonamento al fondo per rinnovi	10.266.000	11.744.000
c) Utilizzo fondo per rinnovi	-11.744.000	-12.647.000
14) Oneri diversi di gestione	20.041.810	19.729.382
	<hr/>	<hr/>
	131.742.591	120.972.890
<b>DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	46.472.924	51.217.978
<b>C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>		
16) Altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi	3.792.520	2.927.880
17) Interessi e altri oneri finanziari	9.205.205	10.476.844
	<hr/>	<hr/>
	-5.412.685	-7.548.964
<b>D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE</b>	<hr/>	<hr/>
	0	0

<i>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</i>	41.060.239	43.669.014
20) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) imposte correnti	12.398.892	12.314.178
b) imposte differite	0	0
c) imposte anticipate	-666.341	-473.380
	<hr/>	<hr/>
	-11.732.551	-11.840.798
21) Utile (perdita) dell'esercizio	29.327.688	31.828.216

# RENDICONTO FINANZIARIO

	31.12.2024	31.12.2023
<b>A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)</b>		
Utile netto d'esercizio	29.327.688	31.828.216
Imposte sul reddito	11.732.551	11.840.798
Interessi passivi/ (interessi attivi)	5.412.685	7.548.964
<b>1. Utile (perdita) dell'esercizio prima di imposte sul reddito, interessi, dividendi, e plus/minusvalenze da cessione</b>	<b>46.472.924</b>	<b>51.217.978</b>
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamento al fondo rischi e oneri	10.266.000	11.744.000
Utilizzo fondo rischi e oneri	-11.744.000	-12.647.000
Accantonamento al fondo TFR	983.779	940.066
Altri accantonamenti	-46.300	64.514
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	49.549.664	47.517.840
Ammortamento tecnico immobilizzazioni materiali	549.263	421.397
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	0	0
<i>Totale rettifiche non monetarie</i>	<i>49.558.406</i>	<i>48.040.817</i>
<b>2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn</b>	<b>96.031.330</b>	<b>99.258.795</b>
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
(Incremento) Decremento delle rimanenze	2.821	-29.037
(Incremento) Decremento dei crediti vs clienti	-452.324	-41.639
(Incremento) Decremento dei crediti tributari	419.260	-423.127
(Incremento) Decremento degli altri crediti	13.851.607	-97.180.133
(Incremento) Decremento dei ratei e risconti attivi	-75.682	-419.271
(Decremento) Incremento debiti verso fornitori	-1.420.454	2.318.262
(Decremento) Incremento debiti tributari (imposte indirette)	280.532	-952.295
(Decremento) Incremento debiti vs. istituti di previdenza	736.701	-334.880
(Decremento) Incremento altri debiti (esclusi importi già compresi in altre voci)	-253.041	57.802
(Decremento) Incremento ratei/risconti passivi	-28.312	-33.592
<i>Totale variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>13.061.108</i>	<i>-97.037.910</i>
<b>3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn</b>	<b>109.092.438</b>	<b>2.220.885</b>
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	-4.137.240	-6.106.137
(Imposte sul reddito pagate)	-14.349.285	-12.792.592
(Utilizzo dei fondi)	-972.053	-903.231
<i>Totale altre rettifiche</i>	<i>-19.458.578</i>	<i>-19.801.960</i>
<b>Flusso finanziario dell'attività operativa (A.)</b>	<b>89.633.860</b>	<b>-17.581.075</b>
<b>B. Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento</b>		
<i>Attività di investimento</i>		
(Aumento) di immobilizzazioni immateriali	-7.524.024	-12.338.792
Decremento di immobilizzazioni immateriali	1.925.572	1.811.619
(Aumento) di immobilizzazioni materiali	-1.349.645	-183.653
Decremento di immobilizzazioni immateriali (al netto dei fondi)	2.990	22.049
<b>Flusso finanziario dell'attività di investimento (B.)</b>	<b>-6.945.107</b>	<b>-10.688.777</b>
<b>C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
Rata di rimborso obbligazioni	-49.800.000	-55.302.900
<b>Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C.)</b>	<b>-49.800.000</b>	<b>-55.302.900</b>
Aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide	32.888.753	-83.575.752
Disponibilità Liquide Iniziali	32.412.450	115.985.202
Disponibilità liquide finali	65.301.203	32.412.450

# NOTA INTEGRATIVA

## STRUTTURA E CONTENUTO DEL BILANCIO

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2024 è redatto secondo le disposizioni del Codice civile contenute negli articoli 2423 e ss. interpretati e integrati dai principi contabili nazionali emessi dall'OIC.

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

Il bilancio è stato redatto in unità di euro, senza cifre decimali, come previsto dall'articolo 2423, comma 6, del Codice civile.

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

Il bilancio comprende il rendiconto finanziario previsto dall'art. 2425 ter del Codice civile.

## PRINCIPI CONTABILI – CRITERI DI VALUTAZIONE

Come previsto dall'articolo 2427 del Codice civile di seguito esponiamo i criteri applicati nella valutazione delle voci di bilancio, tenuto conto delle innovazioni introdotte all'art. 2426 del Codice civile per effetto del D.lgs. 139/2016 e della revisione degli OIC in vigore da dicembre 2016 e successivi aggiornamenti:

### *Concessioni, licenze, marchi e diritti simili*

Le concessioni, licenze, marchi e diritti simili sono valutati al costo e ridotti dell'ammortamento diretto e sistematico calcolato a quote annue costanti su un periodo non superiore a cinque anni.

### *Beni immateriali*

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

### *Altre Immobilizzazioni immateriali*

Le altre immobilizzazioni immateriali – costituite dai costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre da rimborsare all'ANAS, dall'indennizzo riconosciuto alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A., da altre opere realizzate sulla tratta gestita, da opere complementari e di completamento del Passante Autostradale di Mestre, da interventi finanziari conseguenti al subentro (messa in sicurezza della SP 81 e Nodo viario di San Giuliano a Mestre), da costi di ristrutturazione della caserma per la Polizia Stradale, da costi per la rotatoria di innesto del Raccordo Marco Polo – SS 14, da costi relativi al rimborso spese alla Regione del Veneto per la sistemazione dell'innesto della A27 con la A57, dalle E-roads, casse automatiche, dalla riqualificazione Asset, dal Nuovo COA, e da costi (studio di fattibilità) riferiti alle Aree di servizio – sono iscritte al costo (incrementato degli oneri finanziari capitalizzati e al netto dei contributi pubblici e assimilati) e ridotte dell'ammortamento diretto, calcolato a quote annue costanti sull'intero periodo concessorio che termina il 31 dicembre 2032. La nuova piattaforma software (SGI) viene ammortizzata in cinque anni.

### *Immobilizzazioni materiali*

Le immobilizzazioni materiali sono costituite da terreni e fabbricati, impianti e macchinario, attrezzature industriali e commerciali e altri beni (mobili e macchine ordinarie d'ufficio; macchine elettroniche, elettromeccaniche, computer e sistemi telefonici; autovetture; autoveicoli) e sono iscritte al costo sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio in relazione con la loro residua possibilità di utilizzazione.

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

#### *Partecipazioni*

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

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

#### *Rimanenze*

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

#### *Disponibilità liquide*

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

#### *Crediti e debiti*

I crediti e i debiti sono rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e, per quanto riguarda i crediti, del valore di presumibile realizzo. Le disponibilità liquide vincolate sono classificate fra i crediti. La società si è avvalsa della facoltà prevista dal D.lgs. 139/2016 di non tener conto del fattore temporale per le operazioni iscritte prima del 01 gennaio 2016.

#### *Ratei e risconti*

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

#### *Patrimonio netto*

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

#### *Trattamento di fine rapporto*

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

#### *Fondo per "rinnovi"*

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

### *Fondo per imposte*

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

### *Fondi rischi*

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

### *Imposte anticipate e differite*

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

Le aliquote utilizzate per la determinazione delle imposte anticipate e differite sono del 3,90% ai fini IRAP e del 24,00% ai fini IRES.

### *Costi e ricavi*

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

## INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE: ATTIVITÀ

### Immobilizzazioni immateriali

Registrano un decremento netto di € 43.951.212. I movimenti avvenuti nell'esercizio si possono così riassumere:

	Saldo al 31.12.2023	Incremento	Decremento	Giroconto	Saldo al 31.12.2024
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	5.238	1.500	5.988	0	750
Immobilizzazioni in corso e acconti	10.471.914	7.522.524	1.925.572	-11.005.935	5.062.931
Altre immobilizzazioni immateriali	428.387.670	0	49.543.676	11.005.935	389.849.929
<b>Totale</b>	<b>438.864.822</b>	<b>7.524.024</b>	<b>51.475.236</b>	<b>0</b>	<b>394.913.610</b>

I *diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno* riguardano il valore residuo dei costi sostenuti per l'acquisto di licenze software applicativo. L'ammortamento è effettuato a quote costanti nel periodo di due anni.

La voce *immobilizzazioni in corso e acconti* si riferisce: a) ai costi sostenuti per la realizzazione delle opere complementari e di completamento del Passante Autostradale di Mestre; quelle entrate in esercizio sono state spostate nelle altre immobilizzazioni immateriali; b) ai costi sostenuti per le altre opere realizzate sulla tratta gestita non ancora completate alla data di chiusura del bilancio; c) ai costi sostenuti per il progetto E-roads; d) ai costi sostenuti per il progetto Nuova piattaforma software (SGI); e) ai costi (studio di fattibilità) riferiti alle Aree di servizio; f) ai costi relativi alle Casse automatiche; g) ai costi relativi alla Riqualficazione asset; h) ai costi relativi al Sistema di monitoraggio dinamico; i) agli studi di fattibilità dei nuovi progetti; j) al Opere d'Arte Adeguamento sismico e statico; k) alla Riqualficazione dell'uscita di Padova Est in carreggiata Ovest; l) alla Digitalizzazione archivio societario.

Il decremento di € 1.925.572 si riferisce per 1.759.784 agli studi di fattibilità riferiti del sistema di trasporto Hyper Transfer, che vengono collocati alla voce B7 del Conto economico, 100.781 alla quota di competenza di contributo PNC maturato relativamente al sistema di monitoraggio dinamico e per 65.007 al rimborso spese maturato relativamente alla convenzione con la Regione del Veneto per il progetto VEN-QCI - infrastruttura quantistica veneta per la cyber security.

Per un maggiore dettaglio si rimanda alla relazione sulla gestione.

Si segnala lo spostamento da *immobilizzazioni in corso e acconti* ad *altre immobilizzazioni immateriali* per l'importo pari a 11.005.935, come dettagliato nella tabella seguente.

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

	Saldo al 31.12.2023	Incremento	Decremento	Giroconto	Saldo al 31.12.2024
Opere complementari e di completamento del Passante autostradale di Mestre	0	105.886	0	-105.886	0
Altre opere realizzate sulla tratta gestita	428.108	39.092	0	-366.180	101.020
E-roads	2.241.494	2.386.701	0	-3.560.235	1.067.960
Nuova piattaforma software (SGI)	1.055.553	1.892.187	65.007	-2.882.733	0

Aree di servizio	48.800	0	0	0	48.800
Casse automatiche	0	814.160	0	-553.863	260.297
Riqualificazione asset	3.859.745	1.134.464	0	-3.537.038	1.457.171
Sistema di monitoraggio dinamico	0	100.781	100.781	0	0
Studi di fattibilità	2.611.405	0	1.759.784	0	851.621
Opere d'Arte Adeguamento sismico e statico	0	364.761	0	0	364.761
Riqualificazione dell'uscita di Padova Est in carreggiata Ovest	62.415	465.157	0	0	527.572
Digitalizzazione archivio societario	164.394	219.335	0	0	383.729
<b>Totale</b>	<b>10.471.914</b>	<b>7.522.524</b>	<b>1.925.572</b>	<b>-11.005.935</b>	<b>5.062.931</b>

Le *altre immobilizzazioni immateriali* si riferiscono al valore residuo dei costi del Passante Autostradale di Mestre, delle opere complementari e di completamento al Passante di Mestre, dell'indennizzo riconosciuto alla Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A., delle altre opere realizzate sulla tratta gestita, della messa in sicurezza della SP 81 nel tratto compreso tra la stazione autostradale di Mira/Oriago e la rotonda sulla SS 319 in località Malcontenta, dell'intervento finalizzato alla soluzione del "nodo" viario di San Giuliano a Mestre, della ristrutturazione della caserma per la Polizia Stradale, della rotonda innesto raccordo Marco Polo – SS14, della Sistemazione A27 - A57, della Nuova piattaforma software (SGI), delle E-roads, delle Casse automatiche, della Riqualificazione asset e del Nuovo COA Polizia stradale.

L'ammortamento è effettuato a quote costanti sull'intero periodo concessorio ad eccezione della Nuova piattaforma software (SGI) (periodo di ammortamento 5 anni).

