



**CONCESSIONI  
AUTOSTRADALI  
VENETE**

**BILANCIO DI ESERCIZIO**  
**AL 31 DICEMBRE 2025 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> .....	5
<i>Cariche sociali</i> .....	6
<i>Composizione del capitale sociale</i> .....	7
<b>RELAZIONE SULLA GESTIONE</b> .....	8
<b>INTRODUZIONE</b> .....	9
<b>IL BILANCIO</b> .....	9
<b>DISTRIBUZIONE RISERVE</b> .....	9
<b>IL PIANO ECONOMICO FINANZIARIO</b> .....	10
<b>IL PROJECT BOND E ASPETTI CORRELATI</b> .....	13
<b>PROGETTO HYPER TRANSFER</b> .....	14
<b>MODIFICHE ALLA LEGGE ISTITUTIVA DI CAV S.P.A E INGRESSO NEL CAPITALE DI AUTOSTRADE DELLO STATO S.P.A.</b> .....	16
<b>LA GOVERNANCE</b> .....	18
<b>GESTIONE ECONOMICO FINANZIARIA</b> .....	19
<b>GESTIONE ECONOMICA</b> .....	19
<b>GESTIONE FINANZIARIA</b> .....	24
<b>PRINCIPALI RISCHI E INCERTEZZE</b> .....	25
<b>RISCHIO TRAFFICO E RISCHIO TARIFFA</b> .....	25
<b>RISCHIO DI CARATTERE FINANZIARIO</b> .....	25
<b>GESTIONE AUTOSTRADALE</b> .....	26
<b>TRAFFICO</b> .....	26
<b>INTROITI DA PEDAGGIO</b> .....	28
<b>LE TARIFFE DI PEDAGGIO</b> .....	28
<b>INVESTIMENTI</b> .....	29
<b>MANUTENZIONI</b> .....	32
<b>SICUREZZA E AMBIENTE</b> .....	33
<b>FONDAZIONE VENEZIA CAPITALE MONDIALE DELLA SOSTENIBILITÀ</b> .....	34
<b>SISTEMI DI GESTIONE</b> .....	35
<b>BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ</b> .....	35
<b>COMPLIANCE NORMATIVA</b> .....	38
<b>ALTRE INFORMAZIONI GESTIONALI</b> .....	43
<b>RAPPORTI CON AUTOSTRADE DELLO STATO</b> .....	47
<b>RAPPORTI CON LA REGIONE DEL VENETO</b> .....	48
<b>HUB DIGITALE MOBILITÀ REGIONALE, MAAS E VEN-QCI</b> .....	48
<b>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</b> .....	48
<b>PROTOCOLLI DI INTESA</b> .....	49
<b>SOCIETÀ PARTECIPATE</b> .....	51
<b>CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA</b> .....	51
<b>ALTRE INFORMAZIONI EX ART 2428 c.c.</b> .....	51
<b>BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31.12.2025</b> .....	52
<b>STATO PATRIMONIALE</b> .....	53

CONTO ECONOMICO .....	56
RENDICONTO FINANZIARIO.....	58
NOTA INTEGRATIVA.....	59
STRUTTURA E CONTENUTO DEL BILANCIO .....	59
PRINCIPI CONTABILI – CRITERI DI VALUTAZIONE .....	59
INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE: ATTIVITÀ .....	62
INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE: PASSIVITÀ .....	70
INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO .....	76
ALTRE INFORMAZIONI .....	83
FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO .....	85
PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DI ESERCIZIO .....	86
ALLEGATI.....	87
TABELLA MIT: STATO DEGLI INVESTIMENTI .....	88
TABELLA REGIONE DEL VENETO .....	89
DATI STATISTICI .....	95

# Convocazione dell'Assemblea

# Cariche sociali

## CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE (1)

*Presidente*

MANTO Monica (2)

*Amministratore Delegato*

CAMPITELLI Maria Rosaria Anna (3)

*Consiglieri*

VAGHI Carlo

TIOZZO FASIOLO Lucio

SCHIAVON Cristian

## COLLEGIO SINDACALE (4)

*Presidente*

USTINO Anna Maria

*Sindaci effettivi*

GARGIULO Sergio

TOMBOLATO Paola

## DIREZIONE

*Direttore Esercizio*

MATASSI Angelo

*Direttore Risorse Umane e*

*Organizzazione*

BRAGATO Paolo

*Direttore Amministrativo e Legale*

PIETRUNTI Nicola

*Direttore Tecnico*

VASSALLO Umberto

## SOCIETA' DI REVISIONE

PRICEWATERHOUSECOOPERS S.p.A.

(1) Il Consiglio di Amministrazione è stato nominato dall'Assemblea dei Soci in data 14 maggio 2025 con mandato per il triennio 2025-2027.

(2) Il Consigliere Monica Manto è stata nominata Presidente dall'Assemblea dei Soci in data 14 maggio 2025.

(3) Il Consigliere Maria Rosaria Anna Campitelli è stato nominato Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione in data 19 maggio 2025

(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>Autostrade dello Stato S.p.A. <sup>(1)</sup></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>
Totale	<b>2.000.000</b>		<b>2.000.000</b>	<b>100</b>

In data 15 aprile in esecuzione di quanto disposto dall'articolo 2, comma 2-decies, del Decreto-legge n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 156/2021, è stato disposto il trasferimento delle partecipazioni detenute da ANAS S.p.A. nelle società concessionarie di strade a pedaggio (ivi inclusa Concessioni Autostradali Venete S.p.A.) a favore di Autostrade dello Stato S.p.A., interamente partecipata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

# **RELAZIONE SULLA GESTIONE**

## INTRODUZIONE

Signori Azionisti,

con la presente relazione, illustriamo gli elementi essenziali caratterizzanti l'esercizio 2025 che si chiude in termini molto positivi.

### IL BILANCIO

Nel 2025 il bilancio di esercizio si presenta con un utile pari a € 30,4 milioni (€ 29,3 milioni nel 2024).

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

Il primo è legato all'aumento dei ricavi da pedaggio per € 2 milioni (+1,34%). Le specifiche degli aumenti saranno riportati nei relativi paragrafi.

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

Va infine evidenziato l'ammontare delle disponibilità liquide complessive che al 31 dicembre 2025 sono pari a € 185,5 milioni (€ 29,6 milioni di disponibilità liquide "libere" e € 155,9 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 a oggetto le modalità e 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 e ANAS S.p.A., avente a oggetto le modalità di erogazione delle risorse (il "Protocollo CAV").

In relazione a quanto previsto dai suddetti protocolli, in data 24 settembre 2025 la Regione del Veneto ha richiesto a CAV la messa a disposizione di risorse, da utilizzarsi in ossequio a quanto previsto dai suddetti Protocolli, proponendo di procedere a una distribuzione di riserve da parte di CAV per complessivi euro 16.482.000 in favore della Regione del Veneto, in qualità di Socio di CAV. Con nota di pari data la Regione del Veneto, conformemente a quanto previsto dal citato Protocollo Opere, ha provveduto a richiedere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il "nulla osta" all'utilizzo delle risorse derivanti dall'eventuale suddetta distribuzione di riserve, indicando gli interventi finanziabili.

Con nota del 25 settembre 2025 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel riscontrare la richiesta formulata dalla Regione del Veneto, ha reso il proprio nulla osta all'erogazione delle risorse in questione, nella quantificazione prospettata di complessivi euro 16.482.000.

A questo proposito, si rileva che l'aggiornamento del modello finanziario - effettuato nel settembre 2025 sulla base dei dati del bilancio intermedio al 30 giugno 2025 - 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, ha deliberato in data 2 ottobre 2025 l'operazione e l'Assemblea dei soci, in data 21 ottobre 2025, ha approvato 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 16.482.000, da imputarsi alla voce "Altre Riserve – Riserva Straordinaria" (in ordine cronologico di formazione delle stesse, a partire dalle più risalenti).

Successivamente alle delibere del Consiglio di Amministrazione e dell'Assemblea, in data 27 ottobre 2025 è stato effettuato il trasferimento di un importo pari a euro 16.482.000 dal conto corrente operativo (soggetto a pegno ai sensi del Project Bond) al conto corrente "Distribuzioni", non gravato da pegno, cui è seguito l'effettivo pagamento della distribuzione al Socio Regione del Veneto in data 10 dicembre 2025.

Infine giova ricordare che nel corso dell'esercizio 2025 la Società ha altresì eseguito il pagamento della distribuzione di riserve previsto con delibera dell'Assemblea dei Soci del 17 dicembre 2024, per euro 34.891.852,00 (*da imputarsi per euro 9.776.227 alla "riserva vincolata per infrastrutturazione viaria" e per il restante importo alla voce "Altre Riserve – Riserva Straordinaria"*), in quanto la condizione sospensiva che subordinava l'effettivo pagamento di tale distribuzione all'intervenuta emissione del Decreto Interministeriale di approvazione del secondo atto aggiuntivo alla convenzione e alla registrazione dello stesso presso la Corte dei Conti si è realizzata in data 07 maggio 2025.

## 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.

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.

Le osservazioni ART relative al Piano 2020-2032 in merito alla dinamica della componente tariffaria di costruzione sono state recepite dalla Società nel Piano Economico Finanziario 2025-2032.

Successivamente il Piano Economico Finanziario è stato oggetto del Parere NARS n. 3 del 12 aprile 2024 e, infine, della Delibera CIPESS n. 13 del 23 aprile 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. Di conseguenza, anche nella predisposizione del successivo Piano

Economico Finanziario 2025-2032 la Società ha fatto riferimento alle prescrizioni della Delibera CIPESS e, dunque, alle osservazioni ART in essa recepite.

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 le prescrizioni e raccomandazioni di cui alla Delibera CIPESS n. 13 del 23 aprile 2024.

In data 7 maggio 2025 il Decreto Interministeriale (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Economia e delle Finanze) n. 331 del 21 dicembre 2024 di approvazione del Secondo atto aggiuntivo alla Convenzione è stato registrato presso la Corte dei conti e, dunque, il Piano Economico Finanziario 2020-2032 è divenuto efficace.

#### *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, nonché in conformità a quanto previsto dall'art. 11.6 della Convenzione Ricognitiva, si è reso necessario presentare l'aggiornamento quinquennale del Piano Economico Finanziario e del 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 6 dicembre 2024.

A seguito della richiesta di aggiornamento del Piano Economico Finanziario di cui alle Note del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'11 febbraio 2025 e del 13 maggio 2025, nonché con riferimento ai contenuti della Relazione conclusiva sulla valutazione dei Piani di investimento posti alla base delle proposte di aggiornamento dei Piani Economici Finanziari, predisposta dalla Commissione Tecnica all'uopo istituita, si è resa necessaria un'ulteriore presentazione.

Il Piano Economico Finanziario 2025-2032, da ultimo presentato in data 27 giugno 2025, recepisce le seguenti principali assunzioni.

- Sistema tariffario: è stato applicato il Sistema tariffario ART, come previsto dalla Delibera ART n. 67 del 19 giugno 2019;
- Tariffe di pedaggio: nel piano è stata considerata la variazione della tariffa unitaria media applicabile all'utenza pari allo 0,00% (come disposto da Nota MIT 31 dicembre 2024); inoltre, come da Delibera CIPESS n. 13 del 23 aprile 2024, è stato previsto che i maggiori introiti conseguiti dalla Società nel 2024, derivanti dall'applicazione dell'incremento tariffario del 2,30%, siano recuperati nell'annualità 2026;
- Traffico: è stato previsto un incremento medio annuo dell'1,09% (come da previsioni fornite dalla «STEER», società esterna di primaria importanza);
- Tasso di Inflazione Programmata: 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);
- Tasso di Remunerazione del Capitale Investito (cd. WACC): nel piano è previsto un WACC pari al 7,67% come disposto nella Delibera ART n. 124 del 13 settembre 2024;
- Indicatore di Produttività X: ha un valore pari a 23,13%, relativo al periodo 01 gennaio 2020 – 31 dicembre 2032, secondo l'estensione temporale prevista al Punto 20.4 lett. A) della Delibera ART n. 67 del 19 giugno 2019;

- Osservazioni ART: sono state recepite le osservazioni dell'ART relative alla decisione di inserire l'investimento pari a euro 10,8 milioni, per il progetto "Piattaforma software" (rectius: ERP), nel calcolo della componente tariffaria di gestione piuttosto che di costruzione sia, altresì, alla 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";
- Commissione ministeriale: sono state recepite le indicazioni avanzate dalla Commissione Tecnica per la valutazione dei Piani di investimento del 14 aprile 2025, trasmesse con Nota MIT del 13 maggio 2025, che si concretano nello spostamento dell'Investimento relativo alla "Digitalizzazione archivio societario" di importo pari a euro 1,1 milioni e di quello relativo alla "Piattaforma software" propriamente detta per euro 1,7 milioni all'interno della componente tariffaria di gestione anziché nella componente tariffaria di costruzione;
- Investimenti: per il periodo 2025 – 2032 sono stati previsti investimenti complessivi per circa euro 116,8 milioni, di cui circa euro 113,2 milioni in immobilizzazioni reversibili e circa euro 3,6 milioni in immobilizzazioni non reversibili;
- Manutenzioni: per il periodo 2025 – 2032 sono state previste manutenzioni per un ammontare complessivo di circa euro 129,4 milioni;
- COVID-19: si è tenuto in considerazione degli effetti economici negativi prodotti dall'emergenza sanitaria, nel periodo 01 marzo 2020 – 31 marzo 2022 nella misura di euro 56,3 milioni.

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

Tuttavia, a seguito della valutazione della proposta di aggiornamento in parola, con Nota del 4 agosto 2025 ART ha formulato alcune richieste di chiarimento cui CAV ha fornito puntuale riscontro in data 9 settembre 2025. Ancorché la Società abbia fornito all'Autorità tutti i chiarimenti richiesti e evidenziato le peculiarità operative che caratterizzano la propria attività, alcune richieste sono state riproposte dall'Autorità in veste di osservazioni e rilievi nell'ambito del Parere n. 27 del 9 ottobre 2025, reso dall'Autorità ai sensi dell'art. 43 del D.L. n. 201/2011 e trasmesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Nota del 22 ottobre 2025.