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

Altre immobilizzazioni immateriali	Saldo al 31.12.2023	Costo storico Incrementi per		Saldo al 31.12.2024	Ammortamenti accumulati			Immobilizzazioni immateriali nette	
		acquisizioni / giroconti	Decrementi		Saldo al 31.12.2023	Ammortamenti del periodo	Saldo al 31.12.2024	Saldo al 31.12.2024	
Passante Autostradale di Mestre	705.199.639	0	0	705.199.639	446.667.238	28.725.823	0	475.393.061	229.806.578
Opere complementari e di completamento	226.802.100	105.886	0	226.907.986	115.726.744	12.341.888	0	128.068.632	98.839.354
Indennizzo riconosciuto alla Società Ve/Pd	74.689.185	0	0	74.689.185	45.570.508	3.235.409	0	48.805.917	25.883.268
Altre opere realizzate sulla tratta gestita	6.995.909	366.180	0	7.362.089	3.465.828	420.114	0	3.885.942	3.476.147



Messa in sicurezza della SP 81	5.384.004	0	0	5.384.004	3.134.699	249.923	0	3.384.622	1.999.382
Nodo viario di San Giuliano a Mestre	7.746.853	0	0	7.746.853	4.529.731	357.458	0	4.887.189	2.859.664
Ristrutturazione caserma per la Polizia Stradale	300.000	0	0	300.000	153.501	16.278	0	169.779	130.221
Rotatoria innesto raccordo Marco Polo – SS14	800.000	0	0	800.000	412.961	43.004	0	455.965	344.035
Sistemazione A27 - A57	5.633.418	0	0	5.633.418	1.867.488	418.436	0	2.285.924	3.347.494
Nuova piattaforma software (SGI)	6.226.851	2.882.733	0	9.109.584	3.415.585	1.752.136	0	5.167.721	3.941.863
E-roads	11.626.268	3.560.235	0	15.186.503	573.399	1.648.819	0	2.222.218	12.964.285
Casse automatiche	2.361.711	553.863	0	2.915.574	235.829	269.202	0	505.031	2.410.543
Riqualificazione asset	95.000	3.537.038	0	3.632.038	14.288	32.460	0	46.748	3.585.290
Nuovo COA Polizia stradale	300.000	0	0	300.000	5.469	32.726	0	38.195	261.805
<b>Totale</b>	<b>1.054.160.938</b>	<b>11.005.935</b>	<b>0</b>	<b>1.065.166.873</b>	<b>625.773.268</b>	<b>49.543.676</b>	<b>0</b>	<b>675.316.944</b>	<b>389.849.929</b>

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

I costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre, di € 705.199.639, che la Società ha rimborsato all'ANAS in conformità a quanto previsto dall'articolo 2, comma 290 della Legge 244/2007 e dall'articolo 6.2 della Convenzione di concessione, comprendono costi effettivamente sostenuti di € 986.400.000, oneri finanziari capitalizzati fino alla data di inaugurazione del Passante di € 20.828.985 e, in detrazione, contributi pubblici (ai sensi della delibera CIPE n. 92 del 31 ottobre 2002) di € 113.116.500 già incassati da ANAS, contributi pubblici (di cui all'art. 1 comma 78 lettere c) e i) della Legge 266/2005) di € 70.537.502 contabilizzati nel 2011 in detrazione diretta del costo del Passante di Mestre, contributi pubblici (di cui all'art. 1, comma 1045, della Legge 296/2006) di € 100.000.000 contabilizzati nel 2013 in detrazione diretta del costo del Passante di Mestre, nonché ricavi netti relativi alle percorrenze chilometriche aggiuntive precedenti all'apertura del Passante, assimilati a contributi pubblici, di € 18.375.345. Nei costi di realizzazione del Passante è altresì ricompreso l'importo di € 35.297.480 relativo al caro acciaio nonché il relativo fondo di cui all'art. 135, comma 4, del D. Lgs. 163/2006; detto fondo è già stato incamerato dall'ANAS quale contributo ministeriale determinandosi con ciò l'azzeramento contabile di tale partita che pertanto non genera alcun effetto economico e finanziario.

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

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

Le altre opere realizzate sulla tratta autostradale gestita si riferiscono a nuovi impianti di segnaletica per € 391.752; fornitura e posa griglie per caditoie Passante per € 223.170; impianti stoccaggio cloruri per € 395.773; automatizzazioni impianti di esazione pedaggio per € 2.496.419; potenziamento sistemi telematici di gestione del traffico per € 443.073; remotizzazione accessi Preganziol e Spinea per € 39.491; 181.700 per barriere fonoassorbenti; 168.400 rivalutazione ambientale sul Passante; varie per € 3.022.311.

Il costo sostenuto per la messa in sicurezza della SP 81 (entrata in esercizio nel 2011) nel tratto compreso tra la stazione autostradale di Mira/Oriago e la rotatoria sulla SS 319 in località Malcontenta, quello sostenuto per la riorganizzazione del "nodo" viario di San Giuliano a Mestre (entrato in esercizio nel 2011) e quello sostenuto per la rotatoria innesto raccordo Marco Polo – SS14 (entrata in esercizio nel 2015) rientrano tra gli impegni convenzionali della Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A. assunti dalla CAV al momento del subentro. Tali interventi finanziari riguardano la realizzazione di opere la cui proprietà e manutenzione resterà in capo a terzi.

I costi relativi alla ristrutturazione per la caserma della polizia stradale sono entrati in esercizio nel 2015.

Il rimborso spese alla Regione del Veneto dovuto convenzionalmente per la sistemazione ai fini della sicurezza dell'innesto della A27 con la A57 è entrato in esercizio nel 2019.

La nuova piattaforma software (SGI); le E-roads; l'investimento in nuove casse automatiche entrato in esercizio nel 2021; la riqualificazione asset entra in esercizio nel 2022; il Nuovo COA Polizia stradale entra in esercizio nel 2023.

#### *Immobilizzazioni materiali*

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

	Saldo al 31.12.2023	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2024
Terreni e fabbricati	0	1.578	79	1.499
Impianti e macchinario	0	0	0	0
Attrezzature industriali e commerciali	11.115	0	4.142	6.973
Altri beni	886.946	1.348.067	548.032	1.686.981
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>898.061</b>	<b>1.349.645</b>	<b>552.253</b>	<b>1.695.453</b>

I movimenti intervenuti nell'esercizio si possono così riassumere:

Immobilizzazioni materiali	Costo storico			Ammortamenti accumulati			Immobilizzazioni materiali nette		
	Saldo al 31.12.2023	Incrementi per acquisizioni	Decrementi per vendite	Saldo al 31.12.2024	Saldo al 31.12.2023	Ammortamenti del periodo	Decrementi per vendite	Saldo al 31.12.2024	Saldo al 31.12.2024
Terreni e fabbricati	17.419	1.578	0	18.997	17.419	79	0	17.498	1.499

Impianti e macchinario	708.968	0	92.900	616.068	708.968	0	92.900	616.068	0
Attrezzature industriali e commerciali	96.595	0	0	96.595	85.480	4.142	0	89.622	6.973
Altri beni	4.119.201	1.348.067	406.215	5.061.053	3.232.255	545.042	403.225	3.374.072	1.686.981
<b>Totale</b>	<b>4.942.183</b>	<b>1.349.645</b>	<b>499.115</b>	<b>5.792.713</b>	<b>4.044.122</b>	<b>549.263</b>	<b>496.125</b>	<b>4.097.260</b>	<b>1.695.453</b>

I terreni e fabbricati si riferiscono a costruzioni leggere.

Gli impianti e macchinario si riferiscono per € 649.717 a impianti sgombraneve e spargisale e per € 59.251 ad altri impianti.

Le attrezzature industriali e commerciali si riferiscono ad attrezzatura varia e minuta.

Gli altri beni comprendono mobili e macchine ordinarie d'ufficio, macchine elettroniche, elettromeccaniche, computer, sistemi telefonici, automezzi e autoveicoli.

L'incremento delle immobilizzazioni materiali di € 1.349.645 si riferisce per 1.256.975 all'acquisto di automezzi e per € 92.670 ad altri beni.

Il decremento si riferisce alle quote di ammortamento di competenza e alla cessione di alcuni beni (automezzi).

Gli ammortamenti sono calcolati sulla base di aliquote, indicate precedentemente, ritenute rappresentative della residua vita utile stimata dei cespiti.

#### *Immobilizzazioni finanziarie*

Le *immobilizzazioni finanziarie* sono costituite da partecipazioni.

	Saldo al 31.12.2023	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2024
Altre Società:				
• Consorzio Autostrade Italiane Energia	1.058	0	0	1.058
<b>Totale</b>	<b>1.058</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.058</b>

Sono riportati alcuni dati relativi alle società partecipate:

	Sede	Capitale Sociale	Patrimonio netto	Risultato dell'esercizio	Quota Posseduta (%)
Altre Società:					
• Consorzio Autostrade Italiane Energia (*)	Roma	116.330	115.720	0	1,13

(\*) I dati si riferiscono al progetto di bilancio al 31 dicembre.2024 approvato dal Consiglio Direttivo del 23 gennaio 2025.

#### *Rimanenze*

La voce diminuisce di € 2.821 ed è così composta:

	31.12.2024	31.12.2023
Beni di consumo	164.641	211.820
Beni destinati alla manutenzione	1.169.216	1.124.858
<b>Totale</b>	<b>1.333.857</b>	<b>1.336.678</b>

## Crediti

Ammontano a € 193.525.844 e registrano un decremento di € 13.152.202 rispetto all'esercizio precedente.

Non vi sono crediti di scadenza superiore a 5 anni.

La voce è così composta:

	31.12.2024	31.12.2023
Crediti verso clienti:		
• esigibili entro 12 mesi	3.394.442	2.956.945
• esigibili oltre 12 mesi	162.672	147.845
Crediti tributari		
• esigibili entro 12 mesi	255.795	675.055
• esigibili oltre 12 mesi	0	0
Imposte anticipate	3.154.177	2.487.836
Crediti verso altri:		
• esigibili entro 12 mesi	58.897.775	53.264.964
• esigibili oltre 12 mesi	127.660.983	147.145.401
<b>Totale</b>	<b>193.525.844</b>	<b>206.678.046</b>

I crediti verso clienti aumentano di € 452.324 e si compongono come segue:

	31.12.2024	31.12.2023
Clients	777.369	169.348
Clients per fatture da emettere	2.779.745	2.935.442
<b>Totale</b>	<b>3.557.114</b>	<b>3.104.790</b>

I crediti per fatture da emettere comprendono € 167.854 per canoni di attraversamento (di cui per un importo pari a € 162.672 si prevede l'incasso oltre i 12 mesi), € 2.252.487 per royalties relative alle aree di servizio e € 359.404 per altri ricavi.

Gli importi indicati sono al netto di stanziamenti effettuati a fronte di alcuni crediti di recuperabilità incerta di importo pari a € 242.890 (di cui € 42.802 a rettifica dei clienti, € 17.542 a rettifica delle fatture da emettere entro 12 mesi e € 182.546 a rettifica delle fatture da emettere oltre 12 mesi).

I crediti verso clienti oltre 12 mesi si riferiscono a crediti sorti a titolo di canoni di attraversamento la cui recuperabilità è strettamente connessa all'esito, auspicabilmente favorevole, del procedimento attualmente pendente in grado di appello, e rispetto al quale CAV è già risultata vittoriosa in primo grado. Detti crediti sono sorti prima del 01.01.2016 e non maturano interessi, non vengono tuttavia aggiornati in quanto, come previsto dall'art. 2423 c. 4 c.c., "non occorre rispettare gli obblighi in tema di rilevazione, valutazione, presentazione e informativa quando la loro osservanza abbia effetti irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta".

I crediti tributari aumentano di € 419.260 rispetto all'esercizio precedente:

	31.12.2024	31.12.2023
Erario c/IVA	0	674.973
Erario c/credito IRES	47.277	0
Erario c/credito IRAP	207.989	0
Erario c/recupero sostituito d'imposta	529	82
	<b>255.795</b>	<b>675.055</b>

Totale

La voce *imposte anticipate* aumenta di € 666.341 rispetto all'esercizio precedente e si riferisce a:

	31.12.2024		31.12.2023	
	Ammontare differenze temporanee	Effetto fiscale	Ammontare differenze temporanee	Effetto fiscale
Manutenzioni su immobilizzazioni materiali	108.050	25.932	125.876	30.210
Compensi amministratori	8.179	1.963	12.528	3.007
Svalutazione crediti	229.431	55.063	229.431	55.063
Imposte	0	0	678	163
Fondo per rinnovi	12.796.745	3.071.219	9.997.472	2.399.394
<b>Totale</b>	<b>13.142.405</b>	<b>3.154.177</b>	<b>10.365.985</b>	<b>2.487.836</b>

Per quanto riguarda l'aliquota applicata si rimanda al paragrafo dedicato ai principi contabili.

I *crediti verso altri* diminuiscono di € 13.851.607 e si compongono come segue:

	31.12.2024	31.12.2023
Società autostradali Interconnesse	32.598.974	34.216.418
Disponibilità liquide vincolate		
• esigibile entro 12 mesi	22.298.598	15.696.485
• esigibile oltre 12 mesi	127.631.062	147.117.912
Contributi PNC	590.221	1.483.532
Crediti vs Regione del Veneto (VEN-QCI)	131.187	66.180
Crediti vs Regione del Veneto (Digital Hub)	1.748.849	370.007
Vari		
• esigibile entro 12 mesi	1.529.946	1.432.342
• esigibile oltre 12 mesi	29.921	27.489
<b>Totale</b>	<b>186.558.758</b>	<b>200.410.365</b>

I crediti verso le Società autostradali interconnesse sono riferiti alla regolazione dei rapporti derivanti dall'interconnessione.

Le Disponibilità liquide vincolate sono costituite da depositi la disponibilità dei quali è disciplinata dagli obblighi contrattuali assunti in seguito all'emissione del *Project Bond*. L'OIC 14, punto 9, prevede infatti che "*le disponibilità liquide vincolate sono iscritte tra i crediti dell'attivo circolante o dell'attivo immobilizzato, a seconda delle caratteristiche del vincolo*". Esse si riferiscono a: a) *capex reserve account* di € 110.602.769 (di cui € 88.304.171 oltre 12 mesi); b) *maintenance reserve account* di € 8.250.000 (interamente oltre 12 mesi); c) *debt service reserve account* di € 31.076.891 (interamente oltre 12 mesi). Si precisa che la quota oltre 12 mesi non viene attualizzata in quanto il tasso cui sono remunerate le disponibilità liquide non si discosta dal tasso di mercato. Il vincolo sulle disponibilità liquide permane fino al 31.12.2030 e coincide con la durata del *Project Bond*. Per maggiori

informazioni sulle disponibilità vincolate si rinvia al paragrafo della Relazione sulla gestione “Il Project Bond e aspetti correlati”.

I crediti verso altri sono iscritti al netto del fondo rischi su crediti pari a € 180.653. Tale fondo è costituito dallo stanziamento a fronte del 100% del credito vantato verso una società dichiarata fallita nel 2013.

#### *Disponibilità liquide*

La voce aumenta di € 32.888.753 ed è così composta:

	31.12.2024	31.12.2023
Depositi bancari e postali	65.205.849	32.314.292
Denaro e valori in cassa	95.354	98.158
<b>Totale</b>	<b>65.301.203</b>	<b>32.412.450</b>

I *depositi bancari e postali* sono costituiti da: a) depositi postali di € 71.368; b) depositi bancari di € 64.672.199; c) versamenti pedaggi non ancora accreditati in c/c di € 462.282.

#### *Ratei e risconti attivi*

Registrano un incremento di € 75.681 rispetto all'esercizio precedente.

	31.12.2024	31.12.2023
Risconti attivi	435.640	274.171
Ratei attivi	381.554	467.342
<b>Totale</b>	<b>817.194</b>	<b>741.513</b>

I *risconti attivi* sono costituiti da servizi di durata pluriennale fatturati anticipatamente. I *ratei attivi* sono costituiti da ricavi di competenza derivanti da operazioni di *time cash* a cavallo dell'esercizio.

## INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE: PASSIVITÀ

### Patrimonio netto

Il patrimonio netto aumenta rispetto all'esercizio precedente di € 29.327.688 ed è così composto:

	Saldo al 31.12.2023	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2024
I. Capitale sociale	2.000.000	0	0	2.000.000
IV. Riserva legale	400.000	0	0	400.000
VII. Altre riserve:				
- Riserva straordinaria	198.771.168	31.828.216	0	230.599.384
- Riserva vincolata infrastrutturazione viaria	9.776.227	0	0	9.776.227
- Riserva vincolata per sanzioni e penali	175.000	0	0	175.000
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	31.828.216	29.327.688	31.828.216	29.327.688
<b>Totale</b>	<b>242.950.611</b>	<b>61.155.904</b>	<b>31.828.216</b>	<b>272.278.299</b>

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

L'Assemblea dei Soci del 30.04.2024 ha deliberato di destinare l'utile d'esercizio 2023 di € 31.828.216 a *riserva straordinaria*.

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

La *riserva vincolata per sanzioni e penali* è stata costituita in conseguenza di due provvedimenti sanzionatori del Concedente: il primo di € 150.000 comunicato in data 9 aprile 2010 e il secondo di € 25.000 comunicato in data 5 marzo 2012.

I seguenti prospetti indicano le voci di patrimonio netto, riferite agli ultimi due esercizi, con specificazione della loro origine, possibilità di utilizzazione e distribuibilità, nonché della loro eventuale avvenuta utilizzazione.

Detti prospetti tengono conto degli effetti della delibera dell'Assemblea dei soci del 17.12.2024 di cui alla Relazione sulla Gestione alla voce "Distribuzione Riserve".

Natura / Descrizione	Importo	Possibilità di utilizzo	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
				Per copertura perdite	Per altre ragioni
Capitale					
Capitale Sociale	2.000.000				
Riserve di utili					
Riserva legale	400.000	B	0	-	-
Riserva straordinaria (quota disponibile)	205.483.759	A, B, C	205.483.759		
Riserva straordinaria (quota indisponibile)	25.115.625	D	0		
Riserva vincolata	9.776.227	D	0		
Riserva vincolata	175.000	B	0		
Totale	242.950.611		205.483.759		
Quota non distribuibile			0		
Residua quota distribuibile			205.483.759		

Legenda

A: per aumento di capitale

B: per copertura perdite di esercizio

C: per distribuzione ai soci

D: per distribuzione riserve al socio Regione del Veneto in ossequio alla delibera dell'Assemblea dei Soci del 17.12.2024

	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserva vincolata infrastrutturazioni viaria	Riserva vincolata penali	Risultato dell'esercizio	Totale
All'inizio dell'esercizio 2023	2.000.000	400.000	174.177.589	9.776.227	175.000	24.593.579	211.122.395
A riserva straordinaria			24.593.579				24.593.579
Utilizzo del risultato d'esercizio 2022						-24.593.579	-24.593.579
Risultato dell'esercizio 2023						31.828.216	31.828.216
Alla chiusura dell'esercizio 2023	2.000.000	400.000	198.771.168	9.776.227	175.000	31.828.216	242.950.611
A riserva straordinaria			31.828.216				31.828.216
Utilizzo del risultato d'esercizio 2023						-31.828.216	-31.828.216
Risultato al 31.12.2024						29.327.688	29.327.688
Al 31.12.2024	2.000.000	400.000	230.599.384	9.776.227	175.000	29.327.688	272.278.299



### Fondo per rischi e oneri

Registra un decremento netto di € 1.524.300. I movimenti avvenuti nel corso dell'esercizio sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2023	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2024
Fondo per rischi	433.008	0	46.300	386.708
Fondo per rinnovi	11.744.000	10.266.000	11.744.000	10.266.000
Totale	12.177.008	10.266.000	11.790.300	10.652.708

Il *fondo per rischi* comprende lo stanziamento riferito ad una questione riguardante imposte indirette ed è commentato nella relazione sulla gestione.

Le variazioni del *fondo per rinnovi* si riferiscono all'accantonamento e all'utilizzo dell'esercizio. Si rimanda al paragrafo sui criteri di valutazione per una descrizione sulla natura della voce in oggetto.

### Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Registra un incremento netto di € 11.726. I movimenti intervenuti nell'esercizio sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2023	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2024
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	488.846	983.779	972.053	500.572

L'incremento si riferisce all'accantonamento relativo all'esercizio; il decremento comprende 486.889 per anticipi e liquidazioni di fine rapporto, e 485.164 per versamenti al Fondo di garanzia TFR, al Fondo Astri e ad altre forme di previdenza integrativa, nonché altri.

### Debiti

Ammontano a € 373.898.677 e registrano un decremento di € 51.131.210. I debiti esigibili oltre 5 anni ammontano a € 56.451.010 e corrispondono alla quota di debito residuo, calcolato con il metodo del costo ammortizzato, del *Project Bond* al 31.12.2029.

La voce è così costituita:

#### A) Obbligazioni

La voce ammonta a € 333.166.850. I movimenti intervenuti nel periodo sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2023	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2024
Obbligazioni	381.691.405	9.193.645	57.718.200	333.166.850
Totale	381.691.405	9.193.645	57.718.200	333.166.850

In data 12.04.2016 è avvenuta l'emissione dei *Project Bond* per un valore nominale di € 830.000.000. Nel corso dell'esercizio sono stati rimborsati € 49.800.000. Inoltre, il metodo del costo ammortizzato per i costi accessori all'emissione del *bond* – come previsto dall'art. 2426 comma 1, n.8, innovato dal D.lgs. 139/2015, art. 6, comma 8, lettera g, e recepito dal novellato OIC 19 - prescrive di rappresentare il debito al netto di detti costi (€

20.956.882) e inoltre di incrementare il valore del debito della quota di detti costi accessori attribuibile all'esercizio (€ 1.275.445 per il 2024).

Il tasso di interesse nominale del *Project Bond* è del 2,115%, mentre quello effettivo (calcolato con il metodo del costo ammortizzato) è pari al 2,504%.

Per quanto concerne, invece, la valutazione del tasso di interesse contrattuale rispetto a tassi di mercato, si rileva che sull'argomento si è espressa una primaria società di consulenza internazionale, la quale, in data 23 febbraio 2016, ha rilasciato a CAV uno studio contenente una comparazione tra i finanziamenti bancari e altri tipi di emissioni obbligazionarie di società paragonabili per importi e tipologia concludendo che *"i risultati esposti evidenziano che il tasso di interesse a cui avverrà l'emissione del bond è in linea con i tassi di interesse di mercato di altre emissioni di Project Bond legate ad operazioni ritenute comparabili"*.

Poiché il tasso di interesse del *Project Bond* è in linea con i tassi di mercato, in base a quanto previsto dall'OIC 19, non è necessaria l'attualizzazione.

L'importo di € 333.166.850 è costituito da € 51.998.854 la cui scadenza è entro i 12 mesi ed € 281.167.996 la cui scadenza è oltre i 12 mesi (e di cui € 56.451.010 oltre i 5 anni).

Il debito nominale (debito iniziale dedotti i rimborsi di quota capitale) al 31.12.2024 risulta pari a € 337.087.900.

La Società ha concesso le seguenti garanzie a favore dei sottoscrittori dei *Project Bond* e della BEI: a) privilegio speciale su tutti i beni mobili, presenti e futuri; b) privilegio generale su tutti i beni mobili presenti e futuri; c) pegno o cessione in garanzia dei crediti derivanti, *inter alia*, dai contratti di progetto e dalle polizze assicurative; d) pegno sui conti correnti; e) pegno o cessione in garanzia dei crediti derivanti dalla concessione di cui la Società è titolare; f) pegno sui crediti verso ANAS ai sensi del finanziamento IVA.

I sottoscrittori del *Project Bond* sono altresì garantiti dalla BEI tramite lettera di credito (c.d. PBCE Agreement) per il 20% dell'ammontare del prestito.

I titoli relativi al *Project Bond* sono quotati presso il mercato non regolamentato gestito dalla *Bourse de Luxembourg* in Lussemburgo (piattaforma "euro MTF").

Per maggiori informazioni sulla modifica della struttura del *Project Bond* intervenuta nel 2024 si rinvia al paragrafo della Relazione sulla gestione "Il *Project Bond* e aspetti correlati".

#### B) Debiti verso fornitori

La voce diminuisce di € 1.420.454 rispetto all'esercizio precedente. In dettaglio la voce è così costituita:

	31.12.2024	31.12.2023
Fornitori	3.654.538	5.299.316
Fornitori per fatture da ricevere	13.879.823	13.607.050
Ritenute cauzionali contrattuali	29.283	77.732
<b>Totale</b>	<b>17.563.644</b>	<b>18.984.098</b>

#### C) Debiti tributari

La voce diminuisce di € 1.669.861 ed è così costituita:

	31.12.2024	31.12.2023
Erario c/Irpef su lavoro dipendente e autonomo	580.104	565.335
Erario c/Ires	0	1.668.091
Erario c/Irap	0	282.302
Erario c/IVA	217.821	0

Erario c/Altri	85.900	37.958
<b>Totale</b>	<b>883.825</b>	<b>2.553.686</b>

D) Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce subisce un incremento di € 736.701 rispetto all'esercizio precedente.

	31.12.2024	31.12.2023
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.627.001	890.300

E) Altri debiti

La voce diminuisce di € 253.041 rispetto all'esercizio precedente ed è così composta:

	31.12.2024	31.12.2023
Società autostradali Interconnesse	7.553.847	7.105.554
Entrate dello Stato		
• Canone di concessione (MIMS)	2.885.361	2.797.379
• Canone di concessione (ANAS)	766.995	743.607
• Integrazione canone ex L. 102/2009 (ANAS)	6.752.928	6.888.314
• Canone di sub-concessione (MIMS)	11.046	17.554
Personale	1.464.777	1.464.662
Debito verso ANAS		
• Rimborso costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre e delle relative opere complementari e di completamento	785.956	1.540.070
<b>Vari</b>	<b>436.447</b>	<b>353.258</b>
<b>Totale</b>	<b>20.657.357</b>	<b>20.910.398</b>

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

Il debito verso le "Entrate dello Stato" di complessivi € 10.416.330 si riferisce al canone di concessione ex art. 1, comma 1020, L. 296/2006 da corrispondere allo Stato (79%) e all'ANAS (21%); al canone di sub-concessione ex art. 13 della convenzione da corrispondere al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili; all'integrazione canone ex L. 102/2009 da corrispondere ad ANAS.

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

Il debito verso l'ANAS di € 785.956 si riferisce al rimborso dei costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre e delle opere complementari e di completamento.

Per maggiori informazioni sui debiti verso ANAS si rinvia al paragrafo della Relazione sulla gestione "Rapporti con l'ANAS".

### *Ratei e risconti passivi*

Registrano un decremento rispetto all'esercizio precedente di € 28.312.

	31.12.2024	31.12.2023
Risconti passivi	257.964	286.276

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

### *Impegni, garanzie e passività potenziali*

Sono costituiti da:

	31.12.2024	31.12.2023
Beni di terzi presso la Società	0	3.200

I *beni di terzi presso la Società* sono riferiti alle Tessere Viacard in vendita presso il Centro Servizi per conto della società Autostrade per l'Italia S.p.A.

Per quanto riguarda le garanzie a favore dei sottoscrittori del Project Bond si rimanda al commento della relativa voce in nota integrativa.

## INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

### Valore della produzione

Ammonta a € 178.215.515 e aumenta di € 6.024.647 pari al 3,50% rispetto all'esercizio precedente.

La voce è così composta:

A) Ricavi delle vendite e delle prestazioni

I ricavi delle vendite e delle prestazioni sono così composti:

	31.12.2024	31.12.2023
Proventi da pedaggio:		
• proventi da pedaggio	152.181.515	147.541.076
• Integrazione canone di concessione ex L. 102/09 e L. 122/2010	15.076.075	14.929.225
Altri proventi autostradali:		
• aree di servizio	4.400.987	4.292.248
• compartecipazione delle Società interconnesse ai costi di esazione	1.867.214	1.715.208
• recupero spese transiti eccezionali e mancati pagamenti	1.215.047	1.182.966
<b>Totale</b>	<b>174.740.838</b>	<b>169.660.723</b>

I proventi da pedaggio riguardano gli introiti derivanti dalle percorrenze sui vari tratti autostradali in concessione alla Società e più precisamente: dal traffico sul Passante di Mestre (in A4) e dal traffico sul tratto Padova – Mirano/Dolo (in A4 in sistema chiuso; il traffico sul tratto Mirano/Dolo – Venezia/Mestre in A57 è in sistema aperto ed è stato liberalizzato) e dal traffico transitante presso le stazioni di Venezia/Mestre, Mira/Oriago e Mirano/Dolo (in A57 gestite da CAV), Venezia (in A27 gestita da Autostrade per l'Italia) e Venezia Est (in A4 gestita da Autostrade Alto Adriatico) ove viene applicato un pedaggio per km 6,685 (nel 2023: km 6,685) relativo alla Tangenziale di Mestre e per km 17,004 (nel 2023: km 17,056) relativo alle percorrenze chilometriche aggiuntive per il finanziamento del Passante.

Nell'esercizio i proventi da pedaggio (al netto del canone integrativo ANAS) risultano in valore assoluto aumentati di € 4.640.439 pari al 3,15%. Il dato è direttamente correlato all'aumento tariffario e all'andamento del traffico. Per una esaustiva disamina delle dinamiche inerenti ai ricavi da pedaggio si rimanda al paragrafo della relazione sulla gestione denominato introiti da pedaggio.

L'importo dell'integrazione del canone a favore di ANAS è stato determinato dall'applicazione di quanto previsto dall'art. 15, comma 4, del D. L. 78/2010 convertito con L. 122/2010: nel 2024 (così come negli anni precedenti) su ogni chilometro percorso sono stati applicati 6 millesimi per le classi A e B e 18 millesimi per le classi 3, 4 e 5. In conseguenza dell'andamento del traffico e della composizione delle classi su cui il traffico è distribuito l'integrazione del canone ANAS è aumentata di € 146.850 (+0,98%).

I proventi delle aree di servizio sono riferiti alle royalties riconosciute dalle compagnie petrolifere e dalle società di ristorazione e hotel sulle vendite e attività svolte presso le aree medesime.

Le aree di servizio sono quattro: due in sistema chiuso, denominate Arino Ovest e Arino Est (posizionate in prossimità dell'innesto del Passante di Mestre) e due in sistema aperto, denominate Marghera Ovest e Marghera Est (posizionate sulla rotatoria di Marghera); presso l'area di servizio di Marghera Est insiste anche un hotel.

Detti proventi aumentano in termini assoluti di € 108.739 (+ 2,53%).

I proventi relativi alla compartecipazione delle Società Interconnesse ai costi di esazione registrano un incremento pari al 8,86%. Ricordiamo che questa voce di ricavo è determinata da quanto previsto all'articolo 17 della convenzione di interconnessione tra tutte le società autostradali italiane.