Nell'ambito di tale Parere, l'Autorità ha formulato alcune prescrizioni e osservazioni su profili ritenuti critici ai fini della coerenza del Piano con il Sistema tariffario applicabile, aventi a oggetto in particolare i) i "costi operativi – manutenzioni e rinnovi"; ii) la "metodologia di calcolo del TIR previgente di cui al punto 17 del sistema tariffario ART"; iii) gli "effetti economici derivanti dalla pandemia da COVID-19".

Alla luce di quanto sopra, la Società ha ritenuto opportuno valutare, con il supporto di professionisti esperti del settore, l'impatto delle prescrizioni ART riportate nel Parere n. 27/2025, tanto sotto il profilo della fondatezza economico-regolatoria alla luce dei principi e dei criteri del Sistema tariffario ART applicabile a CAV, nonché dell'effetto sulle assunzioni del Piano economico e sullo scenario derivante da un eventuale recepimento.

Al riguardo, vale in ogni caso la pena precisare, come si dirà nel prosieguo, che il Piano Economico Finanziario presentato in data 27 giugno 2025 e oggetto del Parere ART n. 27/2025, sarà in ogni caso oggetto di aggiornamento secondo i termini e le modalità assunte dall'Autorità con le Delibere n. 241 del 19 dicembre 2025, n. 6 del 5 febbraio 2026 e relativi atti regolatori definitivi.

#### [L'impugnazione del Parere ART 27/2025](#)

Atteso il carattere lesivo delle assunzioni contenute nel citato Parere, la Società ha inteso valutare l'opportunità di proporre impugnazione.

Sulla base della considerazione per cui il Parere rappresenta l'atto conclusivo definitivo del procedimento nel quale sono state adottate le precedenti Note (già impugnate dalla Società nel mese di gennaio 2025), e per cui la mancata impugnazione dello stesso avrebbe comportato l'impossibilità di coltivare il giudizio avverso le Note medesime per sopravvenuta carenza di interesse, il Consiglio di Amministrazione, nella seduta dell'1 dicembre 2025, ha deliberato di proporre impugnazione del medesimo Parere, mediante proposizione di ricorso per motivi aggiunti, in ragione della lesività dello stesso e al fine di tutelare il patrimonio societario dai connessi effetti pregiudizievoli.

Il secondo ricorso per motivi aggiunti è stato notificato in data 5 dicembre 2025.

#### *Delibera ART n. 241 del 19 dicembre 2025 - Il sistema tariffario*

Con particolare riguardo al sistema tariffario si rappresenta che i contenuti di cui alla Delibera ART n. 67 del 19 giugno 2019 – recepita da CAV al fine dell'applicazione del sistema tariffario ivi descritto – sono stati integrati e modificati secondo quanto previsto dalla Delibera ART n. 241 del 19 dicembre 2025, emessa all'esito del procedimento di aggiornamento del Sistema tariffario di pedaggio relativo alle concessioni di cui all'art. 37 comma 2 lett. g) del decreto legge 6 dicembre 2011 n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011 n. 214.

La nuova Delibera impone il recepimento della revisione e dell'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio con previsione di adeguamento entro il 31 dicembre 2026.

#### *Delibera ART n. 6 del 5 febbraio 2026 - Criteri di separazione contabile, strumenti di contabilità regolatoria, pianificazione economico-finanziaria e monitoraggio per le concessioni*

In continuità con la definizione dell'aggiornamento del sistema tariffario di pedaggio, con la Delibera n. 6 del 5 febbraio 2026 ART ha avviato un procedimento volto a definire i criteri di separazione contabile e gli strumenti di contabilità regolatoria, pianificazione economico-finanziaria e monitoraggio, disponendo contestualmente una consultazione pubblica per acquisire osservazioni e proposte dagli operatori interessati. Le ragioni dell'intervento risiedono nell'esigenza di ART di aggiornare e uniformare la disciplina in materia di contabilità regolatoria e monitoraggio, introducendo procedure informatiche controllate e certificate, al fine di rafforzare il framework documentale, garantire omogeneità delle informazioni e armonizzare i flussi informativi.

Le ricadute applicative assumono significativo rilievo sotto il profilo gestionale, anche in considerazione dell'introduzione dell'obbligo di certificazione, da parte di una società di revisione indipendente, della contabilità regolatoria, della determinazione tariffaria e del monitoraggio annuale.

Considerato che tali criteri e strumenti dovranno essere applicati dai concessionari in tutte le fasi del rapporto concessorio – incluse le revisioni e gli aggiornamenti di tariffa, PEF e PFR – il settore ha ritenuto opportuno raccogliere i contributi delle concessionarie interessate. I temi introdotti dalla Delibera 6/2026 sono attualmente all'esame del comparto per il tramite di AISCAT con esperti tecnici incaricati al fine di sottoporre osservazioni e proposte ad ART nella fase di consultazione del provvedimento.

## **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 2025 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 2025, 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 mediante 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 20 gennaio 2026 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.

### *STID Proposal – subentro di Autostrade dello Stato S.p.A. negli obblighi derivanti dalla documentazione finanziaria*

Nel contesto della documentazione finanziaria relativa al Project Bond, si evidenzia che l'operazione di subentro del Socio Autostrade dello Stato (consistita nel trasferimento della partecipazione detenuta da ANAS S.p.A. in Concessioni Autostradali Venete – CAV S.p.A. in favore di Autostrade dello Stato S.p.A., ai sensi del D.L. n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 156/2021 e del D.L. n. 155/2024 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 189/2024) conclusasi in data 15 aprile 2025, ha comportato un'intensa attività amministrativa di supporto, finalizzata al subentro di Autostrade dello Stato, in luogo di ANAS, anche negli obblighi facenti capo a quest'ultima. In particolare, Autostrade dello Stato è subentrata negli obblighi di cui alla documentazione finanziaria del Project Bond. L'operazione, condotta nella forma della STID Proposal secondo quanto previsto nell'ambito della documentazione predetta, si è conclusa positivamente con la sottoscrizione da parte di Autostrade dello Stato di appositi atti ricognitivi e atti di adesione ai seguenti documenti: (i) 'Master Definitions Agreement', (ii) 'Common Terms Agreement', (iii) 'Security Trust and Intercreditor Deed', (iv) 'Anas Agreement' e (v) 'Anas Shareholder Receivables Agreement' (come definiti ai sensi della Documentazione Finanziaria).

### *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 innalzamento dei valori degli indicatori finanziari, c.d. 'covenants', tale da consentire di rispettare i livelli richiesti dalla documentazione del Project Bond per procedere alla distribuzione di riserve. Se le previsioni sui volumi di traffico e sull'andamento dello scenario macroeconomico rilevante saranno rispettate, in assenza di altri vincoli, è ragionevole attendere 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 2026, con riferimento ai dati di bilancio alla data del 31 dicembre 2025.

## **PROGETTO HYPER TRANSFER**

In data 16 marzo 2022, Concessioni Autostradali Venete CAV S.p.A., Regione del Veneto e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (già Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile) hanno stipulato un 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 e a basso consumo di energia (così detto *Hyper Transfer*), impegnandosi ad avviare 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 per la realizzazione del relativo progetto di ricerca e sviluppo, articolato in tre fasi, di seguito esplicitate:

- Fase 1 – Valutazione di fattibilità: avvio dello studio di fattibilità del sistema “*Hyper Transfer*”;
- Fase 2 – Progettazione: elaborazione del progetto preliminare, definito ed esecutivo del *certification track*;
- Fase 3 – Prototipazione e sperimentazione sul campo: realizzazione del *certification track* con l'obiettivo di certificare il sistema per la sua entrata in esercizio nell'ambito di una tratta commerciale da definire.

Il progetto è volto al raggiungimento dei seguenti obiettivi di sostenibilità:

- riduzione della densità di traffico veicolare pesante sulle autostrade;
- riduzione delle tempistiche di trasporto tradizionali e il relativo consumo energetico;
- maggiore tutela dell'ambiente;
- aumento dei livelli di sicurezza stradale;
- interconnessione tra i sistemi di trasporto e le *smart cities*.

La durata dell'esecuzione delle fasi che compongono il progetto è stimata in complessivi 2.190 giorni dalla data di stipulazione del contratto di appalto, di cui: 150 giorni per la Fase 1, 390 giorni per la Fase 2 e 1.650 giorni per la Fase 3.

Il costo complessivo stimato dell'intervento è pari a € 800 milioni, di cui: € 4 milioni per la Fase 1, € 46 milioni per la Fase 2 e € 750 milioni per la Fase 3.

Il Protocollo d'Intesa ha istituito un Comitato Tecnico, composto da un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture, un rappresentante della Regione Veneto e un rappresentante di CAV, con il compito di coordinare e definire gli indirizzi nell'ambito del progetto con la finalità di conseguire la certificazione del sistema.

Il Protocollo prevede che l'avvio della Fase 2 e della Fase 3 sono subordinate al buon esito della fase precedente, nonché all'effettivo stanziamento della provvista finanziaria necessaria, previa individuazione e reperimento delle fonti di finanziamento nazionali ed europee da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con Regione del Veneto, anche con il coinvolgimento di altri soggetti pubblici.

La Fase 1 è stata avviata con la stipula del contratto di appalto del 29 gennaio 2024, stipulato con il Consorzio ordinario costituito tra Webuild S.p.A. e Leonardo S.p.A. (il “Consorzio Hyperbuilders”) all'esito dell'espletamento di una procedura di partenariato per l'innovazione.

L'esecuzione delle prestazioni previste dalla Fase 1 – finalizzate alla elaborazione di una relazione e dei relativi elaborati riportanti le analisi e gli esiti in ordine alla possibilità di progettare e realizzare il sistema *Hyper Transfer* (Valutazione di Fattibilità) – ha preso avvio in data 12 febbraio 2024, previa consegna delle prestazioni contrattuali. Con verbale di ultimazione del 12 novembre 2024, si è provveduto a certificare la positiva e tempestiva conclusione delle prestazioni contrattuali relative alla Fase 1, e, in data 12 dicembre 2024, CAV S.p.A. ha approvato il conto finale per complessivi € 4 milioni.

A conclusione della Fase 1, l'Università degli studi di Padova ha realizzato un expertise sullo studio di fattibilità, constatando il livello di maturità tecnologica del progetto e rilevando che lo sviluppo di alcuni elementi del sistema potrà aver ricadute immediate nell'efficientamento e nel miglioramento dei sistemi di trasporto, garantendo un ritorno dell'investimento anche in ambiti non direttamente connessi ai sistemi *Hyper transfer*.

Gli elaborati tecnici che compongono il suddetto studio di fattibilità sono stati altresì analizzati dal *System Integrator* designato dal MIT, Italferr S.p.A. nel proprio report tecnico finale reso all'esito dell'analisi approfondita condotta sull'intera documentazione progettuale, che ha evidenziato che le criticità tecniche emerse durante la Fase 1 richiedono ulteriori approfondimenti e un significativo sviluppo nelle successive Fasi 2 e 3 della sperimentazione, al fine di garantire la fattibilità tecnica e l'efficienza del Sistema, sia nella fase di test track, sia nel corso della futura implementazione commerciale su larga scala.

A fronte dell'esito positivo della Fase 1, MIT e Regione del Veneto, previa verifica delle possibilità di accesso a misure di sostegno nazionali ed europee secondo quanto previsto dall'art. 2, comma 1, lett. a) e b) del richiamato Protocollo d'Intesa, potranno dare avvio alla Fase 2 del progetto di ricerca e sviluppo, finalizzata alla progettazione dei prototipi e del *test track*, anche includendo ulteriori soggetti pubblici nella realizzazione del progetto.

## **MODIFICHE ALLA LEGGE ISTITUTIVA DI CAV S.P.A E INGRESSO NEL CAPITALE DI AUTOSTRADALE DELLO STATO S.P.A.**

La costituzione della Società Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A., avvenuta in data 1° marzo 2008 in base a quanto previsto dall'art. 2, comma 290 della Legge 24 dicembre 2007, n. 244, si inserisce nel quadro del cosiddetto federalismo autostradale, introdotto nell'ordinamento nazionale con la previsione di cui all'art. 2, comma 289 della medesima Legge n. 244/2007, finalizzato a permettere il trasferimento di poteri e funzioni di soggetto concedente e aggiudicatore, originariamente attribuiti ad ANAS S.p.A., a favore di un soggetto di diritto pubblico appositamente costituito in forma societaria – partecipato dall'ANAS S.p.A. e dalle regioni interessate o da soggetto da esse interamente partecipato – al fine di realizzare infrastrutture autostradali di esclusivo interesse regionale previste dagli strumenti di programmazione vigenti.

L'art. 2, comma 290 della Legge n. 244/2007, nel testo vigente alla data di entrata in vigore 1° gennaio 2008, prevedeva che:

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

Al fine di ampliare il campo d'azione istituzionale della Società, con l'art. 44, comma 8-bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla Legge 29 luglio 2021, n. 108, è stato sostituito l'ultimo periodo dell'art. 2, comma 290 della Legge n. 244/2007 – che prevedeva il divieto di partecipazione a iniziative

che non fossero strettamente necessarie e/o connesse all'espletamento delle funzioni di cui al comma 289 – con una nuova disposizione che prevedeva la possibilità di affidare alla Società *«le attività di realizzazione e di gestione, comprese quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria, di ulteriori tratte autostradali situate prevalentemente nel territorio della regione Veneto nonché, previa intesa tra le regioni interessate, nel territorio delle regioni limitrofe, nei limiti e secondo le modalità previsti dal comma 8-ter dell'articolo 178 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50»*.

Successivamente, con l'art. 16, comma 1-ter, lett. a), b) e c) del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito con modificazioni dalla Legge 9 ottobre 2023, n. 136, il legislatore è intervenuto sul testo dell'art. 2, comma 290 della Legge n. 244/2007 al fine di ampliare ulteriormente il possibile campo di attività della Società, modificandone al contempo la natura.