Tutti i ricavi sono generati da attività localizzate sulla tratta di competenza.

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

#### B) Altri ricavi e proventi

	31.12.2024	31.12.2023
Ricavi e proventi diversi	3.385.880	1.564.602
Contributi in conto esercizio	88.797	965.543
<b>Totale</b>	<b>3.474.677</b>	<b>2.530.145</b>

Gli *altri ricavi e proventi* comprendono proventi per sub-concessioni di € 115.659, risarcimento danni causati dagli utenti alle attrezzature autostradali di € 373.856, lavori conto terzi di € 1.965.933, rimborso spese di illuminazione sul raccordo A57/A27 di € 91.985, indennizzi per mancata regolare esecuzione degli appalti e recupero bollature contratti di € 26.876, plusvalenze e sopravvenienze attive di € 739.553, contributi in conto esercizio di € 88.797 (di cui € 58.717 per contributi erogati dall'Unione Europea per il progetto C-Roads; € 30.080 per contributi alla formazione del personale in virtù dell'adesione della Società a Fondimpresa) e altri ricavi di € 72.018.

#### Costi della produzione

Ammontano a € 131.742.591 riportando un incremento rispetto all'esercizio precedente di € 10.769.701 pari al – 8,90%.

La voce è così composta:

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

Tale voce registra un decremento rispetto all'esercizio precedente di € 243.171 pari a – 26,12% ed è suddivisa come segue:

	31.12.2024	31.12.2023
Acquisto beni destinati alla manutenzione	312.730	326.213
Acquisto altri beni	374.944	604.632
<b>Totale</b>	<b>687.674</b>	<b>930.845</b>

#### B) Costi per servizi

La voce è costituita da:

	31.12.2024	31.12.2023
Manutenzioni e rinnovi:	19.034.474	18.298.343
Lavori c/terzi	1.965.933	463.654
Servizi di funzionamento:		
• compartecipazione ai costi di esazione	5.857.347	5.480.767
• elaborazione dati traffico e introiti	695.518	719.581

• energia elettrica	2.558.998	2.770.927
• altri	1.477.453	1.486.380
Servizi amministrativi:		
• servizi professionali amministrativi	1.335.848	1.319.704
• servizi professionali tecnici	243.490	329.221
• assicurazioni	1.061.377	1.069.046
• telefonici	40.981	45.167
• buoni pasto	249.872	256.822
• commissari di gara	1.403	479.149
• altri	259.830	253.338
Compensi amministratori	136.668	162.905
Compensi sindaci	76.709	78.361
Compensi Organismo di Vigilanza	57.790	60.103
Costi Hyper Transfer	5.903.843	0
<hr/>		
Totale	40.957.534	33.273.468
<hr/>		

I costi per servizi aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 7.684.066 pari al 23,09%.

L'incremento è essenzialmente dovuto per € 5.903.843 ai costi Hyper Transfer (per la cui trattazione si rimanda alla Relazione sulla Gestione), e per € 1.502.279 a lavori conto terzi (per i quali vi è uno speculare incremento di ricavi nella voce Altri ricavi).

Le manutenzioni ammontano complessivamente a € 19.034.474 (€ 18.298.343 nell'esercizio precedente) e registrano un incremento di € 736.131 pari al 4,02%.

I servizi di funzionamento ammontano complessivamente a € 10.589.316 (€ 10.457.655 nell'esercizio precedente) e registrano un incremento di € 131.661 pari al 1,26%.

I servizi amministrativi ammontano complessivamente a € 3.192.801 (€ 3.752.447 nell'esercizio precedente) e registrano un decremento di € 559.646 pari al - 14,91%.

I compensi degli amministratori sono comprensivi degli emolumenti (€ 108.014), di oneri previdenziali (€ 9.734) e di rimborsi spese (€ 18.920).

I compensi del collegio sindacale sono comprensivi degli emolumenti (€ 68.087), di oneri previdenziali (€ 3.914) e di rimborsi spese (€ 4.708).

I compensi dell'organismo di vigilanza sono comprensivi degli emolumenti (€ 50.000), di oneri previdenziali (€ 6.216) e di rimborsi spese (€ 1.574).

#### C) Costi per godimento di beni di terzi

	31.12.2024	31.12.2023
Costi per godimento di beni di terzi	1.432.328	1.062.934

I costi per godimento di beni di terzi aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 369.394 e si riferiscono al noleggio auto (€ 39.129), a noleggi di dotazioni informatiche (€ 1.381.199) e all'affitto di immobili (€ 12.000).

#### D) Costi per il personale

Tale voce è così suddivisa:

	31.12.2024	31.12.2023
Salari e stipendi	13.768.009	13.119.104
Oneri sociali	4.549.725	4.280.150
Trattamento di fine rapporto	983.779	940.066
Altri costi	697.984	629.741
<b>Totale</b>	<b>19.999.497</b>	<b>18.969.061</b>

I costi per il personale aumentano rispetto all'esercizio precedente complessivamente di € 1.030.436 pari allo – 5,43%.

Il numero medio dei dipendenti è stato, nel corso dell'esercizio, di 215,337 unità (217,019 nel corrispondente periodo precedente) e pertanto il costo medio per dipendente risulta pari a € 92.875 (€ 87.407 l'esercizio precedente).

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

	31.12.2024	31.12.2023	Consistenza media esercizio
Dirigenti	3	4	3,959
Quadri	10	12	12,205
Impiegati:	151	149	151,760 (*)
• tempo pieno	129	132	
• tempo parziale	19	16	
• a termine	3	1	
Addetti esazione:	43	46	42,249 (*)
• tempo pieno	31	36	
• tempo parziale	8	8	
• a termine	4	2	
Operai	5	6	5,164
• tempo pieno	5	6	
• tempo parziale	0	0	
<b>Totale</b>	<b>212</b>	<b>217</b>	<b>215,337</b>

(\*) La consistenza media è determinata considerando anche il personale a tempo determinato con il quale nel periodo sono stati stipulati n. 30 contratti di cui 26 in esazione e 4 in viabilità.

#### E) Ammortamenti e svalutazioni

Gli ammortamenti e le svalutazioni aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 2.159.690 e sono così suddivisi:

	31.12.2024	31.12.2023
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	49.549.664	47.517.840
Ammortamento immobilizzazioni materiali	549.263	421.397
<b>Totale</b>	<b>50.098.927</b>	<b>47.939.237</b>

L'ammortamento delle immobilizzazioni immateriali si riferisce: a) all'ammortamento software per € 5.988;



b) all'ammortamento delle *altre immobilizzazioni immateriali* per € 49.543.676, il cui dettaglio analitico è riportato in nota integrativa nel commento relativo alla movimentazione delle *immobilizzazioni immateriali*. L'*ammortamento delle immobilizzazioni materiali* è analiticamente dettagliato in nota integrativa nel commento relativo alla movimentazione delle *immobilizzazioni materiali*.

F) Variazioni delle rimanenze

	31.12.2024	31.12.2023
Variazione delle rimanenze	2.821	-29.037

La voce *variazioni delle rimanenze* è data dalla differenza tra le rimanenze iniziali al 01.01.2024 pari a € 1.336.678 e le rimanenze finali al 31.12.2024 pari ad € 1.333.857.

G) Altri accantonamenti

	31.12.2024	31.12.2023
Accantonamento al fondo per rinnovi	10.266.000	11.744.000
Utilizzo fondo per rinnovi	-11.744.000	-12.647.000
<b>Totale</b>	<b>-1.478.000</b>	<b>-903.000</b>

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

H) Oneri diversi di gestione

Tale voce aumenta rispetto all'esercizio precedente di € 312.428 pari al 1,58% ed è così composta:

	31.12.2024	31.12.2023
Imposte e tasse	359.255	387.917
Integrazione canone di concessione ex art. 19, c. 9 bis, L. 102/09 e L. 122/2010	15.076.075	14.929.225
Canone di concessione ex art. 10 L. 537/93 e art. 1, comma 1020, L. 296/2006	3.652.356	3.540.986
Canone di sub-concessione ex art. 13 della Convenzione	90.333	88.096
Altri costi	863.791	783.158
<b>Totale</b>	<b>20.041.810</b>	<b>19.729.382</b>

L'integrazione del canone di concessione, come stabilito da ultimo dall'art. 15, comma 4 della L. 122/2010 è a favore dell'ANAS. Tale integrazione, applicata su ogni chilometro percorso, è di 6 millesimi per chilometro per le classi A e B, di 18 millesimi per chilometro per le classi 3, 4 e 5.

Il canone di concessione, così come disposto dall'art. 1, comma 1020, della Legge 296/2006 ed altresì previsto dall'art. 12 della convenzione, è pari al 2,4% dei proventi netti da pedaggi: il 21% è corrisposto ad ANAS e la quota rimanente pari al 79% è corrisposta allo Stato.

Il canone di sub concessione da corrispondere al Ministero delle Infrastrutture – Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali è previsto dall'art. 13 della convenzione ed è pari al 2% dei proventi derivanti dallo svolgimento di attività collaterali.

#### *Proventi e oneri finanziari*

Tale voce è così composta:

	31.12.2024	31.12.2023
Proventi finanziari:		
• proventi diversi	3.792.520	2.927.880
Interessi e altri oneri finanziari	9.205.205	10.476.844
<b>Totale</b>	<b>-5.412.685</b>	<b>-7.548.964</b>

I *proventi finanziari* sono riferiti a interessi attivi per € 3.766.597, derivanti da operazioni finanziarie di Time Deposit effettuate nel corso dell'esercizio, e per € 25.923 da altri interessi attivi.

Gli *interessi passivi e altri oneri finanziari* comprendono: a) interessi passivi calcolati con il metodo del costo ammortizzato - come prescritto dall'art. 2426 comma 1, n.8, innovato dal D.lgs. 139/2016, art. 6, comma 8, lettera g, e recepito dal novellato OIC 19 - sul *Project Bond* di € 9.193.645 (di cui € 7.918.200 erogati al tasso di interesse del 2,115%, e € 1.275.445 costituiti dalla quota di costo accessorio all'emissione del *Project Bond* attribuibile all'esercizio); b) altri interessi passivi di € 11.560.

#### *Imposte sul reddito*

Tale voce è così composta:

	31.12.2024	31.12.2023
Imposte sul reddito:		
• IRES	10.614.119	10.321.416
• IRAP	1.784.773	1.992.762
• imposte differite passive	0	0
• imposte differite attive (imposte anticipate)	-666.341	-473.380
<b>Totale</b>	<b>11.732.551</b>	<b>11.840.798</b>

## ALTRE INFORMAZIONI

### *Compensi organi societari*

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

I compensi degli amministratori sono comprensivi degli emolumenti (€ 108.014), di oneri previdenziali (€ 9.734) e di rimborsi spese (€ 18.920).

I compensi del collegio sindacale sono comprensivi degli emolumenti (€ 68.087), di oneri previdenziali (€ 3.914) e di rimborsi spese (€ 4.708).

I compensi dell'organismo di vigilanza sono comprensivi degli emolumenti (€ 50.000), di oneri previdenziali (€ 6.216) e di rimborsi spese (€ 1.574).

### *Compensi società di revisione*

Ai sensi del punto 16 bis dell'art. 2427 del Codice civile, si segnala che l'Assemblea dei Soci dell'30 Aprile 2024 ha riconosciuto alla Società di Revisione un compenso per il triennio 2024/2026 pari ad € 158.844 (52.948 per esercizio) per la certificazione del bilancio dell'esercizio.

### *Operazioni con obbligo di retrocessione a termine*

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

### *Azioni di godimento, Obbligazioni convertibili, Altri Titoli*

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

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

### *Altri strumenti finanziari emessi*

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

### *Patrimonio e Finanziamenti destinati ad uno specifico affare*

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

### *Rivalutazioni monetarie*

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

### *Operazioni di locazione finanziaria*

Il Legislatore nazionale prevede che la rappresentazione contabile dei contratti di locazione finanziaria avvenga secondo il metodo patrimoniale con rilevazione dei canoni leasing tra i costi di esercizio per godimento beni di terzi. Si rileva che alla data del 31.12.2024 non vi sono in essere contratti di locazione finanziaria.

### *Informazioni relative ad operazioni realizzate con parti correlate*

In ossequio a quanto previsto dal dettato dell'art. 2427 n. 22 bis del Codice civile, la Società nel corso dell'esercizio non ha realizzato operazioni rilevanti con parti correlate non concluse a normali condizioni di mercato. Per una più dettagliata trattazione dei rapporti con i Soci si rimanda alla Relazione sulla gestione.

### *Attività di direzione e coordinamento*

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

### *Accordi non risultanti dallo Stato patrimoniale*

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

### *Informazioni relative al fair value degli strumenti finanziari*

La Società non detiene strumenti finanziari.

### *D.L. 34/2019 – Evidenza dei tempi di pagamento delle imprese*

Come previsto dal D.L. 30 aprile 2019 n. 34 si provvede a dare evidenza dell'indice di tempestività dell'anno 2024: 10,34 giorni (anno 2023: 2,98 giorni).

### *Rapporti con la Regione del Veneto*

Situazione debitoria / creditoria nei confronti della Regione del Veneto

Conformemente alle indicazioni date dalla Regione del Veneto con lettera 49883 del 07.02.2018, si rende noto il dettaglio delle posizioni creditorie e debitorie in essere con la Regione del Veneto alla data del 31.12.2024.

### *Flussi finanziari*

Quanto ai crediti della Società verso la Regione del Veneto, alla data del 31.12.2024 risultano depositi per un importo pari ad € 1.146 (di cui € 566 per deposito cauzionale concessione idraulica, pratica n. W08\_001281, riferita alla Unità Organizzativa Genio Civile Venezia, con scadenza di pagamento 31.12.2032; ed € 580 per deposito cauzionale concessione idraulica, pratica n. DD133 n.1367/C, riferita alla Unità Organizzativa Genio Civile Padova, con scadenza di pagamento 31.12.2032).

Risultano, inoltre, crediti maturati per competenza: a) Convenzione VEN-CQI per € 131.187 a titolo di rimborso spese (CUP H16G23000240002); b) Convenzione Digital Hub per € 500.000 (CUP H71C22001400001); c) Progetto MaaS4Veneto per € 1.248.849 (CUP H11C23001050006).

Alla data del 31.12.2024 non risultano presenti debiti contratti dalla Società verso la Regione del Veneto (neppure a titolo di anticipazioni di credito erogate dalla Regione del Veneto alla Società), né prestiti obbligazionari sottoscritti dalla Regione del Veneto.