Le modifiche, in sintesi, stabiliscono che:

- la società per azioni a cui sono trasferite le attività di gestione del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4 - tronco Venezia-Trieste, 244, sia di tipo "in house";
- il controllo sulla società sia esercitato in modo analogo congiunto dai soggetti che l'hanno costituita, secondo quanto previsto dall'art. 186, comma 7 del nuovo Codice dei contratti pubblici (D.lgs. n. 36/2023);
- alla società possano essere affidate non soltanto le attività di realizzazione e di gestione, ma anche di progettazione di ulteriori tratte autostradali, situate prevalentemente nel territorio della regione Veneto o nel territorio delle regioni limitrofe, e anche di infrastrutture non autostradali, anche se non soggette a pedaggio, ricadenti nel territorio regionale e infrastrutture logistiche necessarie a soddisfare esigenze di trasporto intermodale nell'ambito della medesima regione.

Il testo attualmente vigente dell'art. 2, comma 290 della Legge n. 244/2007 risulta così riformulato:

*«Le attività di gestione, comprese quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4 - tronco Venezia-Trieste, delle opere a questo complementari, nonché della tratta autostradale Venezia-Padova, sono trasferite, una volta completati i lavori di costruzione, ovvero scaduta la concessione assentita all'Autostrada Padova-Venezia S.p.a., ad una società per azioni in house costituita pariteticamente tra l'ANAS S.p.a. e la regione Veneto o soggetto da essa interamente partecipato. La società, o il soggetto da essa interamente partecipato, esercita l'attività di gestione nel rispetto delle norme in materia di appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi ed è sottoposta al controllo analogo congiunto dei soggetti che la partecipano, esercitato ai sensi dell'articolo 186, comma 7, del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36. I rapporti tra la società ed i soggetti pubblici soci sono regolati, oltre che dagli atti deliberativi di trasferimento delle funzioni, sulla base di apposita convenzione. La società assume direttamente gli oneri finanziari connessi al reperimento delle risorse necessarie per la realizzazione del raccordo autostradale di collegamento tra l'Autostrada A4 - tronco Venezia-Trieste, anche subentrando nei contratti stipulati direttamente dall'ANAS S.p.a. Alla società possono altresì essere affidate le attività di realizzazione e di gestione, comprese quelle di progettazione e di manutenzione ordinaria e straordinaria:*

- a) di ulteriori tratte autostradali situate prevalentemente nel territorio della regione Veneto, nonché, previa intesa tra le regioni interessate, nel territorio delle regioni limitrofe, anche secondo le modalità previste dal comma 7 dell'articolo 186 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36;*
- b) delle infrastrutture non autostradali, anche se non soggette a pedaggio, ricadenti nel territorio regionale;*

c) *delle infrastrutture logistiche necessarie a soddisfare esigenze di trasporto intermodale nell'ambito della medesima regione».*

In attuazione di quanto previsto dal comma 1-*quater* del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, che poneva in capo alla Società l'obbligo di conformare il proprio statuto alle nuove previsioni di legge entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, in data 11 dicembre 2023 l'Assemblea dei Soci ha deliberato l'adozione del nuovo Statuto societario.

Conformemente a quanto previsto dal nuovo testo dell'art. 2, comma 290 della Legge n. 244/2007 e a quanto previsto all'art. 25 del nuovo Statuto societario, in data 19 dicembre 2023 ANAS S.p.A. e Regione del Veneto hanno stipulato un Accordo finalizzato alla disciplina del Comitato di coordinamento per l'esercizio del controllo analogo congiunto sulla Società, che rappresenta la sede di informazione, controllo preventivo, consultazione, valutazione e verifica sulla gestione e sull'amministrazione della Società e che è deputato a impartire all'Organo amministrativo gli opportuni indirizzi nelle materie previste dalle nuove disposizioni statutarie.

Il legislatore è intervenuto nuovamente in materia con l'articolo 2, commi 2-*sexies* e 2-*decies*, Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156 e successivamente modificato dal Decreto-Legge 19 ottobre 2024, n.155 convertito con modificazioni dalla legge 9 dicembre 2024 n. 189, che attualmente prevedono:

*“2-sexies. Per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in regime di concessione mediante affidamenti in house ai sensi dell'articolo 5 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, è autorizzata la costituzione di una nuova società, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.*

*2-decies. A decorrere dalla data di acquisto dell'efficacia del decreto di cui al comma 2-septies, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni alla società ANAS S.p.a. sono trasferite alla società di cui al comma 2-sexies. Al fine di rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma 2-sexies e per le finalità di cui al terzo periodo, è assegnata alla medesima società la somma di 343 milioni di euro. Il rafforzamento patrimoniale di cui al secondo periodo è realizzato mediante versamento in conto capitale, per l'acquisizione, anche in deroga a clausole di prelazione o di non trasferibilità previste negli statuti, nelle convenzioni o nelle norme istitutive, da parte della suddetta società di tutti i diritti e gli obblighi derivanti dalla titolarità delle partecipazioni azionarie detenute dall'ANAS S.p.A. nelle società Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A., (omissis)”.*

Conseguentemente, in attuazione di tali previsioni la società Autostrade dello Stato S.p.A., costituita ai sensi del DPCM 9 aprile 2024, in data 15 aprile 2025 ha acquisito da ANAS S.p.A. la partecipazione detenuta in Concessioni Autostradali Venete CAV S.p.A.

## **LA GOVERNANCE**

### *Il Consiglio di Amministrazione*

Nel contesto della governance aziendale si rappresenta che il nuovo Consiglio di Amministrazione è stato nominato dall'Assemblea dei Soci in data 14 maggio 2025 con mandato per il triennio 2025-2027.

Il Consigliere Monica Manto è stata nominata Presidente dall'Assemblea dei Soci in data 14 maggio 2025 e il Consigliere Maria Rosaria Anna Campitelli è stato nominato Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione in data 19 maggio 2025.

### *Il Comitato di Coordinamento*

Ai sensi dell'articolo 16 del D.L. n. 104 del 10 agosto 2023 convertito in Legge n. 163 del 9 ottobre 2023, con modificazione dell'articolo 2, comma 290, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, CAV è stata trasformata in società in-house assoggetta al controllo analogo congiunto esercitato dai soci.

La sua trasformazione in società in-house, da parte dell'Assemblea straordinaria dei 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: due membri, di cui uno con funzioni di Presidente, nominati dalla Regione Veneto con delibera della Giunta Regionale e individuati in Marco D'Elia con funzioni di Presidente e Simone Griggio, nonché due membri nominati da Autostrade dello Stato individuati in Martha Altieri e Alessandro Biafora.

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, Keti 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.

## **GESTIONE ECONOMICO FINANZIARIA**

### **GESTIONE ECONOMICA**

L'esercizio 2025 si è concluso con un risultato significativamente positivo: l'utile al netto delle imposte è infatti di circa € 30,4 milioni (nel 2024: € 29,3 milioni).

Il valore della produzione è pari a € 179,6 milioni (nel 2024: € 178,2 milioni) con un incremento di € 1,4 mln (+ 0,79%).

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 € 154,2 milioni registrando un aumento rispetto all'anno precedente di € 2 milioni (nel 2024: € 152,2 milioni; +1,34%). Tale incremento, a fronte di tariffe invariate, è interamente riconducibile al trend positivo del traffico.

L'integrazione del canone di concessione ANAS passa da € 15,1 milioni a € 15,3 milioni (+ € 0,2 milioni; + 1,24%) in conseguenza delle risultanze del traffico.

Per quanto riguarda gli altri proventi autostradali il loro valore complessivo è pari a € 7,4 milioni (nel 2024: € 7,5 milioni) ed è così suddiviso: € 4,3 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 € 130,3 milioni con un decremento di € 1,43 milioni (nel 2024: € 131,7 milioni; -1,09%) come di seguito specificati.

I costi per servizi risultano di € 39,3 milioni (nel 2024: € 41 milioni; -4,03%). Nell'ambito dei costi per servizi vanno segnalati in particolare i costi per le manutenzioni che ammontano complessivamente a € 23,2 milioni (€ 19 milioni nell'esercizio precedente) e registrano un incremento di 4,2 milioni pari al 22,12%; i costi per l'energia che passano da € 2,6 milioni a € 3 milioni.

Il costo del personale è pari a € 20,7 milioni (nel 2024: € 20 milioni; +3,65%).

Gli ammortamenti effettuati nel 2025 sono pari a € 50,7 milioni (nel 2024: € 50,1 milioni; +1,22%). La parte preponderante è relativa all'ammortamento del costo del Passante, che da solo è pari a € 28,7 milioni (come nel 2024): 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 € 5,5 milioni (nel 2024: € 10,3 milioni); il relativo utilizzo è stato, nel 2025, pari a € 10,3 milioni (nel 2024: € 11,7 milioni).

Altra voce importante riguarda gli oneri diversi di gestione pari a € 22 milioni (nel 2024: € 20 milioni; + 9,63%)

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 € 3,7 milioni (nel 2024: € 3,6 milioni), corrispondente al 2,4% dei ricavi netti da pedaggio: tale canone è corrisposto per il 21% (pari a € 0,7 milioni) direttamente all'ANAS e per il 79% (pari a € 2,9 milioni) allo Stato. È iscritta, altresì, l'integrazione del canone di concessione ANAS, passata da € 15,1 milioni nel 2024 a € 15,3 nel 2025 (+ 1,24%): 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 € 49,3 milioni (nel 2024: € 46,5 milioni) con uno scostamento di € 2,8 milioni (pari a 6,11%).

I proventi finanziari sono riferiti a interessi attivi per € 1,6 milioni, derivanti da operazioni finanziarie di *Time Cash* effettuate nel corso dell'esercizio.

Gli oneri finanziari ammontano a € 8 milioni, risultando inferiori rispetto a quelli dell'anno precedente (nel 2024: € 9,2 milioni; -12,94%) 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 € 42,9 milioni (nel 2024: € 41,1 milioni; 4,44%) con un incremento di € 1,8 milioni; le imposte sul reddito (IRES e IRAP e imposte anticipate) sono pari a € 12,5 milioni (€ 11,7 milioni nel 2024); l'utile, come già anticipato, è pari a € 30,4 milioni.

Prospetto degli indici di bilancio

		31.12.2025		31.12.2024	
<b>ROE</b>	RISULTATO NETTO	30.424	<b>12,11%</b>	29.328	<b>10,77%</b>
	EQUITY	251.328		272.278	
<b>ROI</b>	RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	49.311	<b>4,57%</b>	46.473	<b>4,33%</b>
	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO MEDIO	1.079.908		1.072.806	
<b>ROS</b>	RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	49.311	<b>30,00%</b>	46.473	<b>28,49%</b>
	RICAVI DI VENDITA NETTI	164.359		163.139	
<b>ROA</b>	RISULTATO OPERATIVO + INTERESSI ATTIVI	50.896	<b>8,66%</b>	50.265	<b>7,64%</b>
	TOTALE ATTIVO (TOTAL ASSETS)	587.995		657.588	
<b>RIGIDITA' IMPIEGHI</b>	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO	1.083.791	<b>184,32%</b>	1.076.025	<b>163,63%</b>
	CAPITALE INVESTITO	587.995		657.588	
<b>INDICE DI INDEBITAMENTO</b>	DEBITI	328.654	<b>130,77%</b>	373.899	<b>137,32%</b>
	EQUITY	251.328		272.278	
<b>INDICE DI INDEBITAMENTO TOTALE</b>	PASSIVO - EQUITY	336.666	<b>133,95%</b>	385.310	<b>141,51%</b>
	EQUITY	251.328		272.278	
<b>INDICE DI STRUTTURA SECCO</b>	EQUITY	251.328	<b>23,27%</b>	272.278	<b>25,38%</b>
	CAPITALE INVESTITO IMMOBILIZZATO MEDIO	1.079.908		1.072.806	
<b>QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'</b>	ATTIVO CORRENTE	107.813	<b>101,16%</b>	133.154	<b>128,48%</b>
	PASSIVITA' CORRENTI	106.582		103.641	

Conto economico riclassificato (migliaia di euro)

	31.12.2025	Incidenza % sui ricavi	31.12.2024	Incidenza % sui ricavi
<b>RICAVI</b>				
Ricavi netti da pedaggio	154.226	93,83%	152.182	93,28%
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.411	4,51%	7.483	4,59%
Altri proventi e ricavi	2.723	1,66%	3.475	2,13%
<b>TOTALE RICAVI</b>	<b>164.359</b>	<b>100,00%</b>	<b>163.139</b>	<b>100,00%</b>
Costi esterni della produzione	-41.568	-25,29%	-43.078	-26,41%
Altri costi e saldo plus/minus.	-5.285	-3,22%	-4.969	-3,05%
<b>VALORE AGGIUNTO</b>	<b>117.507</b>	<b>71,49%</b>	<b>115.093</b>	<b>70,55%</b>
Costo del lavoro netto	-20.730	-12,61%	-19.999	-12,26%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)</b>	<b>96.776</b>	<b>58,88%</b>	<b>95.094</b>	<b>58,29%</b>
Ammortamenti	-50.709	-30,85%	-50.099	-30,71%
Stanziamenti a fondi rischi e oneri	3.243	1,97%	1.478	0,91%
<b>RISULTATO OPERATIVO (EBIT)</b>	<b>49.311</b>	<b>30,00%</b>	<b>46.473</b>	<b>28,49%</b>
Proventi e oneri finanziari	-6.429	-3,91%	-5.413	-3,32%
Rettifiche di attività/vendita di partecipazioni	0	0,00%	0	0,00%
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>42.882</b>	<b>26,09%</b>	<b>41.060</b>	<b>25,17%</b>
Imposte sul reddito d'esercizio	-12.458	-7,58%	-11.733	-7,19%
<b>UTILE DEL PERIODO</b>	<b>30.424</b>	<b>18,51%</b>	<b>29.328</b>	<b>17,98%</b>

### *Evoluzione prevedibile della gestione*

Per quanto riguarda i ricavi da pedaggio i fattori che andranno a influenzarne la determinazione del valore saranno due: l'andamento del traffico, che dovrebbe essere di segno positivo e la variazione tariffaria.

Con riferimento all'anno 2026 la variazione della tariffa unitaria media applicabile all'utenza sulle tratte autostradali gestite risulta pari all'1,50% (uno virgola cinquanta per cento), corrispondente all'indice di inflazione rilevato nel Documento Programmatico di Finanza Pubblica (DPFP) per l'anno 2026, come comunicato dal MIT con Nota del 31 dicembre 2025, in quanto trova applicabilità la norma di cui all'art. 14, comma 2, della legge n. 193/2024, che prevede l'adeguamento tariffario nella misura corrispondente al tasso di inflazione programmata. Si precisa inoltre che, per l'anno 2026, le percorrenze convenzionali aggiuntive di competenza sono state determinate in complessivi 23,574 km, di cui: 6,685 km di lunghezza convenzionale forfettaria fissa e 16,889 km di lunghezza convenzionale forfettaria variabile, come accordato dal MIT con Nota del 16 dicembre 2025.

Tenendo conto degli elementi sopra indicati si può ipotizzare per il 2026 un incremento dei ricavi rispetto all'anno precedente, in assenza di elementi esogeni negativi.

Si ritiene che i costi della produzione possano consolidarsi su valori sostanzialmente equivalenti a quelli del 2025.

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 2026.

### **GESTIONE FINANZIARIA**

Al 31 dicembre 2025 le disponibilità liquide ammontano a € 29,6 milioni (nel 2024: € 65,3 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 2025 ammontano complessivamente a € 155,9 milioni (nel 2024: € 149,9 milioni) e – più precisamente – *Debt Service Reserve Account* per € 29,9 milioni, *Capex Reserve Account* per € 114 milioni e *Maintenance Reserve Account* per € 11,9 milioni.

Pertanto, le disponibilità liquide complessive comprensive delle riserve di liquidità vincolate ammontano a € 185,5 milioni (nel 2024: € 215,2 milioni).

Per quanto riguarda il Project Bond, dopo i rimborsi in quota capitale effettuati in corso d'anno, al 31 dicembre 2025, risulta un debito residuo nominale di € 284 milioni (nel 2024: € 337,1 milioni).

### *Un cenno agli aspetti finanziari del 2026*

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 € 58,2 milioni (regolate con cadenza semestrale e corrispondenti al 30 giugno 2026 a € 26,7 milioni per quota capitale e a € 3 milioni per interessi e al 31 dicembre 2026 a € 25,8 milioni per quota capitale e a € 2,7 milioni per interessi) e in secondo 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 2025 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 2025 sono stati 1.903.084.502 (nel 2024: 1.883.039.707) registrando un incremento pari a +1,06%.

### *Sistema chiuso*

Nell'anno 2025, in tutto il sistema chiuso (parte in A4 e parte in A57), sono stati registrati 53.819.337 veicoli effettivi, con un aumento di 760.417 unità e un aumento in percentuale pari al +1,43% rispetto al dato del 2024 pari a 53.058.920.

I correlati veicoli/chilometro sono stati 1.145.879.507, con un aumento del +1,00% rispetto al dato del 2024 pari a 1.134.565.659. I veicoli teorici corrispondono a 24.895.270 con un aumento del +1,00% rispetto al 2024, in cui erano 24.649.467.

I numeri suddetti, riportati a livello giornaliero, danno i seguenti risultati: 147.450 veicoli effettivi medi giornalieri (VEMG) contro i 144.970 del 2024 (+1,71%); 3.139.396 veicoli chilometro medi giornalieri (VkmMG) contro i 3.099.906 del 2024 (+1,27%); 68.206 veicoli teorici medi giornalieri (VTMG) contro i 67.348 del 2024 (+1,27%).

### *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 2025 sono stati registrati 32.034.733 transiti con un aumento del +1,39% rispetto ai 31.595.848 del 2024. Tali transiti hanno generato complessivamente 757.204.995 veicoli/chilometro, con un aumento pari al +1,17% rispetto ai 748.474.048 del 2024.

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 2025 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 75 per un totale annuo di 9.168 transiti, con un minor introito da pedaggio per CAV di € 11.368,32 (al lordo di IVA).

Si segnala infine che anche per l'anno 2026 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 2025, prevede l'applicazione di una riduzione del pedaggio pari al 30% ai clienti di telepedaggio Telepass "Legacy" o UnipolMove che viaggiano in moto a condizione che l'apparato sia associato a un'unica targa di motociclo e che non vi siano altre agevolazioni attivate sullo stesso apparato.

Per il 2025 il minor introito per CAV è stato di € 31.259,86. Anche per quest'anno su richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'iniziativa proseguirà, sempre in via sperimentale, fino al mese di dicembre 2026 per gli utenti muniti di apparato di telepedaggio.

#### *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 2025 sono stati 11.827.634 con un aumento del +1,69% rispetto al 2024 (11.630.938).

#### *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 73,57% del totale dei veicoli/chilometro (traffico pagante sia in sistema chiuso che aperto) mentre i veicoli pesanti hanno generato il 26,43%.

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 9,84% (11,83% nel 2024) così scomponibili: 0,05% come contanti su porte manuali (0,03% nel 2024) e 9,79% come contanti su casse automatiche (11,80% nel 2024).

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 90,16% (88,17% nel 2024) dei transiti paganti. Pur a fronte di non considerevoli scostamenti rispetto all'anno precedente, si rileva una diminuzione del pagamento con denaro contante (-1,99%), 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 16,77% al 17,90% (+1,13%) e dal 71,40% al 72,26% (+0,86%).

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 a 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 2025 è passata da un 6,66% del 2024 al 11,33% sui transiti totali (+4,67%).

## **INTROITI DA PEDAGGIO**

Nel 2025 gli introiti da pedaggio (al netto di IVA e del canone integrativo ANAS) sono stati complessivamente pari a € 154,2 milioni contro € 152,2 milioni del 2024.

Il risultato finale – che registra un aumento di € 2 milioni pari al +1,34% - è stato determinato unicamente dall'andamento del traffico (+1,06%) in quanto la tariffa è rimasta invariata rispetto all'anno precedente. 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 2024: km 17,004) relativo ai chilometri aggiuntivi per il finanziamento del Passante.

L'integrazione del canone a favore di ANAS è stata pari a € 15,3 milioni (nel 2024: € 15,1 milioni; +1,24%). 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 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.

Con riferimento alle tariffe 2025 si segnala che l'incremento tariffario riconosciuto alla Società (Nota del 31 dicembre 2024 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) è stato pari allo 0,00% con decorrenza 1° gennaio 2025.

Con nota del 17 dicembre 2024 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto per l'anno 2025 in km 23,637 la nuova percorrenza convenzionale aggiuntiva, di cui 6,685 km di lunghezza convenzionale forfettaria fissa e 16,952 km di lunghezza convenzionale forfettaria variabile per 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 disposto la proroga della 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) per ulteriori dodici mesi a partire dal 01 gennaio 2025 con nuova scadenza al 31 dicembre 2025.

Con riferimento all'anno 2026 la variazione della tariffa unitaria media applicabile all'utenza sulle tratte autostradali gestite risulta pari all'1,50% (uno virgola cinquanta per cento), corrispondente all'indice di inflazione rilevato nel Documento Programmatico di Finanza Pubblica (DPFP) per l'anno 2026, come comunicato dal MIT con Nota del 31 dicembre 2025. Ciò in quanto trova applicabilità la norma di cui all'art. 14, comma 2, della legge n. 193/2024, che prevede l'adeguamento tariffario nella misura corrispondente al tasso di inflazione programmata. Si segnala, inoltre, che con nota del 17 ottobre 2025 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto la proroga della sperimentazione di agevolazione tariffaria (progetto abbonamenti – sconto del 40%) sul percorso tra le stazioni di Mirano/Dolo e Padova Est per ulteriori dodici mesi a partire dal 01 gennaio 2026 con nuova scadenza al 31 dicembre 2026.

## **INVESTIMENTI**

In attuazione del programma degli investimenti inserito nel PEF, nel corso del 2025:

- sono iniziati i lavori di manutenzione straordinaria del manufatto ID210 Ponte su scolo Volpin in A57;
- sono iniziati i lavori di manutenzione straordinaria del manufatto ID0257 Cavalcavia Via Bottenigo in A57;
- si è conclusa l'attività di progettazione dei lavori di manutenzione straordinaria del manufatto ID229 Ponte su Canale Taglio in A57;
- si è conclusa l'attività di progettazione del manufatto ID231 Ponte su scolo Zezenigo in A57;
- sono continuate le attività di progettazione per gli interventi di manutenzione straordinaria dei seguenti manufatti: ID233 Ponte su scolo Lusore, ID234 Sottopasso Strada Campestre, ID250 Ponte su Canale Cime, ID252 sottopasso ferrovia Adria-Mestre, tutti in A57;
- sono stati sottoscritti due accordi quadro per gli interventi di riqualificazione dei sistemi di ritenuta installati prima dell'entrata in vigore del D.M. 18 febbraio 1992 n. 223 nel tratto Mestre–Padova ed è stata effettuata la consegna dei lavori;

- è stata completata la redazione del progetto esecutivo relativo agli interventi di riqualificazione delle barriere di sicurezza dei cavalcavia, la cui competenza, a seguito delle recenti modifiche dell'art. 25 del Codice della Strada, è stata trasferita ai gestori autostradali dei tratti sovrappassati;
  - è stato sviluppato il progetto di fattibilità tecnico economica relativo alla riqualifica dello svincolo di Padova est. L'intervento prevede la riconfigurazione di alcune rampe dello svincolo a trombetta e l'arretramento della cuspide del piazzale allo scopo di incrementare il livello prestazionale dell'intero sistema, con benefici sulla sicurezza della circolazione lungo l'autostrada A4 Torino-Trieste. Gli elementi caratterizzanti l'intervento sono il mantenimento dell'impalcato del viadotto che scavalca l'autostrada, la doppia corsia della rampa da Venezia, il mantenimento delle opere esistenti sulla scarpata esterna della corsia proveniente da Venezia e la corsia di accelerazione di ingresso verso Milano;
  - è stata completata la realizzazione di due parcheggi sicuri per mezzi pesanti lungo l'autostrada A4 Torino-Trieste, nel tratto cosiddetto "Passante di Mestre" all'altezza degli svincoli di Spinea e Preganziol. Tali aree di sosta sono realizzate anche mediante l'utilizzo di fondi stanziati dalla Commissione Europea (Connecting Europe Facility – CEF), nel rispetto dei criteri previsti dal regolamento UE 1012/2022 del 7 aprile 2022 che integra il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo per quanto riguarda la fissazione di norme che specificano il livello di servizio e di sicurezza delle aree di parcheggio sicure e protette e le procedure per la loro certificazione;
  - si è provveduto all'aggiornamento tecnologico dei dispositivi dei sistemi di esazione pedaggio delle stazioni autostradali di competenza;
  - sono state fornite 8 nuove casse automatiche tipo TPS3000 da installarsi in sostituzione delle precedenti TPS 2000 per il miglioramento delle operazioni di pagamento dei pedaggi;
  - sono stati adeguati i sistemi di parla-ascolta per le richieste di intervento degli utenti, la sostituzione delle telecamere di videosorveglianza delle piste di esazione con nuove su tecnologia IP, l'adeguamento dei quadri elettrici e dei sistemi di rete funzionali alla ricezione dei dati per la gestione dei dispositivi, l'installazione dei sistemi NFC che permettono il pagamento del pedaggio con carte tramite tecnologie contactless;
  - si sono inoltre consegnati i lavori di realizzazione della infrastruttura elettrica per il collegamento delle stazioni di ricarica dei veicoli elettrici nelle seguenti aree:
    - o all'interno delle aree di Servizio di Arino Est e Arino Ovest;
    - o presso la sede Direzionale di Villabona, adiacente al parcheggio clienti davanti alla Direzione Generale, vicino ai pali delle bandiere;
    - o presso la rotatoria della Stazione autostradale di Spinea (lato Est);
    - o presso la rotatoria della Stazione autostradale di Preganziol (lato Nord).
- L'infrastruttura garantirà l'installazione di totali dieci colonnine di ricarica.  
Ciascun sito sarà accessibile e il servizio di ricarica fruibile 24 ore su 24 e sette giorni su sette.
- per quanto riguarda il sistema eROADS, la Società ha proseguito il processo di trasformazione digitale con l'obiettivo di ammodernare l'infrastruttura aziendale e i servizi a essa connessi, attraverso la realizzazione di un progetto di digitalizzazione e innovazione dei sistemi di gestione, in ottemperanza a quanto stabilito dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 70 del 28 febbraio 2018, cosiddetto Decreto "Smart Road", nonché nell'ambito del progetto SCALE, a cui la Società partecipa per lo sviluppo dei sistemi C-ITS (Cooperative Intelligent Transportation Systems).

A oggi, è stata realizzata gran parte della infrastruttura tecnologica ed è stato consegnato il progetto che completa in modo organico l'implementazione delle specifiche del Decreto.

Con una chiara visione delle caratteristiche e della propria realtà e delle esigenze future sui nuovi temi che riguardano la sicurezza dell'utenza, e quindi una corretta gestione del traffico, dell'incidentalità, dei tempi di percorrenza, delle situazioni di emergenza e così via, disponendo di una mole di dati provenienti dai veicoli, dai dispositivi mobili e dai sistemi di monitoraggio dell'infrastruttura che dovranno essere gestiti, si potranno quindi identificare le azioni di miglioramento, e di conseguenza le modalità esecutive degli interventi, che se inquadrati nelle specifiche funzionali del decreto, possano condurre al giudizio di attinenza alle indicazioni "Smart Road".