### *Garanzie prestate*

Alla data del 31.12.2024 non risultano fidejussioni della Regione verso la Società né lettere di patronage "forte" a favore della Società, ovvero altre forme di garanzia della Regione verso la Società. Al riguardo, merita comunque menzione l'accordo con la Regione del Veneto denominato "Region Agreement" recepito nell'ambito dell'operazione di emissione del prestito obbligazionario nella forma tecnica del "Project Bond". Seppur chiarito come tale Accordo non abbia costituito alcuna forma di garanzia, anche sussidiaria, o lettera di patronage, a mezzo del predetto la Regione del Veneto si è impegnata in favore dei c.d "Secured Creditors" a garantire, in particolare, l'inalienabilità, l'intrasferibilità e la inviolabilità delle Azioni della Società di cui è titolare.

### *Disciplina delle erogazioni pubbliche ex art. 1, commi 125-126, l. 124/2018*

Tipologia erogazione	Soggetto erogatore	Importo
Contributi per i progetti C-ROADS ITALY	Unione Europea	58.717
Contributi alla formazione del personale.	Fondimpresa	30.080
Contributi PNC	MIT	994.092

Gli importi indicati sono imputati rispettando il principio di cassa. È stato, perciò, escluso il contributo maturato ma non ancora incassato, per € 590.221 relativo al PNC (Piano nazionale complementare al PNRR). Sono stati altresì esclusi i rimborsi spese e i lavori conto terzi.

### *Allegati al bilancio*

Si allega al bilancio la tabella informativa sulla spesa per investimenti in beni devolvibili richiesta dallo Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali (oggi Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali)

con lettera protocollo n. 14986 del 3 febbraio 2009. Si allega inoltre la tabella richiesta dalla Regione del Veneto di cui all'allegato A alla DGR n.2101 del 10 novembre 2014 lettera H.

## **FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO**

Non vi sono fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2024 da segnalare.

## PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO

Signori Azionisti,

Vi ringraziamo per la fiducia e il sostegno accordati alla Società e nel contempo esprimiamo un vivo apprezzamento alla Direzione e a tutto il Personale che mettendo in campo elevate competenze e grande impegno, ha consentito il raggiungimento dei risultati che Vi sono stati esposti.

Il Consiglio di amministrazione, Vi invita pertanto:

- ad approvare la relazione sulla gestione e il bilancio al 31 dicembre 2024 composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dalla nota integrativa e dal rendiconto finanziario;
- a destinare l'utile d'esercizio 2024 pari a € 29.327.688 a riserva straordinaria.

Venezia, 21 febbraio 2025

*Per il Consiglio di Amministrazione*

*IL PRESIDENTE*

*Monica Manto*

# ALLEGATI



# TABELLA MIT: STATO DEGLI INVESTIMENTI

Tabella MIT: Stato degli investimenti (Miliardi di Euro) (2012=100)

Fonte: MIT, elaborazioni

Anno	M	D	P	P	Crescita del PIL				Crescita del PIL			
					Indice	Indice	Indice	Indice	Indice	Indice	Indice	Indice
2012	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2013	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
2014	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102	102
2015	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103	103
2016	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104	104
2017	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105
2018	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106
2019	107	107	107	107	107	107	107	107	107	107	107	107
2020	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108	108
2021	109	109	109	109	109	109	109	109	109	109	109	109
2022	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
2023	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111	111
2024	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112	112

La tabella riporta i dati relativi agli investimenti nel PIL lordo (PIL lordo) e nel PIL netto (PIL netto) in milioni di euro, per l'intero periodo 2012-2024. I dati sono espressi in milioni di euro e riferiti al PIL lordo. I dati per il 2020 e per il 2021 sono basati su stime. I dati per il 2022 e per il 2023 sono basati su proiezioni. I dati per il 2024 sono basati su proiezioni. I dati sono espressi in milioni di euro e riferiti al PIL lordo. I dati per il 2020 e per il 2021 sono basati su stime. I dati per il 2022 e per il 2023 sono basati su proiezioni. I dati per il 2024 sono basati su proiezioni.

## TABELLA REGIONE DEL VENETO

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

SOCIETA': <i>Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A.</i>					
A - I	La Società nel 2024 ha acquisito dall'esterno lavori, forniture e servizi?		La Società ha applicato nel 2023 la disciplina prevista dal D.lgs. 50/2016 - D.lgs. 31 marzo 2023, n. 36?		Note
	SI		SI		
C	La società ha presentato il proprio piano triennale dei fabbisogni di personale?		La società, il cui piano sia stato approvato dalla Giunta, sta riscontrando problemi nella sua attuazione?		Note
	NO				La CAV S.p.A: non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C" previste dalla DGR 2951/2010, DGR 258/2013 ed ora DGR 2101/2014 come modificata dalla DGR 751/2021 in quanto non soggetta a controllo Regionale
E - I	Costo per studi ed incarichi di consulenza nell'anno 2009	Costo per studi ed incarichi di consulenza nell'anno 2024	Costi per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza nell'anno 2009	Costi per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza nell'anno 2024	Note
	166.677,00	166.381,88	118.013,00	160.231,80	
E - I	Eventuali motivi che non hanno permesso il rispetto nel 2024 dei limiti previsti per il costo per studi ed incarichi di consulenza (50% analoghi costi anno 2009)	Eventuali motivi che non hanno permesso il rispetto nel 2024 dei limiti previsti per i costi per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza(20% analoghi costi anno 2009)	Costo previsto per studi ed incarichi di consulenza nell'anno 2025 (proposta di rientro dei costi)	Costi previsti per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza nell'anno 2025 (proposta di rientro dei costi)	Note
E - I	Sono stati sostenuti costi per sponsorizzazioni nell'anno 2024?	Eventuale importo dei costi sostenuti per sponsorizzazioni nell'anno 2024	Note		
	NO				

E - III	La Società ha distribuito dividendi ai Soci secondo quanto previsto dalla direttiva?		Note
	NO		
F - II	Sono rispettati i limiti ai compensi degli organi previsti dall'art. 7 della LR 39/2013?		Note
	SI		Concessioni Autostradali Venete CAV S.p.A. non è controllata dalla Regione del Veneto e pertanto non trova applicazione quanto previsto dall'art. 7 della L. 39/2013
F-III	La Società è titolare di affidamento diretto da parte della Regione per una quota superiore all'80 per cento del valore della produzione?	La Società ha chiuso in negativo i tre esercizi precedenti?	Nel caso la Società rientrasse nelle due precedenti condizioni, va indicato se la medesima ha già provveduto alla riduzione del 30 per cento del compenso dei componenti dell'organo amministrativo
	NO	NO	
F - IV	I rimborsi spese dovuti per l'espletamento dell'incarico ai componenti degli organi sono conformi a quanto previsto dalla direttiva ed entro i limiti di cui all'art. 7 della L.R. 39/2013?		Note
	NO		Concessioni Autostradali Venete CAV S.p.A. non è controllata dalla Regione del Veneto e pertanto non trova applicazione quanto previsto dalla Direttiva
G - I	Le direttive sono state fornite alle proprie controllate?	La società ha attivato un sistema di controlli sul rispetto delle direttive da parte delle proprie controllate?	Eventuali segnalazioni di mancato rispetto delle direttive da parte delle società controllate
L	Indicare le società in cui nell'anno 2024 sono stati esercitati poteri di nomina	La direttiva L - III relativa ai doppi incarichi è stata rispettata per le nomine effettuate nell'anno 2024?	La direttiva L - IV relativa ai requisiti è stata rispettata per le nomine effettuate nell'anno 2024?
			Cav non detiene partecipazioni di controllo
			Note

M - I	Vi sono dipendenti il cui trattamento economico supera quello spettante al primo presidente della Corte di Cassazione ?	Eventuale incarico e relativo importo superiore al limite	Note
	NO		Concessioni Autostradali Venete CAV S.p.A. non è controllata dalla Regione del Veneto e pertanto non trova applicazione quanto previsto dall'art. 7 della L.R. 39/2013
M - III	La Società ha rispettato i limiti per le spese per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi ?	Segnalare eventuali deroghe in virtù di contratti pluriennali in essere	Note
			La CAV S.p.A. non rientra nell'ambito soggettivo di applicazione di quanto previsto nel punto M III) dell'Allegato A alla DGR n.2101/2014. Si evidenzia che le spese di manutenzione e noleggio delle autovetture sono riferite a mezzi utilizzati ai fini del servizio autostradale.
M - III	Spesa ammontante per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi nell'anno 2024	Spesa ammontante per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi nell'anno 2011	Note
	1.908.103,27	357.998,00	La CAV S.p.A. non rientra nell'ambito soggettivo di applicazione di quanto previsto nel punto M III) dell'Allegato A alla DGR n.2101/2014. Si evidenzia che le spese di manutenzione e noleggio delle autovetture sono riferite a mezzi utilizzati ai fini del servizio autostradale.
M-IV	Sono state trasmesse alla Giunta regionale le informazioni inerenti le auto di servizio utilizzate nel 2024?	Sono state pubblicate sul sito internet aziendale le informazioni relative all'utilizzo delle auto di servizio e alle missioni effettuate con auto propria ?	Note
		Le informazioni relative al 2024 verranno pubblicate entro il mese di marzo	

M-V	La Società ha monitorato l'applicazione dei commi da 471 a 475 dell'art. 1 della legge 147/2013 ?	Sono stati riscontrati dei casi in cui sono stati superati i limiti indicati dai commi 471 e ss. dell'art. 1 della legge 147/2013 ?	Note
	SI	NO	
N	Sono presenti sul sito internet le informazioni richieste dal D.lgs. 33/2013 ?	I modelli di organizzazione ex art. 6 del D.LGS 231/2001 sono stati aggiornati in seguito alle novità introdotte in materia dalla L. 3/2019 e dalla L.157/2019, che ha convertito, con emendamenti, il D.L. 26 ottobre 2019 n. 124 e dal D.lgs. 184/2021, 195/2021, dalla L. 215/2021 e L. 22/2022?	Note
	SI	SI	
	Indicare il nominativo del responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza e la data della sua nomina.	Indicare i nominativi dell'organismo di vigilanza e la data della nomina.	Nel caso di mancata nomina specificare le motivazioni.
	Direttore Giovanni Bordignon (dal 29/01/2015 al 16/12/2024) Direttore Paolo Bragato (17/12/2024)	Presidente: dott. Gianluigi Masullo Componenti: dott.ssa Keti Carraro - dott. Giuseppe Franco (13/12/2023)	
Nominativo del rappresentante legale della società o suo delegato	Firma	Luogo e data	
AMMINISTRATORE DELEGATO Ing. Maria Rosaria Anna Campitelli			

# DATI STATISTICI

## VEICOLI - CHILOMETRO PAGANTI 2022 - 2023 - 2024

(art. 19, comma 9/bis, D. L. 78/2009 conv. L. 102/2009 ed art. 15, comma 4 D. L. 78/2010 conv. L. 122/2010)

### Anno 2022

Mesi	Classe					Totale
	A	B	3	4	5	
Gennaio	82.253.066	11.523.455	1.853.574	1.413.259	19.519.883	116.563.237
Febbraio	85.408.479	12.989.389	2.092.550	1.614.059	21.885.824	123.990.300
Marzo	94.407.405	15.386.231	2.504.779	1.814.596	25.070.865	139.183.876
Aprile	105.072.965	15.048.078	2.347.598	1.547.007	20.986.199	145.001.847
Maggio	111.941.129	16.982.864	2.779.742	1.735.253	24.095.044	157.534.032
Giugno	120.526.719	17.158.472	2.908.108	1.678.368	22.975.463	165.247.130
Luglio	136.772.531	17.382.396	3.069.007	1.653.792	22.176.344	181.054.070
Agosto	136.734.581	15.150.994	2.621.999	1.305.398	17.642.668	173.455.639
Settembre	119.212.127	17.139.433	2.901.298	1.685.593	22.877.839	163.816.290
Ottobre	113.336.023	16.117.344	2.521.736	1.644.394	22.107.347	155.726.844
Novembre	97.528.551	14.570.545	2.316.507	1.647.572	22.275.183	138.338.358
Dicembre	103.053.165	13.475.650	2.096.238	1.481.640	18.681.203	138.787.897
<b>Totale</b>	<b>1.306.246.742</b>	<b>182.924.849</b>	<b>30.013.136</b>	<b>19.220.929</b>	<b>260.293.862</b>	<b>1.798.699.519</b>

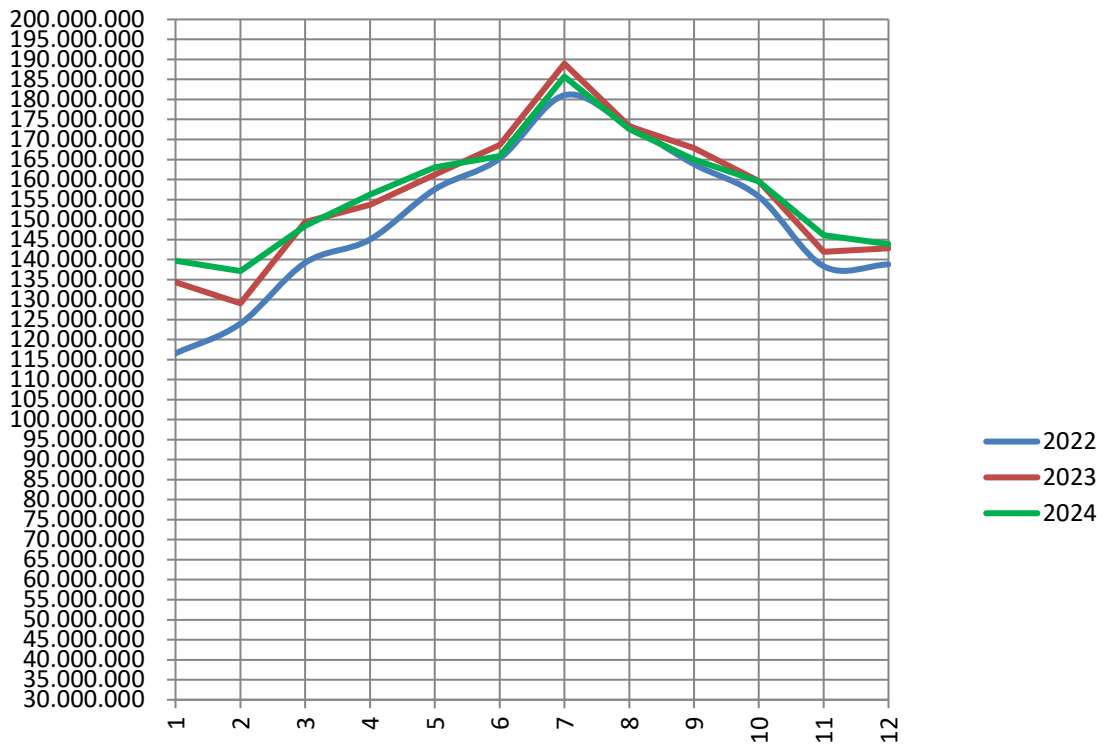
### Anno 2023

Mesi	Classe					Totale
	A	B	3	4	5	
Gennaio	99.138.603	12.612.614	1.971.433	1.400.684	19.209.602	134.332.937
Febbraio	91.302.399	13.198.662	2.143.047	1.502.892	20.910.545	129.057.545
Marzo	104.496.002	15.775.109	2.564.525	1.790.593	24.769.990	149.396.219
Aprile	115.059.869	15.037.357	2.352.437	1.491.127	19.780.551	153.721.340
Maggio	115.188.577	17.181.861	2.855.100	1.831.442	24.171.344	161.228.324
Giugno	124.081.379	17.126.407	2.866.904	1.770.743	22.797.517	168.642.952
Luglio	143.876.785	17.693.125	3.131.151	1.757.009	22.479.909	188.937.980
Agosto	136.565.161	15.059.220	2.611.564	1.408.639	17.601.426	173.246.011
Settembre	123.869.150	16.969.541	2.841.510	1.724.289	22.422.593	167.827.083
Ottobre	115.382.274	16.403.929	2.654.884	1.820.117	23.375.789	159.636.992
Novembre	100.563.746	14.534.937	2.317.461	1.765.874	22.745.060	141.927.079
Dicembre	107.810.770	13.159.540	2.030.163	1.505.742	18.332.079	142.838.293
<b>Totale</b>	<b>1.377.334.715</b>	<b>184.752.302</b>	<b>30.340.180</b>	<b>19.769.153</b>	<b>258.596.405</b>	<b>1.870.792.755</b>