Gli elementi fondamentali componenti il progetto sono:

- il completamento la rete di trasporto dati;
- l'evoluzione della piattaforma software di gestione del traffico introducendo i modelli applicativi idonei alla propria infrastruttura stradale attraverso la realizzazione di un nuovo modulo integrato, in modo da non snaturare il processo gestionale attuale, a creazione di una l'interfaccia SMART ROAD con lo scopo di rappresentare e gestire i processi relativi alle seguenti nuove tipologie di informazioni provenienti: dai veicoli quando presente il sistema di comunicazione infrastruttura veicolo; dal sistema di rilevazione automatica degli incidenti; ai sistemi IoT (Internet of Things) previsti come futuribili nella Sezione D2 del Decreto, che invece, a dispetto di altri sistemi, sono concreti, economici e utili; dai sistemi cooperativi e integrativi delle informazioni raccolte da applicazioni di terzi e di diffusione pubblica (ad esempio le compagnie di telecomunicazioni);
- la prosecuzione nello sviluppo delle modalità dei sistemi intelligenti di trasporto cooperativi e in particolare di comunicazione veicolo infrastruttura;
- l'evoluzione della piattaforma gestionale introducendo la raccolta e gli analytics sui dati IoT, ovvero tramite la raccolta di informazioni dalla sensoristica relativa alle strutture ai rilievi meteo e condizioni del manto stradale;
- l'implementazione dei servizi ITS di automatic incident detection (rilevazione automatica degli incidenti);
- lo sviluppo 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);
- 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;
- si è avviata anche la fase di analisi per la gestione automatica dei pagamenti;
- sono state sviluppate delle evolutive del software CMDBuild per la gestione degli ordini di lavoro;
- è stato avviato lo sviluppo 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 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;
- è stato avviato il progetto di migrazione di alcuni servizi verso il PSN (Polo Strategico Nazionale), anche questo progetto nell'ottica di aumentare la sicurezza dei sistemi.

## MANUTENZIONI

Nel 2025 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.

Oltre a tali interventi che rientrano nelle annuali attività manutentive, nel corso del 2025 sono stati realizzati:

- risanamenti superficiali degli elementi strutturali in calcestruzzo del manufatto della A57 Tangenziale di Mestre ID267 Viadotto Miranese;
- risanamenti superficiali degli elementi strutturali in calcestruzzo del manufatto del Raccordo Marco Polo ID295 Viadotto su Sp 40 Favaro-Quarto d'Altino;
- interventi di sistemazione delle spalle, pulvini e sostituzione appoggi delle campate appartenenti al manufatto dell'allargamento degli anni '90 del viadotto ID005 Noventana dell'Autostrada A4;
- sostituzione dei giunti trasversali del Viadotto su Via Castellana, del Viadotto Castellana (ID271 e ID274) lungo la carreggiata ovest della A57 e sul Viadotto su Ferrovia Venezia-Trieste (ID298) lungo in carreggiata est del Raccordo Marco Polo;
- sostituzione della pavimentazione drenante e fonoassorbente dell'intera carreggiata lungo l'autostrada A4 in direzione Milano dal km 370+000 al km 363+724;
- sostituzione dello strato di usura dell'intera carreggiata ovest dell'A57 dal km 15+350 al km 13+750;
- interventi di risanamento della pavimentazione e della fondazione stradale lungo l'Autostrada A4 direzione Trieste dal km 380+600 al km 381+400 e dal km 394+900 al km 395+500;
- interventi di risanamento della pavimentazione e della fondazione stradale lungo l'Autostrada A4 direzione Milano dal km 384+750 al km 384+000 e dal km 383+000 al km 382+600.

Le attività principali di relative alla manutenzione degli impianti hanno riguardato:

- il mantenimento in efficienza degli apparati di illuminazione stradale, degli impianti elettrici di controllo e di supervisione del traffico con implementazione di nuovi sensori di monitoraggio del traffico lungo la tratta di competenza;

- l'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;
- l'adeguamento del sistema di videosorveglianza con sostituzione di telecamere con risoluzione video 4K;
- l'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;
- il completamento della sostituzione delle lampade a led delle torri faro presso gli svincoli delle intersezioni tra la A57, la A27 e il Raccordo Marco Polo;
- la prosecuzione dell'adeguamento degli impianti di illuminazione mediante installazione di lampade a illuminazione a led presso gli svincoli delle stazioni autostradali;
- l'adeguamento dei sistemi di condizionamento e riscaldamento con installazione di una nuova caldaia per la palazzina della Direzione Generale;

Le attività hanno interessato anche i sistemi informatici, come di seguito elencati:

- proseguimento di hardening degli ambienti Nutanix con attivazione di nuovi servizi in modalità SaaS al fine di elevarne il livello di sicurezza;
- avvio del progetto di cambio modalità accesso remoto con dismissione di Citrix previsto per il 2026;
- 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 e innalzamento del livello di sicurezza delle autenticazioni sugli apparati;
- sviluppo e integrazione di tutte le piattaforme software (SAP, HR, Appalti, Adiuto, CMDBuild);
- revisione delle modalità di lavoro su macchina fisica con attivazione di NinjaOne come end point manager al fine di migliorare l'application maintenance sulle singole postazioni;
- avviata l'application maintenance su software di centrale operativa al fine di garantire i livelli di servizio attesi;
- restyling del sito web;
- avvio dell'analisi per rispondere ai requisiti NIS2 da completare entro il 2026.

## SICUREZZA E AMBIENTE

### *Tutela ambientale*

Concessioni Autostradali Venete ha avviato nel 2022, e sta attualmente gestendo, un progetto di assesment preliminare della biodiversità in collaborazione con Nature Tech 3Bee, con l'obiettivo di approfondire la conoscenza del patrimonio naturale presente lungo la propria infrastruttura e nei territori limitrofi. Il progetto, che coinvolge un tratto autostradale di competenza CAV e il Parco Cagnin di Mirano (VE), situato lungo il Passante di Mestre, si propone di analizzare come le infrastrutture possano contribuire concretamente alla tutela e al ripristino della biodiversità.

Il programma prevede l'analisi del rischio climatico, naturale e di biodiversità, e la valutazione dell'impatto dell'infrastruttura sugli ecosistemi circostanti. A tale scopo vengono utilizzate tecnologie avanzate: mappatura satellitare, algoritmi di machine learning, analisi di mappe e database pubblici, oltre a monitoraggi in campo tramite sensori IoT.

Pur nelle more dell'approvazione del nuovo Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, nel corso dell'anno 2025 è stata portata a compimento l'attività di elaborazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica relativo agli interventi previsti dal medesimo Piano.

Relativamente alla filtrazione delle acque di piattaforma si è dato corso a:

- l'esecuzione dei lavori di potenziamento degli impianti di smaltimento delle acque meteoriche dei piazzali delle stazioni autostradali, consistenti nell'inserimento e nell'integrazione di specifici sistemi filtranti all'interno delle caditoie esistenti;
- l'avvio dell'aggiornamento del progetto esecutivo di miglioramento delle prestazioni funzionali degli impianti di trattamento delle acque meteoriche e dei bacini di laminazione della A57 Tangenziale di Mestre tratto aperto;
- l'affidamento del servizio di elaborazione del progetto esecutivo di implementazione tecnologica e funzionale degli impianti di trattamento delle acque meteoriche lungo la A4 Passante di Mestre.

Per quanto riguarda gli aspetti idrologici, l'università di Padova ha completato lo 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. Con le nuove curve di possibilità pluviometrica, CAV sta avviando 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), istituita il 14 marzo 2022, con il patrocinio del Governo Italiano, aggrega un partenariato multisettoriale comprendente enti territoriali regionali e locali, istituzioni accademico-culturali nonché imprese di rilevanza strategica. Essa origina dalla necessità di implementare un paradigma di sviluppo sostenibile per il territorio veneziano, perseguendo obiettivi prioritari quali il rilancio socioeconomico locale, l'elaborazione di un framework integrato di sostenibilità e la catalizzazione di sinergie interattoriali.

I programmi promossi da Fondazione si basano su piani di intervento orientati a:

- Il riposizionamento ESG (Environmental, Social and Governance) dell'economia sociale territoriale;
- la realizzazione di un modello integrato di sviluppo sostenibile (ambientale, economico e sociale), configurato come best practice globale replicabile in contesti urbani internazionali.

Nell'ambito di tali iniziative, CAV come socio co-fondatore, eroga un supporto alla Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità per il raggiungimento di target di sostenibilità sociale, economica e ambientale. Tale partecipazione consente a CAV di integrare ("mettere a sistema") le competenze consolidate in innovazione infrastrutturale, digitalizzazione e sostenibilità, generando valore aggiunto territoriale.

L'operatività della Fondazione si articola su nove aree tematiche ("Cantieri"), caratterizzate da processi collaborativi continuativi tra aderenti. Il Cantiere di competenza primaria per CAV concerne la transizione energetica e la gestione ambientale, con coinvolgimento attivo nei sotto-cantieri specificati:

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

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 creare un modello integrato e

multidimensionale (economico, sociale, ambientale e culturale) di sviluppo sostenibile per il futuro di Venezia e del suo territorio funzionale metropolitano. Il modello di sostenibilità integrata si applica, infatti, alla città che è la proiezione della comunità che la vive, la “*civitas*”.

La Fondazione pone quindi al centro delle proprie azioni la Venezia funzionale, per guardare al futuro di una Venezia in ottica europea poiché la stessa è uno dei nodi urbani identificati a livello europeo, interconnessa all'interno della rete TEN-T (Trans-European Transport Network), infrastruttura cardine delle politiche europee per uno sviluppo strategico sostenibile, in linea con il Green Deal che prevede di rendere l'UE climaticamente neutrale entro il 2050.

Le città individuate come nodi urbani devono adottare un Piano di Mobilità Urbana Sostenibile (SUMP), che copra l'intera area funzionale.

Entro tale contesto stanno procedendo le attività del progetto Scenario-obiettivo di sostenibilità integrata, con la quale la Fondazione si prefigge di strutturare uno scenario condiviso tra i propri soci, inteso come visione d'insieme e mappa di trasformazione, guida e indirizzo per la città.

## **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.

Nel corso del 2025, CAV S.p.A. ha mantenuto aggiornato e monitorato il proprio Sistema di Gestione Integrato, certificato secondo le norme UNI EN ISO 9001:2015 per la Qualità, UNI EN ISO 14001:2015 per l'Ambiente, UNI ISO 39001:2016 per la Sicurezza del traffico stradale, UNI ISO 45001:2018 per la Salute e sicurezza sul lavoro, SA8000:2014 per la Responsabilità Sociale, UNI EN ISO 50001:2018 per l'Energia, UNI EN ISO 14064-1:2019 per la quantificazione delle emissioni di gas serra, e UNI/PdR 125:2022 per la Parità di Genere, con sorveglianza completata per UNI CEI EN ISO/IEC 27001:2022 sulla Sicurezza delle Informazioni.

RINA S.p.A., Organismo di Certificazione accreditato, ha condotto con esito positivo un ciclo completo di audit, inclusa la verifica ispettiva di sorveglianza per SA8000:2014 con conferma della certificazione, il rinnovo dello schema UNI CEI EN ISO/IEC 27001:2017 con transizione alla nuova edizione 2022, la certificazione dell'impronta di carbonio secondo UNI EN ISO 14064-1:2019, nonché le verifiche di sorveglianza per le UNI EN ISO 50001:2018, UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, UNI ISO 39001:2016, UNI ISO 45001:2018 e UNI/PdR 125:2022.

Tutte le attività si sono concluse con successo, confermando la piena conformità agli standard di qualità, sicurezza e sostenibilità. Questo percorso rafforza l'impegno di CAV per il miglioramento continuo dei sistemi di gestione, in linea con le normative vigenti e le strategie del settore infrastrutturale.

Nell'ottobre 2025 è avvenuta la nomina del nuovo Responsabile per il Sistema di Gestione Integrato, figura di riferimento per il sistema di gestione aziendale.

## **BILANCIO DI SOSTENIBILITA'**

La sostenibilità per CAV è una scelta di campo che coinvolge trasversalmente l'ambiente, la società e l'economia per contribuire positivamente a migliorare la qualità delle proprie attività e dell'area in cui opera, nella consapevolezza degli impatti positivi e negativi generati dalla gestione delle infrastrutture stradali.

Annualmente vengono pianificate le risorse economiche e operative da mettere a disposizione per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità che intende perseguire nel corso dell'anno. Lo sforzo messo in campo per integrare i

principi ESG in tutte le attività contribuisce a mitigare le problematiche derivanti dai cambiamenti climatici, perseguire la transizione digitale, e adeguare alle nuove tecnologie il lavoro.

Le attività per affrontare i problemi e le criticità ambientali, derivanti dal ruolo che la Società riveste nel settore dell'autotrasporto, un settore fondamentale per lo sviluppo socioeconomico ma associato a impatti ambientali significativi quali l'inquinamento atmosferico e le emissioni di gas serra, messe in campo dalla Società sono molteplici.

La Società CAV, in qualità di concessionaria autostradale, vincolata alla convenzione di concessione per le attività gestorie e di investimento, ha individuato, nel Piano Economico Finanziario e Piano Economico Regolatorio, gli obiettivi funzionali per uno sviluppo sostenibile in termini sociali, ambientali ed economici della propria attività.

Gli investimenti sono stati valutati rispetto ai criteri tecnici di screening previsti dalla tassonomia europea per identificare quelli orientati alla sostenibilità verde e quelli della sostenibilità sociale. Attualmente la tassonomia europea è focalizzata sugli investimenti con criteri ambientali (tassonomia verde), mentre la tassonomia sociale, ancora in fase di sviluppo, amplia il quadro su aspetti sociali quali condizioni di lavoro dignitose, il benessere delle comunità, rispetto dei diritti umani, e altri valori affini.

Gli investimenti sino a ora realizzati volti alla digitalizzazione di tutte le infrastrutture e dei processi gestionali hanno reso possibile un ammodernamento altamente innovativo, capace di assicurare elevanti standard di sicurezza, affidabilità e monitoraggio sia delle infrastrutture che del traffico, promuovendo una crescita sostenibile e valorizzante per il settore della mobilità.

Oggi CAV, grazie a questo ammodernamento, è in grado di monitorare in tempo reale l'intera rete stradale gestita e ha creato le basi per supportare in sicurezza la circolazione di veicoli a guida autonoma, anche se quest'ultimo ambito richiede una normativa specifica e adeguata, ancora in fase di definizione.