### Anno 2024

Mesi	Classe					Totale
	A	B	3	4	5	
Gennaio	102.040.493	12.952.945	2.057.488	1.576.402	21.034.949	139.662.277
Febbraio	96.744.695	13.550.851	2.236.766	1.723.621	22.864.718	137.120.651
Marzo	106.342.412	14.979.004	2.446.605	1.753.830	22.858.432	148.380.284
Aprile	113.694.621	15.971.494	2.552.355	1.730.721	22.335.386	156.284.576
Maggio	117.668.353	16.988.692	2.895.100	1.894.287	23.557.629	163.004.061
Giugno	122.777.269	16.514.647	2.798.702	1.761.491	22.001.484	165.853.592
Luglio	138.370.523	17.967.678	3.155.658	1.907.245	24.316.109	185.717.212
Agosto	137.216.930	14.543.662	2.525.569	1.357.491	16.929.757	172.573.409
Settembre	121.353.933	16.606.527	2.795.269	1.805.175	22.387.598	164.948.502
Ottobre	113.736.600	16.537.554	2.741.936	1.970.070	24.520.155	159.506.314
Novembre	105.511.715	14.395.994	2.258.935	1.689.064	22.252.759	146.108.467
Dicembre	108.897.254	12.856.125	1.997.556	1.522.620	18.606.807	143.880.361
<b>Totale</b>	<b>1.384.354.798</b>	<b>183.865.173</b>	<b>30.461.940</b>	<b>20.692.015</b>	<b>263.665.782</b>	<b>1.883.039.707</b>

# VEICOLI CHILOMETRO PAGANTI - ANDAMENTO MENSILE DEI TOTALI MESE



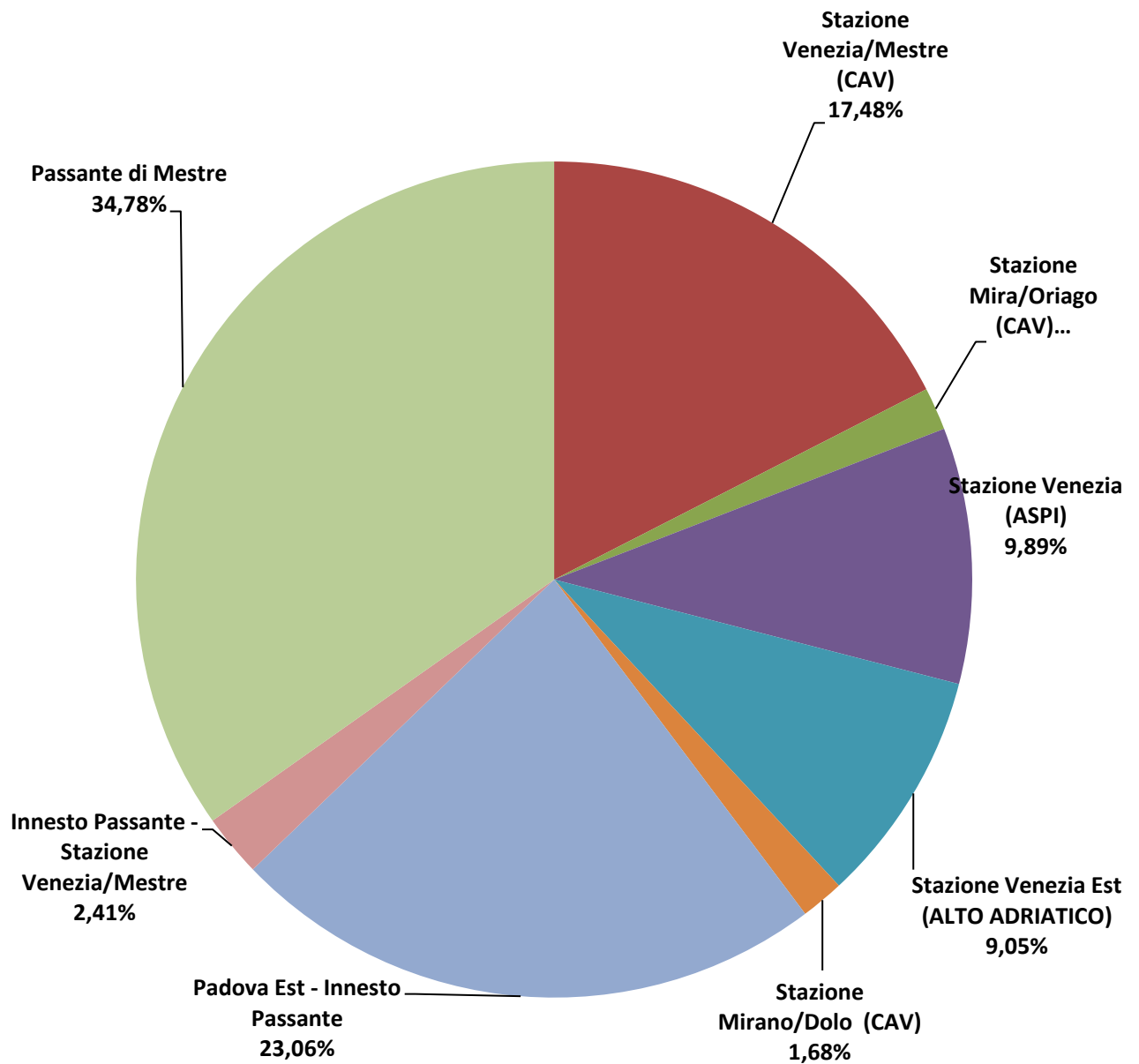


**VEICOLI CHILOMETRI PAGANTI SUDDIVISI PER SINGOLI TRATTI IN SISTEMA CHIUSO  
E PER STAZIONI IN SISTEMA APERTO.  
ANNO 2024**

<b>Sistema chiuso</b>	<b>Veicoli chilometro</b>
A) Padova Est - Allacciamento A4/A57 (Innesto Passante)	434.159.461
B) Allacciamento A4/A57 (Innesto Passante) - Stazione Venezia/Mestre	45.411.107
A + B	479.570.568
C) Passante di Mestre	654.995.091
<b>Totale (A + B + C)</b>	<b>1.134.565.659</b>

<b>Sistema aperto</b>	<b>Transiti alle stazioni</b>	<b>Veicoli chilometro x Km. 6,685</b>	<b>Veicoli chilometro x Km. 17,004</b>	<b>Veicoli chilometro totale</b>
A) Stazione Venezia/Mestre (A57 - CAV)	13.892.373	92.870.513	236.225.910	329.096.423
B) Stazione Mira/Oriago (A57 - CAV)	1.312.067	8.771.167	22.310.385	31.081.552
C) Stazione Mirano/Dolo (A57 - CAV)	1.331.571	8.901.554	22.642.039	31.543.593
D) Stazione Venezia (A27 - ASPI)	7.865.184	52.578.755	133.739.591	186.318.346
E) Stazione Venezia Est (A4 - ALTO ADRIATICO)	7.194.653	48.096.255	122.337.879	170.434.134
<b>Totale (A + B + C + D + E)</b>	<b>31.595.848</b>	<b>211.218.244</b>	<b>537.255.804</b>	<b>748.474.048</b>

## VEICOLI CHILOMETRO SUDDIVISI PER SINGOLI TRATTI



## SUDDIVISIONE DEL TRAFFICO PER CLASSI TARIFFARIE

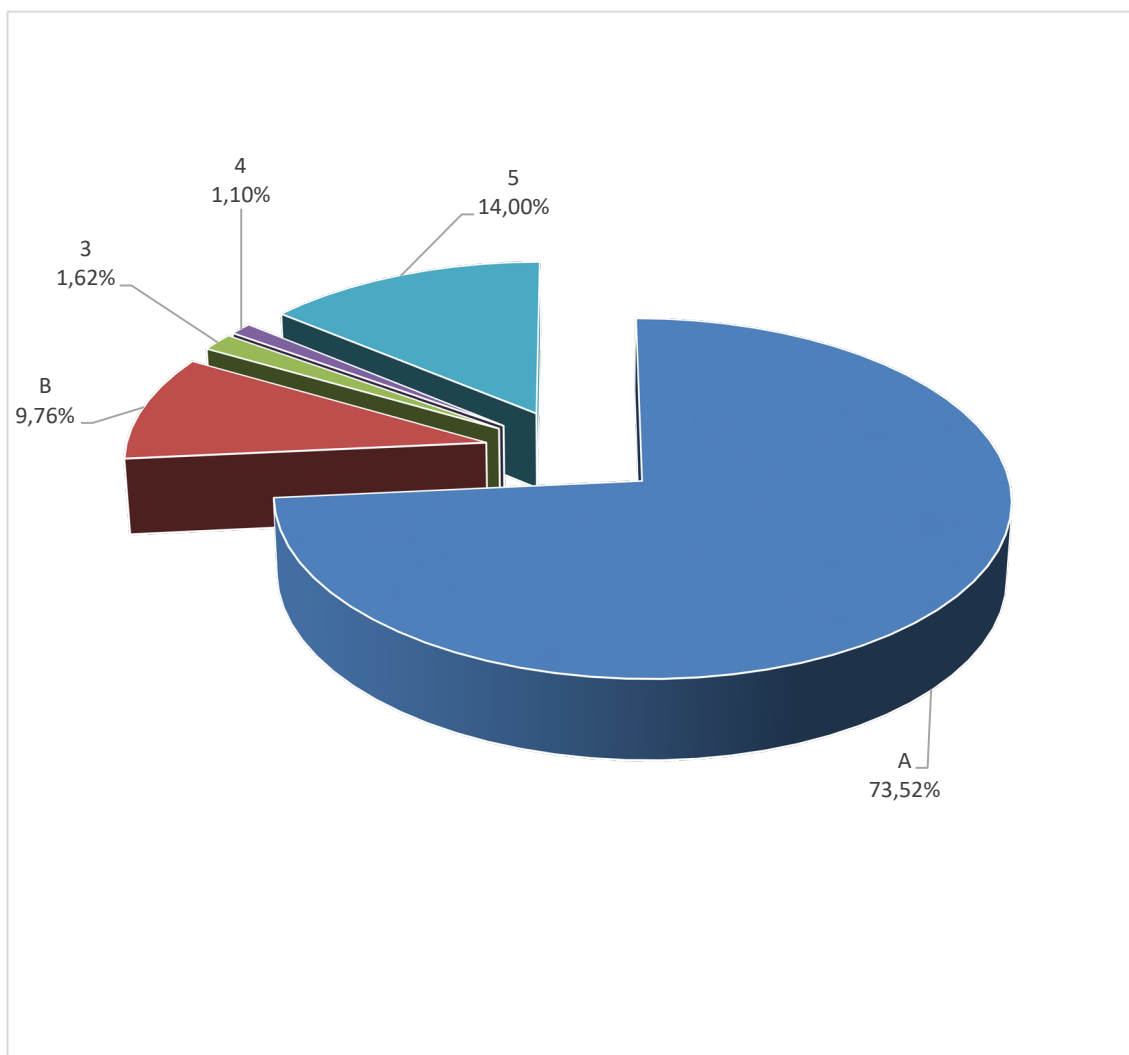
(Totale veicoli chilometro paganti)

Sistema chiuso più sistema aperto

ANNO 2024

	Classe	Veicoli/Km.	%
Veicoli leggeri	A	1.384.354.798	73,52
	B	183.865.173	9,76
Veicoli pesanti	3	30.461.940	1,62
	4	20.692.015	1,10
	5	263.665.782	14,00
<b>Totale</b>		<b>1.883.039.707</b>	<b>100</b>

## RIPARTIZIONE PERCENTUALE DELLE CLASSI TARIFFARIE



**VEICOLI EFFETTIVI – VEICOLI/KM – VEICOLI TEORICI**  
**TRAFFICO PAGANTE**  
**ANNI 2023 E 2024**

<b>SISTEMA CHIUSO</b>	<b>Anno 2023</b>	<b>Anno 2024</b>	<b>Variazione %</b>
Veicoli effettivi annui	51.960.077	53.058.920	2,11
Veicoli effettivi medi giornalieri	142.356	144.970	1,84
Veicoli chilometro annui	1.132.097.916	1.134.565.659	0,22
Veicoli chilometro medi giornalieri	3.101.638	3.099.906	-0,06
Veicoli teorici	24.595.853	24.649.467	0,22
Veicoli teorici medi giornalieri	67.386	67.348	-0,06

<b>SISTEMA APERTO</b> Stazioni Venezia/Mestre, Mira/Oriago, Mirano/Dolo, Venezia Nord e Venezia Est	<b>Anno 2023</b>	<b>Anno 2024</b>	<b>Variazione %</b>
Veicoli annui	31.114.731	31.595.848	1,55
Veicoli medi giornalieri	85.246	86.327	1,27
Veicoli chilometro annui:			
per Km. 6,685	208.001.979	211.218.244	1,55
per Km. 17,056 nel 2023 e Km. 17,004 nel 2024	530.692.859	537.255.804	1,24
<b>Totale V/Km.</b>	<b>738.694.838</b>	<b>748.474.048</b>	<b>1,32</b>
Veicoli chilometro medi giornalieri	2.023.821	2.045.011	1,05