La piattaforma creata è pensata per espandersi facilmente e adattarsi a nuove necessità operative. Aiuta la comunicazione tra veicoli e infrastrutture, così come tra i veicoli stessi, e si integra con i futuri livelli di automazione. Inoltre, può svilupparsi ulteriormente o affiancare i progetti infrastrutturali previsti per le *smart road*. Il Bilancio di sostenibilità di CAV 2025, redatto su base volontaria, sottoposto a *limited assurance* si concentra sulla rendicontazione degli impatti ambientali, sociali e di governance allineati alla Direttiva UE 2022/2464 CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*) e al Decreto Legislativo 6 settembre 2024, n. 125 che dà attuazione alla direttiva stessa e, diversamente dal passato prevede una rendicontazione di doppia materialità riportante i temi ESG da due prospettive complementari:

- d'impatto: ove vengono valutati gli effetti negativi o positivi dell'azienda su ambiente, società e diritti umani (*outside-in*), come emissioni CO2 o sicurezza sul lavoro;
- finanziaria: ove vengono analizzati i fattori di sostenibilità che influenzano i risultati economici aziendali (*inside-out*), quali rischi climatici su infrastrutture autostradali o opportunità da *green finance*

Le precedenti rendicontazioni sono state redatte sulla base dei GRI (*Global Reporting Initiative*) standard internazionali di rendicontazione più flessibili basati sulla sola materialità d'impatto. Ora sulla base della normativa vigente vengono utilizzati i principi ESRS (*European Sustainability Reporting Standards*) atti a 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. Gli investimenti concernenti la sfera dello sviluppo sostenibile sui quali la Società è impegnata riflettono buona parte di tali principi, e precisamente:

- la salute e il benessere (Goal 3);
- la parità di genere (Goal 5);
- l'accesso all'acqua pulita e sicura (Goal 6);
- la disponibilità di energia pulita (Goal 7);
- le possibilità di lavoro e di beneficiare della crescita economica (Goal 8);
- la capacità di innovazione nelle infrastrutture (Goal 9);
- l'impegno a ridurre le disuguaglianze (Goal 10);
- l'urbanizzazione sostenibile (Goal 11);
- modelli di produzione e di consumo sostenibili (Goal 12);
- la necessità di agire per il clima (Goal 13);
- l'attenzione alla vita sulla terra (Goal 15);
- lo sviluppo di partnership per il raggiungimento degli obiettivi (Goal 17).

La rendicontazione si basa su 4 principali pilastri:

- 1) la sicurezza e l'innovazione tecnologica della rete, elementi cruciali per garantire una gestione più sostenibile e resiliente nel tempo;
- 2) la trasformazione digitale e efficientamento dei processi aziendali, indispensabili per migliorare la sicurezza, aumentare l'efficienza operativa e supportare uno sviluppo che rispetti i principi della sostenibilità;
- 3) la responsabilità ambientale, un impegno a tutela dell'ambiente naturale in tutte le sue diverse dimensioni;
- 4) l'importanza della governance e del capitale umano come fattori chiave per garantire elevati standard di servizio e per sostenere gli investimenti necessari a mantenere un sistema infrastrutturale moderno.

Questi pilastri sono fondamentali per l'attuazione della strategia operativo gestionale atta a garantire uno sviluppo economico e a produrre valore per il territorio in cui la Società opera, e per i quali investe importanti risorse economiche.

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

Il bilancio di Sostenibilità evidenzia una struttura di governance allineata con gli standard di best practice orientata al raggiungimento efficace ed efficiente degli obiettivi aziendali, con un costante occhio ai principi sociali del rispetto di legittimità, trasparenza e tracciabilità. Il rispetto di tali principi, su cui la Società basa la propria etica di business, è garantito da un articolato sistema di controllo interno e da un approfondito sistema di gestione dei rischi.

La *mission* di Società al servizio del territorio è supportata dai positivi risultati economici della gestione, che permettono investimenti per migliorare lo stato infrastrutturale della viabilità regionale.

## COMPLIANCE NORMATIVA

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

Il Responsabile Anticorruzione e Trasparenza (RPCT), durante l'anno 2025, ha provveduto a vigilare sul corretto adempimento della normativa in materia.

Si rileva che, a decorrere dal giorno 21 marzo 2025, il Responsabile sig. Paolo Bragato è stato sostituito dal dott. Nicola Pietrunti.

Analogamente, essendo il sig. Bragato anche Gestore delle operazioni antiriciclaggio ex D.lgs. 231/2007, da pari data risulta sostituito anche in questo compito dal dott. Nicola Pietrunti.

Si precisa che il sig. Bragato ricopriva l'incarico "ad interim" in virtù della cessazione dal servizio attivo del precedente Responsabile mentre al dott. Pietrunti risulta conferito un incarico triennale, come da indicazioni ANAC.

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 2025/2027 durante il mese di gennaio 2025 (e, durante il mese di gennaio 2026, sia stato posto in essere l'aggiornamento annuale per il triennio 2026/2028, come da indicazioni ANAC).

Durante l'anno 2025 risultano adempiute le richieste di creazione di alcune schede di monitoraggio presenti all'interno di "Società Trasparente", così come indicato dall'ANAC tramite la propria Delibera n. 495/2024. Vale precisare che la succitata Delibera risulta modificata nel dicembre 2025 e la Società si è adeguata alle nuove richieste.

I monitoraggi svolti durante il 2025 non hanno indicato alcun punto critico né in materia di applicazione di anticorruzione e trasparenza né in materia di antiriciclaggio e antiterrorismo.

Durante l'anno 2026 si provvederà a una revisione della procedura afferente all'ambito "whistleblowing" in virtù dell'approvazione delle Linee Guida ANAC n. 1 del 2025 (Delibera ANAC 478/2025, pubblicata in G.U. in data 29/12/2025) che hanno indicato alcune modifiche rispetto all'impianto precedente.

### *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 e comportamentale sintesi dei valori, dei principi e delle regole che ispirano o devono conformare l'opera della Società, affidando a un Organismo di Vigilanza collegiale il compito di vigilare sul funzionamento e sull'osservanza del Modello.

Il Modello è stato revisionato e aggiornato durante il periodo fine 2024 / inizio 2025 e il Consiglio di Amministrazione ne ha approvato le modifiche durante la seduta del 18 marzo 2025.

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

Durante l'anno 2025 l'Organismo ha posto in essere controlli e attività di audit su numerose aree societarie senza che fossero rilevate criticità.

### *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 2025, al fine di rinnovare l'incarico di DPO e consulente privacy, è stata svolta una procedura d'appalto pubblica.

Stante l'importanza dell'incarico e la necessità di continuità del servizio, si è deciso di indire la procedura indicando una durata triennale (2026/2028).

Alla conclusione di tale iter, vagliate le offerte di natura tecnica ed economica pervenute, è stato indicato come DPO l'avv. Alessandro Vasta dello Studio "Tonucci & Partners".

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.

A decorrere dal gennaio 2025 risulta istituito un gruppo di lavoro interno dedicato alla materia privacy al fine di riuscire a censire e analizzare i principali progetti che possano avere risvolti nello specifico ambito.

Durante l'anno 2025 si è valorizzato l'ambito delle c.d. "nuove tecnologie" (ad es. AI Act, Direttiva NIS 2 etc.) e l'impatto che esso ha avuto (e avrà) anche in materia privacy.

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.

#### *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"), istituita e prevista dalla Legge n. 262/2005 per le società quotate, è stata introdotta a fine 2023 nello Statuto di CAV su specifica richiesta degli Azionisti.

Tale adozione è stata prevista in quanto il c.d. modello 262 – nonostante non sia obbligatorio per CAV, che non è una società emittente azioni quotate - rappresenta un presidio di controllo efficace, poiché:

- consente di certificare l'attendibilità dei dati che confluiscono nel bilancio;
- garantisce che i numeri seguano processi corretti e conformi alle procedure amministrativo-contabili approvate e costantemente aggiornate;
- rafforza il sistema integrato di controllo interno attraverso attività di analisi e testing sui controlli relativi a voci di bilancio e processi materiali (in relazione a quest'ultimi si intende un processo aziendale, che incide in modo rilevante sull'informativa economico-finanziaria e sul corretto funzionamento del sistema di controllo interno).

Il modello 262, inoltre, grazie ad una sinergia con il modello 231 – che costituisce il presidio su reati societari e tributari - e con il SGI (Sistema di Gestione Integrato) - che consente, con procedure aziendali aggiornate, di descrivere e conseguentemente di gestire in modo coordinato le attività e i processi adottati in società – costituisce un sistema di governance e controllo integrato capace di presidiare i principali rischi aziendali: finanziari, penali e fiscali.

Proprio grazie a tale sistema di controllo integrato, a seguito delle attività poste in essere, nell'attestazione relativa all'anno 2024 sono stati individuati, per alcuni controlli testati, dei punti di miglioramento e, per perfezionare il presidio dei rischi, sono stati svolti dei controlli compensativi che hanno dato esito positivo.

Tali punti di miglioramento sono riconducibili a tre categorie:

- segregazione dei compiti attività fra chi esegue e chi successivamente verifica;
- formalizzazione e tracciabilità delle attività di controllo;

- introduzione di ulteriori controlli finalizzati a ottimizzare il presidio di specifici rischi.

Nell'anno 2025, con decorrenza dal 21 marzo, il Consiglio di Amministrazione ha nominato come Dirigente Preposto, Nicola Pietrunti – Direttore Amministrativo e Legale – che è subentrato a Paolo Bragato.

Il Dirigente Preposto ha sin da subito concentrato le attività da svolgersi nel 2025 al fine di risolvere i punti di miglioramento, precedentemente rilevati, avvalendosi, come per l'anno 2024, anche dell'assistenza specialistica di una società di consulenza esterna di primaria importanza.

CAV ha così definito dei piani di rimedio finalizzati a recepire tali punti rafforzando il proprio sistema di controllo interno.

Tale attività, aggiunta ai compiti previsti dalla normativa di settore – in particolare dall'art. 154 bis del T.U.F. (Testo Unico delle disposizioni in materia di intermediazione Finanziaria) – e dallo statuto societario è volta 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 Delegato, 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 particolare, anche nel corso del 2025 sono stati effettuati dei test di 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.

## **SITUAZIONE CONTENZIOSO**

Al 31 dicembre 2025 le posizioni totali pendenti in ambito contenzioso sono 10, di cui: 6 riguardano l'ambito tributario, 1 l'ambito civilistico, 3 l'ambito amministrativo.

### *Contenzioso tributario*

Il contenzioso tributario - riguardante 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) – nel corso degli anni ha avuto un notevole impatto sulla società, ma a oggi è nettamente diminuito (4 procedimenti tutti in grado d'appello) e destinato a esaurirsi.

A seguito del rigetto integrale di tutte le difese poste in essere da CAV e da altre concessionarie autostradali italiane da parte della Suprema Corte di Cassazione, nel dicembre 2024, la società ha, infatti, deciso – nella seduta del Consiglio di Amministrazione del 21 febbraio 2025 – di definire complessivamente tutta la vicenda chiudendo le posizioni ancora pendenti davanti l'Autorità Giudiziaria, regolarizzando le annualità passate non ancora notificate e iniziando a versare, in posizione di regolarità, il tributo (senza più sanzioni e interessi).

Seguendo tali direttive, CAV ha avviato le trattative al fine di addivenire a un accordo con l'ente concessionario della riscossione dei tributi e dei canoni per conto dei Comuni coinvolti definendo, inoltre, in modo tombale tutte le occupazioni e le relative metrature che costituiscono la base di calcolo dei relativi tributi.

Nel frattempo, nelle more delle trattative le sentenze di soccombenza che sono state emesse, in relazione alle posizioni pendenti, non sono state impugnate dalla società, che ha proceduto, invece, a saldare i tributi oggetto degli stessi provvedimenti.

La tematica inoltre, vista l'importanza nazionale, è stata portata - da AISCAT – all'attenzione del MIT affinché, unitamente al MEF, giunga a una soluzione tramite una modifica normativa.

Sono, poi, ancora pendenti 2 cause relative a unico contenzioso, azionato nel corso dell'anno 2024 da CAV nei confronti di un Comune e del proprio concessionario - demandato alla riscossione - in tema di sussistenza del presupposto di applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria e pubbliche affissioni, in relazione a talune asserite esposizioni pubblicitarie, presenti in un info point societario, situato all'interno di un'area di servizio.

#### *Contenzioso civilistico*

Sussiste ancora, in primo grado, una posizione, azionata da CAV per ottenere il ristoro dei danni materiali subiti alle proprie strutture (sicurvia centrale) a seguito di un sinistro stradale, che ha visto coinvolti più veicoli.

La pretesa è stata rivolta verso i proprietari dei veicoli coinvolti nel citato sinistro e le rispettive assicurazioni.

E' intervenuta, invece, sentenza d'appello – che ha confermato la sentenza di primo grado, entrambe con vittoria di CAV - nella causa riguardante il recupero di canoni annuali per l'attraversamento di tratti autostradali mediante l'apposizione di cavidotti per fibra ottica.

Nello specifico, la causa trae origine dal mancato versamento di canoni annuali previsti e disciplinati in 3 convenzioni, concluse da CAV con controparte, società di telecomunicazioni, che gestisce una rete di fibra ottica. Controparte non solo non ha versato quanto oggetto delle convenzioni ma ha chiesto che venisse accertata la nullità delle disposizioni contenute nelle convenzioni e, di conseguenza, la restituzione dei canoni già versati negli anni precedenti, sulla base della normativa in materia di telecomunicazioni (D.lgs. n. 259 del 2003 “Codice delle comunicazioni elettroniche”); tale normativa – tra le altre - esclude che Pubbliche Amministrazioni, Regioni, Province e Comuni possano imporre per l'impianto di reti - per l'esercizio dei servizi di comunicazione elettronica - oneri o canoni che non siano stabiliti per legge, ma tutt'al più, nel caso di occupazione di autostrade da parte di infrastrutture di telecomunicazione, un'indennità - prevista da decreto del Ministro dello sviluppo economico e quantificata dall'ufficio provinciale dell'Agenzia del territorio - da pagarsi in base all'effettiva diminuzione del valore del fondo.

La Corte d'Appello ha ritenuto che, fino all'emanazione del decreto ministeriale e alla previsione dell'indennità globale o annua che sostituisca i canoni liberamente concordati tra le parti, non vi sono ragioni per non ritenere dovuto il canone annuo pattuito nelle convenzioni, rigettando, pertanto, le difese avversarie.

#### *Contenzioso amministrativo*

Sono pendenti tre ricorsi in ambito amministrativo.

Nell'ambito del primo ricorso, pendente avanti al TAR Veneto (e per il quale non risulta, allo stato, fissata udienza), si inseriscono due ulteriori ricorsi per motivi aggiunti, nei termini che seguono:

- nel gennaio 2025 CAV ha depositato presso il TAR Veneto un ricorso per l'annullamento delle Note MIT (13 novembre 2024) - ART (01 agosto 2024) aventi a 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”;
- in linea con le motivazioni che hanno determinato la Società a impugnare tali Note, nel settembre 2025 è stato depositato nel medesimo giudizio un primo ricorso per motivi aggiunti, per l'annullamento delle Note MIT (06 agosto 2025) – ART (04 agosto 2025);
- in data 9 ottobre 2025, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (“ART”) ha reso il Parere n. 27/2025, avente a oggetto “Parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti reso dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente a

oggetto l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario relativo alla Convenzione ricognitiva sottoscritta, ai sensi dell'articolo 2, comma 290, della legge 27 dicembre 2007, n. 244, tra ANAS S.p.A. e Concessioni Autostradali Venete S.p.A.", formulando alcune prescrizioni e osservazioni su profili ritenuti critici ai fini della coerenza del Piano con il Sistema tariffario applicabile. Sulla base della considerazione per cui il Parere rappresenta l'atto conclusivo definitivo del procedimento nel quale sono state adottate le precedenti Note (già impugnate dalla Società), e per cui la mancata impugnazione dello stesso avrebbe comportato l'impossibilità di coltivare il giudizio avverso le Note medesime per sopravvenuta carenza di interesse, il Consiglio di Amministrazione, nella seduta dell'1 dicembre 2025, ha deliberato di proporre impugnazione del medesimo Parere (e della relativa Nota MIT di trasmissione), mediante proposizione di ricorso per motivi aggiunti, in ragione della lesività dello stesso e al fine di tutelare il patrimonio societario dai connessi effetti pregiudizievoli. Il secondo ricorso per motivi aggiunti è stato notificato in data 5 dicembre 2025.

Il secondo ricorso, invece, riguarda l'annullamento di una Delibera dell'ART n. 132/2024 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"*.

La causa è incardinata davanti al TAR Piemonte e alla prima udienza, tenutasi il 17 dicembre 2025 è stata presentata istanza di rinvio per consentire l'esame della successiva Delibera n. 211 del 2 dicembre 2025, che completa la regolamentazione di ART in materia di diritti minimi. CAV intende impugnarla con ricorso per motivi aggiuntivi da depositare nel medesimo giudizio, per ragioni di economicità processuale e al fine di garantire un'adeguata tutela giurisdizionale della propria posizione tramite la trattazione congiunta delle due impugnative. Il terzo ricorso riguarda invece la richiesta - da parte di una società - di annullamento di una determina del direttore tecnico e responsabile unico del progetto che l'ha esclusa da una Gara europea a procedura telematica aperta per un appalto.

La causa è incardinata davanti al TAR Veneto, che, allo stato, ha rigettato l'istanza cautelare avanzata dalla ricorrente, fissando udienza a gennaio 2026.

#### *Contenzioso successivo al 31 dicembre 2025*

Con afferenza al ricorso avanti al TAR Piemonte e riguardante l'annullamento della Delibera ART n. 132/2024, sopra meglio approfondito, durante il mese di febbraio 2026 CAV ha effettivamente incardinato un ulteriore ricorso per motivi aggiunti avverso i contenuti della Delibera n. 211/2025. Si è in attesa della fissazione dell'udienza.

#### *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 tecnici e economici" (G.U.R.I. – Serie Generale n. 229 del 30/09/2022).

Tale inserimento risulta confermato senza modifiche anche per l'anno 2026 (G.U.R.I. – Serie generale n. 227 del 30/09/2025).

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 2025 gli incidenti che si sono verificati nel sistema autostradale (chiuso più aperto) in concessione a CAV sono stati complessivamente 209, con un decremento del 10,68 % rispetto all'anno 2024. Di questi, 139 hanno coinvolto veicoli leggeri, con un decremento del 18,71 % rispetto all'anno 2024, mentre 70 hanno coinvolto veicoli pesanti, con un aumento del 11,11 % rispetto all'anno 2024.

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 2025 con il 2024 il tasso di sinistrosità dei veicoli leggeri (per 100 milioni di chilometri percorsi) passa da 12,35% del 2024 al 9,93% del 2025 (- 19,63%) mentre per i veicoli pesanti passa da 12,63% del 2024 al 13,92% del 2025 (+ 10,18%); il tasso complessivo passa da 12,43% al 10,98% portando una diminuzione del 11,62%.

Di seguito si espongono alcuni ulteriori dati di interesse.

Nel 2025 gli incidenti che hanno determinato danni alle persone ammontano a 99 con una diminuzione del 2,94% rispetto al 2024 quando ammontavano a 102; il relativo tasso per 100 milioni di chilometri percorsi passa a 5,20% con una diminuzione del 3,96% rispetto al 2024 per cui il relativo tasso valeva 5,42%.

Il numero delle persone ferite nel 2025 è pari a 144 con una diminuzione del -19,55% rispetto al 2024 quando ammontavano a 179; il relativo tasso passa a 7,57 % con una diminuzione del -20,40% rispetto al 2024 il cui valore corrispondente era pari a 9,51%.

Il numero delle persone decedute è pari a 2, mentre nel 2024 era pari a 3; il relativo tasso nel 2025 è pari a 0,11% con una diminuzione rispetto al 2024 del 34,04% poiché nel 2024 il tasso valeva 0,16%.

Anche nel 2025 la Società si è impegnata nel 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.

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 2025 si sono registrati complessivamente 4596 interventi con una diminuzione del 3,03% rispetto al 2024. Il tasso d'intervento espresso per 1 milione di chilometri percorsi è pari a 2,42% (con una diminuzione del 4,02% rispetto al 2024).

### *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 a 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. Verificano e registrano inoltre i dati relativi ai transiti eccezionali.

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

Infine, nel corso del 2025, si è completato l'iter operativo che ha portato alla sottoscrizione di un Protocollo per la gestione integrata e coordinata della viabilità in caso di emergenza sulla rete autostradale e stradale interconnessa, statale e regionale della Regione del Veneto.

E' stato istituito, su iniziativa di CAV che ne ha curato anche il coordinamento, un tavolo tecnico di lavoro finalizzato alla stesura di un protocollo unico stabile di collaborazione nella gestione delle criticità autostradali e stradali a Nordest che producono impatto sui flussi di traffico, sia programmate che di emergenza, con il coinvolgimento di tutti i soggetti gestori della viabilità del territorio nonché della Polizia Stradale - Compartimento per il Veneto e di tutte le Prefetture del Veneto.

Il lavoro di approfondimento, sintesi e pianificazione ha prodotto un documento operativo che consente di affrontare criticità complesse della rete viaria regionale attraverso procedure certe, condivise e codificate, garantendo un approccio comune e univoco a problematiche simili, indipendentemente da dove si verificano e comunque nel rispetto della specificità dell'evento e del territorio in cui si verifica.

Nello specifico, lo strumento operativo risultante dalla collaborazione dei diversi gestori introduce procedure di intervento e comunicazione che consentono di attivare, in caso di incidenti gravi, blocchi stradali prolungati o eventi programmati che possano pregiudicare la fluidità del traffico e la mobilità di persone e merci sul territorio, un quadro ragionato di percorsi alternativi lungo la viabilità autostradale e stradale, sia a breve che a medio e lungo raggio dalla localizzazione dell'evento. In questo modo risulta possibile favorire una più rapida risoluzione dell'evento e una migliore comunicazione verso l'utenza. Il documento potrà essere adottato già in occasione delle prossime sfide che attendono il territorio, in particolare le Olimpiadi invernali di Milano-Cortina 2026, costituendo un valido strumento di gestione e di infomobilità a servizio della rete viaria regionale, in grado di

prevenire e gestire operativamente eventuali problematiche derivanti dal congestionamento o dall'interruzione della viabilità, sia per eventi programmati che imprevedibili.

#### *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.

Resta fermo che gli Ausiliari sono costantemente collegati con il Centro Operativo aziendale per ottimizzare l'efficacia degli interventi su strada.

Nel corso del 2025 il gruppo degli Ausiliari della Viabilità è stato rinforzato, aumentando il numero dei componenti e inserendo la nuova figura del Capo Squadra. Tale innovazione organizzativa ha prodotto effetti positivi, migliorando l'operatività in strada e consolidando i rapporti con gli altri Istituti coinvolti nella gestione delle emergenze (Polizia Stradale, VV.FF., SUEM, Soccorso Stradale, ecc.).

#### *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 l'utenza, ecc.

Tutte le operazioni sono facilitate dalla presenza e dal rapporto diretto con gli Operatori di CAV.

Nel corso dell'anno 2025 questi servizi sono stati offerti sia presso il Centro Servizi di Mestre, che presso l'infopoint CAVhere, in area di servizio Arino Est, che ha fornito all'utenza che anche informazioni su viabilità, traffico, turismo, destinazioni ed eventi sul territorio.

Complessivamente nel corso del 2025 l'attività a favore della clientela si è concretizzata in 39.444 operazioni al Centro Servizi di Venezia/Mestre e a CAVhere (- 27% rispetto al 2024).

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

- 3.789 rapporti di mancato pagamento pedaggio (RMPP) incassati (+ 19%);
- 9.472 movimentazioni Telepass (consegne, ritiri, sostituzioni) (- 49%);
- 20.074 movimentazioni targhe (- 36%);

#### *Attività formativa con le scuole*

Nel corso dell'anno 2025 è stato firmato il rinnovo, per altri tre anni, del Protocollo d'intesa tra la Regione del Veneto, l'Ufficio Scolastico Regionale, le concessionarie autostradali e i gestori stradali veneti, nell'ambito del quale, in sinergia con la Polizia Stradale, CAV ha proposto, per il quarto 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.

I vari cicli di appuntamenti hanno riscontrato sempre una nutrita partecipazione in particolare nell'anno scolastico 2022-2023 di oltre 400, nell'anno scolastico 2023-2024 di oltre 700, nell'anno scolastico 2024-2025, di oltre 700 e nell'anno 2025-2026 sono previsti oltre 900 studenti.

#### *Pit stop vacanze*

Nel 2025, per il secondo anno consecutivo, 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 2025 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 6.128.000 litri di benzina (+2,58%); 18.147.000 litri di gasolio (+3,18%); 768.000 litri di GPL (-43,86%); 276.900 kg. di Metano (-28,82%); 6.006 kg di lubrificanti (+71,75%); le attività collaterali presso le medesime Aree di Servizio sono state pari a 816.000 (+8,95%). I bar e i ristoranti hanno registrato un fatturato totale, al netto di IVA, di € 7.145.000 (-3,12%); le attività commerciali collaterali (market) presso i medesimi bar e i ristoranti € 2.535.000 (-7,31%); le attività commerciali complementari € 6.071.000 (-0,34%). L'hotel di Marghera ha erogato servizi per € 5.473.000 (+10,68%). 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 2025, hanno determinato proventi netti per € 4.345.000 (-1,27%).

## RAPPORTI CON AUTOSTRADE DELLO STATO

Nel mese di aprile 2025 Autostrade dello Stato S.p.A. è subentrata nell'azionariato di CAV in sostituzione di ANAS S.p.A., in attuazione di quanto disposto nell'ambito del quadro normativo di riorganizzazione del settore autostradale di cui al D.L. n. 121/2021 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 156/2021 e dal D.L. n. 155/2024 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 189/2024.

Tale operazione di trasferimento della partecipazione azionaria ha comportato un'intensa attività amministrativa di supporto, finalizzata al subentro di Autostrade dello Stato, in luogo di ANAS, anche negli obblighi facenti capo a quest'ultima. In particolare, Autostrade dello Stato è subentrata negli obblighi di cui alla documentazione finanziaria del Project bond, oltre che negli atti ricognitivi e confermativi facenti capo ad ANAS.

Dopo la positiva conclusione delle attività propedeutiche al subentro, sono state avviate diverse progettualità, tra cui la sperimentazione di un sistema di rilevamento e allertamento automatico basato su moduli di Intelligenza Artificiale applicata ai sistemi esistenti di videosorveglianza sulle tratte autostradali gestite, da integrare nel Centro Operativo di CAV, in grado di inviare allarmi di intervento in tempo reale finalizzati alla rilevazione e alla gestione di eventi critici (quali, a titolo meramente esemplificativo, incidenti, principi di incendio, veicoli fermi, pedoni in carreggiata, etc.), nel comune obiettivo di migliorare i livelli di servizio all'utenza e l'efficace organizzazione delle attività di intervento, soccorso e segnalazione a presidio della sicurezza della circolazione stradale.

Tali attività vengono promosse grazie allo stanziamento di risorse previsto dal D.L. 73/2025 ad Autostrade dello Stato destinate allo sviluppo di progetti ad alto contenuto tecnologico e innovativo, da implementare sulla rete delle società partecipate. In particolare, i progetti hanno lo scopo di innalzare i livelli di sicurezza attraverso iniziative per il monitoraggio e la sorveglianza delle infrastrutture, quali il monitoraggio strutturale, la sorveglianza di reti di recinzione paramassi e segnaletica con l'impiego di droni, l'integrazione dell'intelligenza artificiale ("IA") per massimizzare l'efficacia delle operazioni di soccorso dei Vigili del Fuoco e l'avvio della modellazione informativa (BIM) su opere prioritarie con l'integrazione di sistemi predittivi per la manutenzione basata su dati real-time.