<b>SISTEMA CHIUSO + SISTEMA APERTO</b>	<b>Anno 2023</b>	<b>Anno 2024</b>	<b>Variazione %</b>
Veicoli chilometro annui	1.870.792.754	1.883.039.707	0,65

**TRAFFICO PRESSO LE NOSTRE STAZIONI RIPARTITO SECONDO LA PROVENIENZA  
E LA DESTINAZIONE.  
ANNO 2024**

ENTRATE	USCITE							TOTALE
	PREGANZIOL	MARTELLAGO SCORZE	SPINEA	VENEZIA MESTRE	MIRANO DOLO	MIRA ORIAGO	PADOVA EST	
PREGANZIOL	-	93.203	70.090	1.385	3.812	403	173.465	342.358
MARTELLAGO-SCOR.	99.074	-	51.713	11.633	5.915	4.834	169.421	342.590
SPINEA	71.369	40.669	-	12.356	4.102	1.189	344.778	474.463
VENEZIA MESTRE	1.060	12.013	20.610	-	3.137.003	2.590.269	1.973.498	7.734.453
MIRANO DOLO	7.193	11.729	4.395	3.017.702	-	170.548	160.807	3.372.374
MIRA ORIAGO	289	4.413	1.648	2.558.341	157.075	-	146.173	2.867.939
PADOVA EST	200.834	191.683	346.875	2.047.795	171.541	178.220	-	3.136.948
AUTOSTRAD E ALTO ADRIATICO	298.415	447.021	151.953	4.045	10.426	1.819	608.934	1.522.613
AUTOSTRADA DEL BRENNERO	24.001	25.710	19.613	304.595	21.678	36.853	180.746	613.196
AUTOSTRADA BRESCIA PADOVA	233.702	253.690	252.504	2.384.556	220.139	254.344	1.965.821	5.564.756
SPV - PEDEMONTANA VENETA	93.981	31.054	29.199	36.122	6.537	5.752	121.047	323.692
ASPI (TRONCHI A23/A27)	417.091	242.731	155.120	1.967	9.128	1.204	570.171	1.397.412
ASPI (TRONCO MI-BS)	49.333	44.791	27.986	452.171	26.347	41.075	202.615	844.318
ASPI (TRONCO A13)	150.074	186.655	173.708	1.158.179	140.467	142.449	433.151	2.384.683
ASPI (ALTRI TRONCHI)	32.015	31.330	18.441	242.763	18.669	19.182	56.241	418.641
ALTRI TRONCHI	36.525	33.281	21.507	312.374	24.841	34.310	164.611	627.449
<b>TOTALE</b>	<b>1.714.956</b>	<b>1.649.973</b>	<b>1.345.362</b>	<b>12.545.984</b>	<b>3.957.680</b>	<b>3.482.451</b>	<b>7.271.479</b>	<b>31.967.885</b>

USCITE	ENTRATE							TOTALE
	PREGANZIOL	MARTELLAGO SCORZE	SPINEA	VENEZIA MESTRE	MIRANO DOLO	MIRA ORIAGO	PADOVA EST	
PREGANZIOL	-	99.074	71.369	1.060	7.193	289	200.834	379.819
MARTELLAGO-SCOR.	93.203	-	40.669	12.013	11.729	4.413	191.683	353.710
SPINEA	70.090	51.713	-	20.610	4.395	1.648	346.875	495.331
VENEZIA MESTRE	1.385	11.633	12.356	-	3.017.702	2.558.341	2.047.795	7.649.212
MIRANO DOLO	3.812	5.915	4.102	3.137.003	-	157.075	171.541	3.479.448
MIRA ORIAGO	403	4.834	1.189	2.590.269	170.548	-	178.220	2.945.463
PADOVA EST	173.465	169.421	344.778	1.973.498	160.807	146.173	-	2.968.142
AUTOSTRAD E ALTO ADRIATICO	285.867	426.981	137.128	3.079	15.991	921	700.346	1.570.313
AUTOSTRADA DEL BRENNERO	22.522	27.098	21.512	302.859	22.743	32.299	178.102	607.135
AUTOSTRADA BRESCIA PADOVA	216.093	238.468	260.172	2.348.393	227.769	201.577	1.808.272	5.300.744
SPV - PEDEMONTANA VENETA	72.337	30.708	25.960	38.294	8.808	4.272	127.631	308.010
ASPI (TRONCHI A23/A27)	297.371	227.438	132.521	3.045	10.236	744	584.683	1.256.038
ASPI (TRONCO MI-BS)	42.138	45.186	27.170	421.339	24.379	37.626	171.938	769.776
ASPI (TRONCO A13)	137.722	188.840	182.746	1.207.888	138.273	112.406	478.007	2.445.882
ASPI (ALTRI TRONCHI)	28.155	35.029	18.628	273.838	17.658	19.375	62.393	455.076
ALTRI TRONCHI	26.868	33.110	17.667	274.874	15.993	24.251	117.127	509.890
<b>TOTALE</b>	<b>1.471.431</b>	<b>1.595.448</b>	<b>1.297.967</b>	<b>12.608.062</b>	<b>3.854.224</b>	<b>3.301.410</b>	<b>7.365.447</b>	<b>31.493.989</b>

**TRAFFICO INTERNO TRA LE STAZIONI DI VENEZIA/MESTRE, MIRA/ORIAGO E  
MIRANO/DOLO**  
(non assoggettato a pedaggio)  
**ANNO 2024**

Percorso		Transiti	Variazione % 2023 Δ 2024	Veicoli chilometro in sistema chiuso		Veicoli chilometro in sistema aperto	
Entrata	Uscita			Km. 9,800	Km. 2,000	Km. 6,685	Km. 17,004
Venezia/Mestre Mira/Oriago	Mira/Oriago	2.590.269	0,16				
	Venezia/Mestre	2.558.341	6,48				
	<b>Totale</b>	<b>5.148.610</b>	<b>3,20</b>		10.297.220	34.418.458	87.546.964
Venezia/Mestre Mirano/Dolo	Mirano/Dolo	3.137.003	2,36				
	Venezia/Mestre	3.017.702	2,87				
	<b>Totale</b>	<b>6.154.705</b>	<b>2,61</b>	60.316.109		41.144.203	104.654.604
Mirano/Dolo Mira/Oriago	Mira/Oriago	170.548	2,14				
	Mirano/Dolo	157.075	6,09				
	<b>Totale</b>	<b>327.623</b>	<b>3,99</b>	3.210.705		2.190.160	5.570.901
<b>Totale generale</b>		<b>11.630.938</b>	<b>2,91</b>	<b>63.526.814</b>	<b>10.297.220</b>	<b>77.752.821</b>	<b>197.772.469</b>

<b>73.824.034</b>	<b>275.525.290</b>
Totale V/Km. in sistema chiuso	Totale V/Km. in sistema aperto

<b>Totale V/Km. complessivi</b>	<b>349.349.324</b>
-------------------------------------	--------------------

**Totale traffico in uscita con origine/destinazione tra le  
stazioni di Venezia/Mestre - Mira/Oriago - Mirano/Dolo**

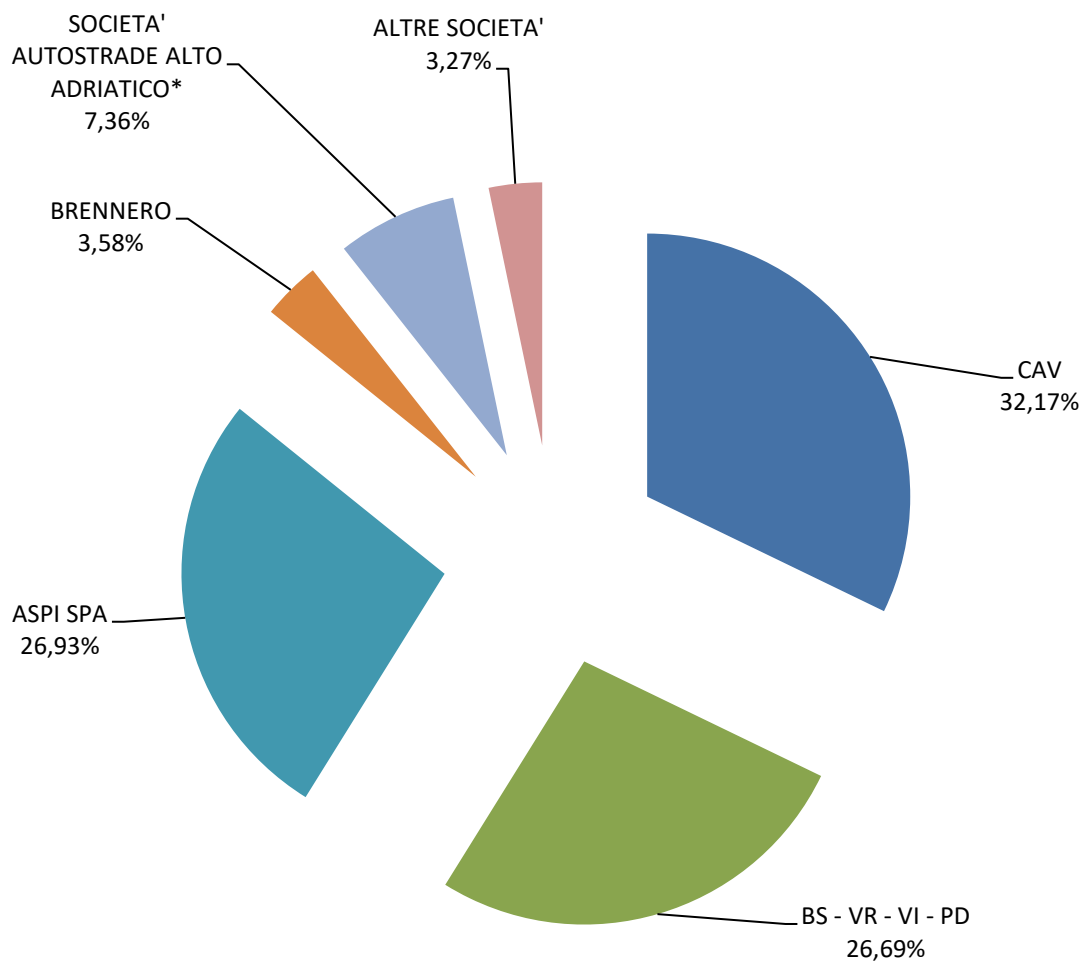
Stazione	2022	2023	2024	Variazione % 2023 Δ 2024
Venezia/Mestre	5.258.104	5.336.167	5.576.043	4,50
Mira/Oriago	2.689.326	2.753.232	2.760.817	0,28
Mirano/Dolo	3.178.233	3.212.631	3.294.078	2,54
<b>Totale</b>	<b>11.125.663</b>	<b>11.302.030</b>	<b>11.630.938</b>	<b>2,91</b>

**INTROITI DA PEDAGGIO  
RAPPORTI TRA SOCIETA' INTERCONNESSE  
ANNO 2024  
(Importi lordi espressi in migliaia)**

<b>Società</b>	<b>Pedaggi contestuali presso CAV Competenze CAV</b>	<b>Pedaggi contestuali presso CAV Competenze Società interconnesse</b>	<b>Pedaggi contestuali presso Società interconnesse Competenze CAV</b>	<b>Pedaggi differiti Competenze CAV fatturate da ASPI Spa</b>
CAV	12.696			
ASPI SPA (differito)				152.856
ASPI SPA (contestuale)		10.625	16.171	
BS - VR - VI - PD		10.531	5.629	
BRENNERO		1.414	1.095	
SOCIETA' AUTOSTRADE ALTO ADRIATICO		2.903	13.813	
AUTOVIA PADANA		353	247	
CONCESSIONI DEL TIRRENO A10		239	346	
SATAPA/21		357	204	
MILANO - SERRAVALLE		107	197	
ALTRE SOCIETA'		235	801	
<b>TOTALE</b>	<b>12.696</b>	<b>26.764</b>	<b>38.503</b>	<b>152.856</b>

**PEDAGGI CONTESTUALI RISCOSSI PRESSO LE STAZIONI DELLA SOCIETA' CAV  
RIPARTO PER COMPETENZA  
ANNO 2024**

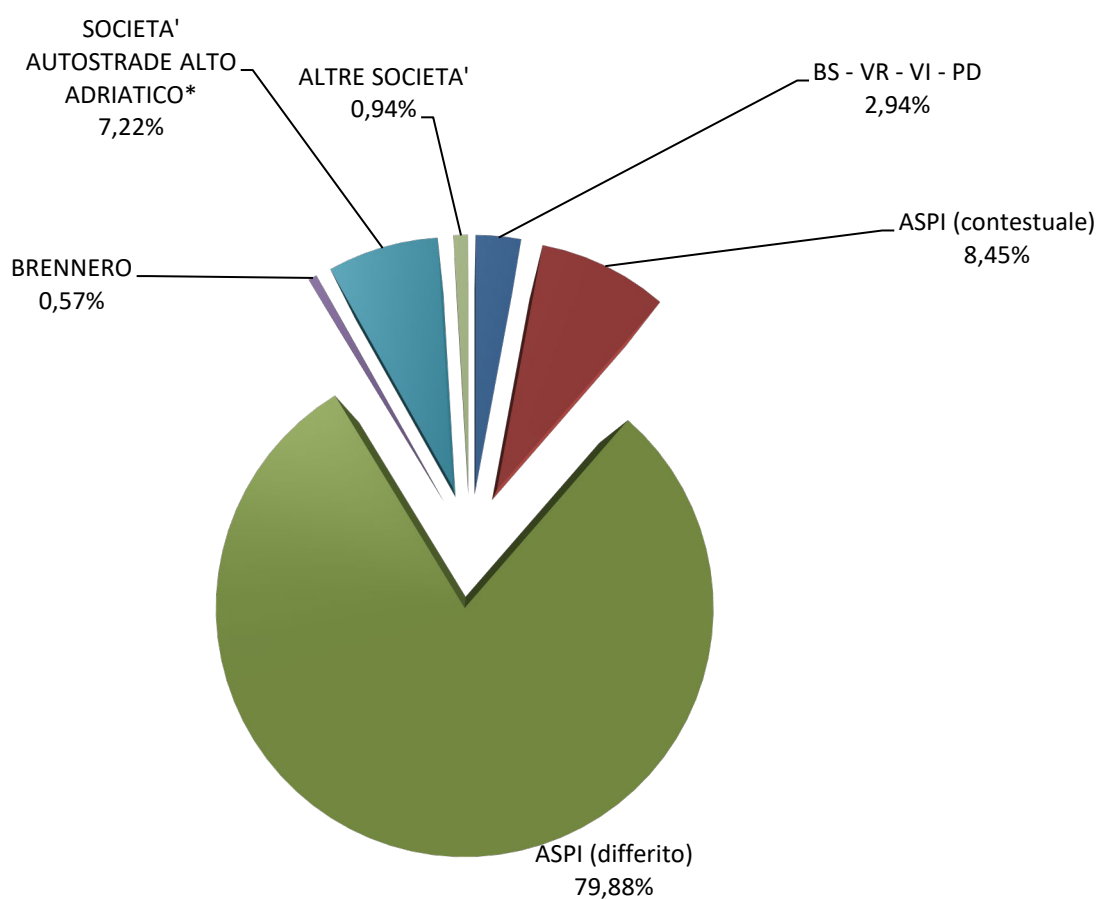
Società	Importi in migliaia	Incidenza % su totale
CAV	12.696	32,17
BS - VR - VI - PD	10.531	26,69
ASPI SPA	10.625	26,93
BRENNERO	1.414	3,58
SOCIETA' AUTOSTRADE ALTO ADRIATICO*	2.903	7,36
ALTRE SOCIETA'	1.291	3,27
<b>TOTALE</b>	<b>39.460</b>	<b>100</b>





## PEDAGGI ATTRIBUITI ALLA SOCIETA' CAV DALLE SOCIETA' INTERCONNESSE ANNO 2024

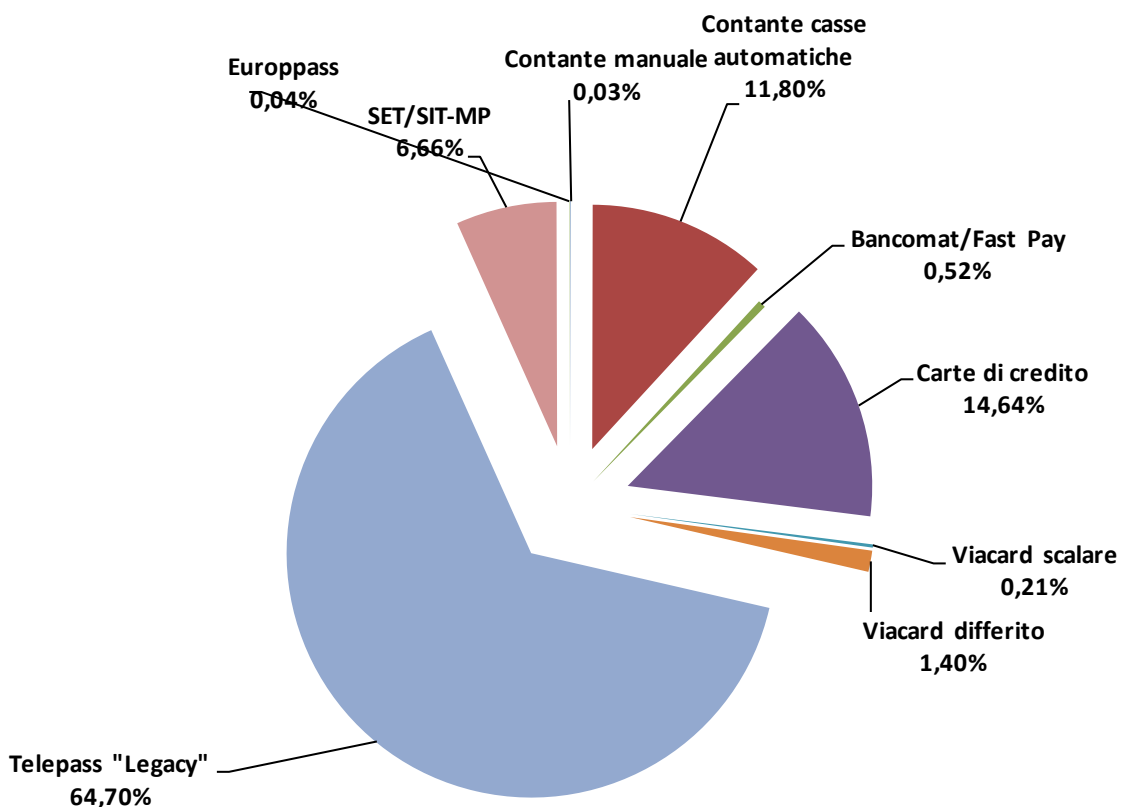
Società	Importi in migliaia	Incidenza % su totale
BS - VR - VI - PD	5.629	2,94
ASPI SPA (contestuale)	16.171	8,45
ASPI. SPA (differito)	152.856	79,88
BRENNERO	1.095	0,57
SOCIETA' AUTOSTRADE ALTO ADRIATICO*	13.813	7,22
ALTRE SOCIETA'	1.795	0,94
<b>TOTALE</b>	<b>191.359</b>	<b>100</b>



**TIPOLOGIA DI PAGAMENTO IN USCITA PRESSO STAZIONI CAV**  
 (espressa in termini percentuali sul totale)  
 ANNI 2021, 2022, 2023 e 2024

Tipo pagamento	2021	2022	2023	2024
Contante manuale	0,05	0,04	0,01	0,03
Contante Casse Automatiche	15,58	15,6	14,24	11,80
<b>Totale contante</b>	<b>15,63</b>	<b>15,64</b>	<b>14,25</b>	<b>11,83</b>
Bancomat - Fast Pay	2,5	2,30	3,63	0,52
Carte di credito	8,27	9,54	9,35	14,64
Viacard scalare	0,5	0,40	0,33	0,21
Viacard differito	2,00	1,78	1,57	1,40
<b>Totale automatizzato con transito non dinamico</b>	<b>13,27</b>	<b>14,02</b>	<b>14,88</b>	<b>16,77</b>
Telepass "Legacy"	70,8	68,96	67,24	64,7
SET/SIT	0,23	1,33	3,58	6,66
Euroypass	0,07	0,06	0,05	0,04
<b>Totale automatizzato con transito dinamico</b>	<b>71,10</b>	<b>70,35</b>	<b>70,87</b>	<b>71,40</b>
	84,37	84,37	85,75	88,17
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

**ANNO 2024**



## INCIDENTI

### ANNI 2023 E 2024

#### INTERO SISTEMA AUTOSTRADALE A4 + A57 (CHIUSO + APERTO)

	Incidenti con conseguenze alle persone		Tasso per 100 milioni di V / km		Variazione % del tasso	Tasso nazionale al 31/05/24
	2023	2024	2023	2024		
Leggeri	67	76	4,86	5,49		
Pesanti	27	26	5,47	5,21		
<b>Totali</b>	<b>94</b>	<b>102</b>	<b>5,02</b>	<b>5,42</b>	<b>7,80%</b>	<b>6,42</b>
n. feriti	136	179	7,27	9,51	30,76%	10,37
n. morti	4	3	0,21	0,16	-25,49%	0,20

	Incidenti senza conseguenze alle persone		Tasso per 100 milioni di V / km		Variazione % del tasso
	2023	2024	2023	2024	
Leggeri	74	95	5,37	6,86	27,73%
Pesanti	36	37	7,30	7,42	1,70%
<b>Totali</b>	<b>110</b>	<b>132</b>	<b>5,88</b>	<b>7,01</b>	<b>19,20%</b>

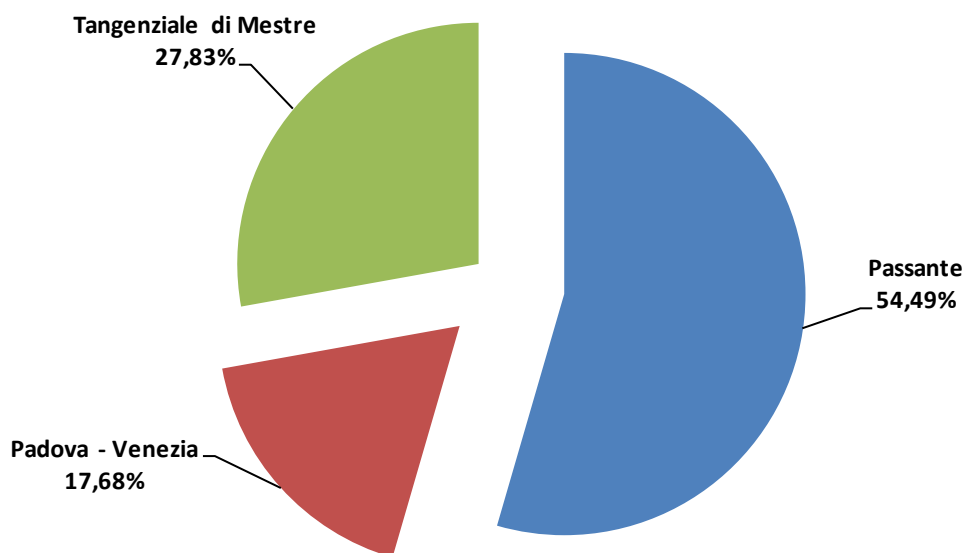
	Incidenti complessivi		Tasso per 100 milioni di V / km		Variazione % del tasso
	2023	2024	2023	2024	
Leggeri	141	171	10,24	12,35	20,66%
Pesanti	63	63	12,77	12,63	-1,05%
<b>Totali</b>	<b>204</b>	<b>234</b>	<b>10,90</b>	<b>12,43</b>	<b>13,96%</b>

**RICAVI DA PEDAGGIO (AL NETTO DI IVA E DEL CANONE INTEGRATIVO ANAS)  
SUDDIVISI PER TRATTI AUTOSTRADALI  
ANNO 2024**

Tratti	Introiti (€/milioni)	Incidenza %
Sistema chiuso A4/A57		
Passante	82,9	54,49%
Padova - Venezia	26,9	17,68%
<b>Totale</b>	<b>109,8</b>	<b>72,17%</b>
Sistema aperto Tangenziale di Mestre A57		
	42,4	27,86%
<b>Totale</b>	<b>42,4</b>	<b>27,83%</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>152,2</b>	<b>100,00%</b>

1,28

**RICAVI NETTI DA PEDAGGIO**



## AREE DI SERVIZIO - VENDITE DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI

Benzine - (litri venduti)			
IMPIANTI	2023	2024	Var. %
Marghera Ovest	1.878.000	1.920.000	2,24
Marghera Est	497.000	515.000	3,62
Arino Ovest	1.765.000	1.995.000	13,03
Arino Est	1.449.000	1.544.000	6,56
<b>Totale</b>	<b>5.589.000</b>	<b>5.974.000</b>	<b>6,89</b>

Gasoli - (litri venduti)			
IMPIANTI	2023	2024	Var. %
Marghera Ovest	6.880.000	7.971.000	15,86
Marghera Est	1.879.000	2.157.000	14,80
Arino Ovest	3.817.000	3.930.000	2,96
Arino Est	3.645.000	3.529.000	-3,18
<b>Totale</b>	<b>16.221.000</b>	<b>17.587.000</b>	<b>8,42</b>

GPL - (litri venduti)			
IMPIANTI	2023	2024	Var. %
Marghera Ovest	-	-	-
Marghera Est	-	-	-
Arino Ovest	919.000	886.000	-3,59
Arino Est	503.000	482.000	-4,17
<b>Totale</b>	<b>1.422.000</b>	<b>1.368.000</b>	<b>-3,80</b>

Metano - (Kg venduti)			
IMPIANTI	2023	2024	Var. %
Marghera Ovest	-	-	-
Marghera Est	-	-	-
Arino Ovest	278.000	242.000	-12,95
Arino Est	172.000	147.000	-14,53
<b>Totale</b>	<b>450.000</b>	<b>389.000</b>	<b>-13,56</b>

Lubrificanti - (Kg venduti)			
IMPIANTI	2023	2024	Var. %
Marghera Ovest	1.505	211	-85,98
Marghera Est	550	341	-38,00
Arino Ovest	1.198	2.798	133,56
Arino Est	263	147	-44,11
<b>Totale</b>	<b>3.516</b>	<b>3.497</b>	<b>-0,54</b>

## AREE DI SERVIZIO - ATTIVITA' COMMERCIALI COLLATERALI

(Autoemporio - Shop - Market presso le Aree di Servizio)

(fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2023	2024	Var. %
Marghera Ovest	43	43	0,00
Marghera Est	4	3	-25,00
Arino Ovest	124	396	219,35
Arino Est	232	307	32,33
<b>Totale</b>	<b>403</b>	<b>749</b>	<b>85,86</b>

## AREE DI SERVIZIO - ATTIVITA' DI RISTORO - AUTOBAR E RISTORANTE

(fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2023	2024	Var. %
Marghera Ovest	408	430	5,39
Marghera Est	423	440	4,02
Arino Ovest	4.149	4.073	-1,83
Arino Est	2.558	2.432	-4,93
<b>Totale</b>	<b>7.538</b>	<b>7.375</b>	<b>-2,16</b>

## AREE DI SERVIZIO - ATTIVITA' COMMERCIALI COLLATERALI

(Market - presso autobar e ristorante)

(fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2023	2024	Var. %
Marghera Ovest	158	153	-3,16
Marghera Est	80	86	7,50
Arino Ovest	1.384	1.344	-2,89
Arino Est	1.189	1.152	-3,11
<b>Totale</b>	<b>2.811</b>	<b>2.735</b>	<b>-2,70</b>

## AREE DI SERVIZIO - ATTIVITA' COMMERCIALI COMPLEMENTARI

(presso autobar e ristorante)

(fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2023	2024	Var. %
Marghera Ovest	1.208	1.300	7,62
Marghera Est	2.039	2.200	7,90
Arino Ovest	1.411	1.442	2,20
Arino Est	1.245	1.150	-7,63
<b>Totale</b>	<b>5.903</b>	<b>6.092</b>	<b>3,20</b>

## HOTEL - MARGHERA

(fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

Attività	2023	2024	Var. %
Bar, Servizi ed Alloggio	4.308	4.945	14,79

## ROYALTIES RICONOSCIUTE ALLA SOCIETA' CAV

(al netto di IVA - in migliaia)

Attività	2023	2024	Var. %
Carburanti	1.495	1.596	6,76
Lubrificanti	1	1	0,00
Attività collaterali (autoemporio)	53	106	100,00
Ristoro	1.740	1.694	-2,64
Attività collaterali (market)	407	395	-2,95
Attività complementari	52	51	-1,92
Hotel (bar - servizi - alloggio)	54	62	14,81
Concessione terreni	490	496	1,22
<b>Totale</b>	<b>4.292</b>	<b>4.401</b>	<b>2,54</b>