## 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. Nel 2025, CAV ha messo a disposizione le risorse derivanti dai propri flussi di cassa, consentendo la disponibilità di opere nell'ottica di un crescente arricchimento del territorio veneto.

### HUB DIGITALE MOBILITÀ REGIONALE, MAAS E VEN-QCI

Si sono concluse nel corso del 2025, 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.

Sempre di concerto con la Regione, quale logica evoluzione del progetto Hub digitale, si è proseguito e concluso il 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". Attualmente si è arrivati alla fase di conduzione, che si concluderà a Giugno 2026.

Per quanto riguarda il progetto VEN-QCI, nel contesto della sicurezza delle comunicazioni, si è proseguito con il deployment della rete pilota tra Regione Veneto, CAV S.p.A. e Università degli Studi di Padova e 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, si è chiusa la fase di sperimentazione, i 4 nodi sono pienamente operativi.

### 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 a 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. 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 2025 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 2025 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. pubblichi 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 a 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.

Con riferimento a tale aspetto, 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 2 ottobre 2025) e l'Assemblea dei soci (in data 21 ottobre 2025) hanno approvato una distribuzione infrannuale di riserve in favore del socio Regione del Veneto. Sull'argomento si rinvia anche ai paragrafi dedicati "Distribuzione riserve" "Il Project bond e aspetti correlati, Indicatori finanziari - Distribuzione di riserve".

## **SOCIETA' PARTECIPATE**

La Società partecipa unicamente a 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 a un importo pari a € 116.330 e la quota di partecipazione di CAV è dello 1,15% 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 a essere perfezionato, a mezzo di specifico contratto, da ciascun consorziato interessato nella procedura.

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

Al fine di ottemperare a quanto richiesto dall'art. 2428 c.c. si precisa che la Società:

- non detiene azioni proprie;
- non detiene strumenti finanziari;
- non ha sedi secondarie.

**BILANCIO D'ESERCIZIO**  
**AL 31.12.2025**

## STATO PATRIMONIALE

<b>ATTIVITA'</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
<b>A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI</b>	-	-
<b>B) IMMOBILIZZAZIONI</b>		
<i>I. Immobilizzazioni immateriali</i>		
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	0	750
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	8.934.170	5.062.931
7) Altre immobilizzazioni immateriali	<u>342.784.095</u>	<u>389.849.929</u>
	351.718.265	394.913.610
<i>II. Immobilizzazioni materiali</i>		
1) Terreni e fabbricati	1.342	1.499
2) Impianti e macchinario	40.676	-
3) Attrezzature industriali e commerciali	10.682	6.973
4) Altri beni	<u>1.901.990</u>	<u>1.686.981</u>
	1.954.690	1.695.453
<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
<b>Totale immobilizzazioni</b>	<u><u>353.674.013</u></u>	<u><u>396.610.121</u></u>
<b>C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>		
<i>I. Rimanenze</i>		
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.256.893	1.333.857
<i>II. Crediti</i>		
1) Verso clienti:		
-esigibili entro 12 mesi	2.457.198	3.394.442
-esigibili oltre 12 mesi	145.196	162.672
5-bis) Crediti tributari		
-esigibili entro 12 mesi	1.098.896	255.795
-esigibili oltre 12 mesi	-	-
5-ter) Imposte anticipate	5.044.637	3.154.177
5-quater) Verso altri:		
-esigibili entro 12 mesi	67.939.266	58.897.775
-esigibili oltre 12 mesi	<u>126.362.942</u>	<u>127.660.983</u>
	203.048.135	193.525.844

	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
<i>III. Attività finanziarie che non costituiscono</i>		
<i>Immobilizzazioni</i>	-	-
<i>IV. Disponibilità liquide</i>		
1) Depositi bancari e postali	29.511.457	65.205.849
3) Danaro e valori in cassa	<u>94.113</u>	<u>95.354</u>
	29.605.570	65.301.203
Totale attivo circolante	<u>233.910.598</u>	<u>260.160.904</u>
<i>D) RATEI E RISCONTI ATTIVI</i>	410.333	817.195
<i>TOTALE ATTIVITA'</i>	<u>587.994.944</u>	<u>657.588.220</u>

<b>PASSIVITA'</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</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	218.329.447	230.599.384
- Riserva vincolata per infrastrutturazione viaria	-	9.776.227
- Riserva vincolata per sanzioni e penali	175.000	175.000
IX. Utile (perdita) di esercizio	30.424.019	29.327.688
	<u>251.328.466</u>	<u>272.278.299</u>
<b>B) FONDI PER RISCHI E ONERI</b>		
4) Altri:		
a) per rischi	1.501.400	386.708
b) per oneri	250.000	
c) per rinnovi	5.522.000	10.266.000
	<u>7.273.400</u>	<u>10.652.708</u>
<b>C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO</b>	506.241	500.572
<b>D) DEBITI</b>		
1) Obbligazioni		
- entro 12 mesi	51.589.265	51.998.854
- oltre 12 mesi	229.578.731	281.167.996
7) Debiti verso fornitori	21.456.387	17.563.644
12) Debiti tributari	3.029.246	883.825
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.971.517	1.627.001
14) Altri debiti	21.028.620	20.657.357
	<u>328.653.766</u>	<u>373.898.677</u>
<b>E) RATEI E RISCOINTI PASSIVI</b>	233.071	257.964
<b>TOTALE PASSIVITA'</b>	<u><u>587.994.944</u></u>	<u><u>657.588.220</u></u>

## CONTO ECONOMICO

	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
<b>A) VALORE DELLA PRODUZIONE</b>		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	176.899.498	174.740.838
5) Altri ricavi e proventi:		
- Ricavi e proventi diversi	1.955.752	3.385.880
- Contributi in conto esercizio	767.095	88.797
	<u>179.622.345</u>	<u>178.215.515</u>
<b>B) COSTI DELLA PRODUZIONE</b>		
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	843.989	687.674
7) Per servizi	39.308.844	40.957.534
8) Per godimento di beni di terzi	1.414.898	1.432.328
9) Per il personale:		
a) salari e stipendi	14.388.987	13.768.009
b) oneri sociali	4.695.627	4.549.725
c) trattamento di fine rapporto	1.013.152	983.779
e) altri costi	632.614	697.984
	<u>20.730.380</u>	<u>19.999.497</u>
10) Ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni Immateriali	49.993.289	49.549.664
b) ammortamento delle immobilizzazioni Materiali	715.507	549.263
	<u>50.708.796</u>	<u>50.098.927</u>
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	76.964	2.821
13) Altri accantonamenti		
b) Accantonamento al fondo per rinnovi	5.522.000	10.266.000
c) Utilizzo fondo per rinnovi	-10.266.000	-11.744.000
14) Oneri diversi di gestione	21.971.848	20.041.810
	<u>130.311.719</u>	<u>131.742.591</u>
<b>DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	49.310.626	46.472.924
<b>C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>		
16) Altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi	1.585.670	3.792.520
17) Interessi e altri oneri finanziari	8.014.199	9.205.205
	<u>-6.428.529</u>	<u>-5.412.685</u>
<b>D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE</b>	<u>-</u>	<u>-</u>
	-	-

<i>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</i>	42.882.097	41.060.239
20) Imposte sul reddito dell'esercizio		
a) imposte correnti	14.348.538	12.398.892
b) imposte differite	-	-
c) imposte anticipate	<u>-1.890.460</u>	<u>-666.341</u>
	-12.458.078	-11.732.551
21) Utile (perdita) dell'esercizio	30.424.019	29.327.688

## RENDICONTO FINANZIARIO

	31.12.2025	31.12.2024
<b>A. Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)</b>		
Utile netto d'esercizio	30.424.019	29.327.688
Imposte sul reddito	12.458.078	11.732.551
Interessi passivi/ (interessi attivi)	6.428.529	5.412.685
<b>1. Utile (perdita) dell'esercizio prima di imposte sul reddito, interessi, dividendi, e plus/minusvalenze da cessione</b>	<b>49.310.626</b>	<b>46.472.924</b>
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamento al fondo rischi e oneri	5.522.000	10.266.000
Utilizzo fondo rischi e oneri	-10.266.000	-11.744.000
Accantonamento al fondo TFR	1.013.152	983.779
Altri accantonamenti	1.364.692	-46.300
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	49.993.289	49.549.664
Ammortamento tecnico immobilizzazioni materiali	715.507	549.263
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	0	0
<i>Totale rettifiche non monetarie</i>	<i>48.342.640</i>	<i>49.558.406</i>
<b>2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn</b>	<b>97.653.266</b>	<b>96.031.330</b>
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
(Incremento) Decremento delle rimanenze	76.964	2.821
(Incremento) Decremento dei crediti vs clienti	954.720	-452.324
(Incremento) Decremento dei crediti tributari	-843.101	419.260
(Incremento) Decremento degli altri crediti	-7.743.450	13.851.607
(Incremento) Decremento dei ratei e risconti attivi	406.862	-75.682
(Decremento) Incremento debiti verso fornitori	3.892.743	-1.420.454
(Decremento) Incremento debiti tributari (imposte indirette)	-307.702	280.532
(Decremento) Incremento debiti vs. istituti di previdenza	344.516	736.701
(Decremento) Incremento altri debiti (esclusi importi già compresi in altre voci)	371.263	-253.041
(Decremento) Incremento ratei/risconti passivi	-24.893	-28.312
<i>Totale variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>-2.872.078</i>	<i>13.061.108</i>
<b>3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn</b>	<b>94.781.188</b>	<b>109.092.438</b>
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	-5.307.383	-4.137.240
(Imposte sul reddito pagate)	-11.895.416	-14.349.285
(Utilizzo dei fondi)	-1.007.483	-972.053
<i>Totale altre rettifiche</i>	<i>-18.210.282</i>	<i>-19.458.578</i>
<b>Flusso finanziario dell'attività operativa (A.)</b>	<b>76.570.907</b>	<b>89.633.860</b>
<b>B. Flussi finanziari derivanti dall'attività di investimento</b>		
<i>Attività di investimento</i>		
(Aumento) di immobilizzazioni immateriali	-7.026.572	-7.524.024
Decremento di immobilizzazioni immateriali	228.628	1.925.572
(Aumento) di immobilizzazioni materiali	-975.475	-1.349.645
Decremento di immobilizzazioni immateriali (al netto dei fondi)	731	2.990
<b>Flusso finanziario dell'attività di investimento (B.)</b>	<b>-7.772.688</b>	<b>-6.945.107</b>
<b>C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
Rata di rimborso obbligazioni	-53.120.000	-49.800.000
Distribuzione di riserve	-51.373.852	0
<b>Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C.)</b>	<b>-104.493.852</b>	<b>-49.800.000</b>
Aumento (diminuzione) delle disponibilità liquide	-35.695.633	32.888.753
Disponibilità Liquide Iniziali	65.301.203	32.412.450
Disponibilità liquide finali	29.605.570	65.301.203

# NOTA INTEGRATIVA

## STRUTTURA E CONTENUTO DEL BILANCIO

Il bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2025 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.

#### *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 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.

#### *Fondo oneri futuri*

I fondi per oneri rappresentano passività di natura determinata ed esistenza certa, stimate nell'importo o nella data di sopravvenienza, connesse a obbligazioni già assunte alla data di bilancio, ma che avranno manifestazione numeraria negli esercizi successivi.

#### *Imposte anticipate e differite*

La loro contabilizzazione deriva dalle differenze temporanee, che si riverseranno in esercizi successivi, tra il valore attribuito a un'attività o a 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 4,55% ai fini IRAP (+0,65 rispetto all'anno precedente come previsto dall'Art. 2, co. 1 lett. a), L.R. n. 32/2024) 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 € 43.195.345. I movimenti avvenuti nell'esercizio si possono così riassumere:

	Saldo al 31.12.2024	Incremento	Decremento	Giroconto	Saldo al 31.12.2025
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	750	0	750	0	0
Immobilizzazioni in corso e acconti	5.062.931	7.001.716	33.072	-3.097.405	8.934.170
Altre immobilizzazioni immateriali	389.849.929	0	50.163.239	3.097.405	342.784.095
<b>Totale</b>	<b>394.913.610</b>	<b>7.001.716</b>	<b>50.197.061</b>	<b>0</b>	<b>351.718.265</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; m) a studi di fattibilità.

Il decremento di € 33.072 si riferisce alla quota di competenza di contributo PNC maturato relativamente al sistema di monitoraggio dinamico.

Si segnala lo spostamento da *immobilizzazioni in corso e acconti* ad *altre immobilizzazioni immateriali* per l'importo pari a 3.097.405, come dettagliato nella tabella seguente.

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

	Saldo al 31.12.2024	Incremento	Decremento	Giroconto	Saldo al 31.12.2025
Altre opere realizzate sulla tratta gestita	101.020	301.347	0	0	402.367
E-roads	1.067.960	615.042	0	-1.644.903	38.099
Nuova piattaforma software (SGI)	0	395.990	0	-395.990	0
Aree di servizio	48.800	0	0	0	48.800
Casse automatiche	260.297	832.667	0	-361.747	731.217
Riqualficazione asset	1.457.171	2.263.386	0	-694.765	3.025.792
Sistema di monitoraggio dinamico	0	33.072	33.072	0	0

Studi di fattibilità	851.621	0	0	0	851.621
Opere d'Arte Adeguamento sismico e statico	364.761	2.209.622	0	0	2.574.383
Riqualificazione dell'uscita di Padova Est in carreggiata Ovest	527.572	0	0	0	527.572
Digitalizzazione archivio societario	383.729	350.590	0	0	734.319
<b>Totale</b>	<b>5.062.931</b>	<b>7.001.716</b>	<b>33.072</b>	<b>-3.097.405</b>	<b>8.934.170</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 rotatoria 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 rotatoria 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 a 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 31.12.2024	Costo storico		Saldo al 31.12.2025	Ammortamenti accumulati			Saldo al 31.12.2025	Immobilizzazioni immateriali nette Saldo al 31.12.2025
		Incrementi per acquisizioni / giroconti	Decrementi		Saldo al 31.12.2024	Ammortamenti del periodo	Incrementi		
Passante Autostradale di Mestre	705.199.639	0	0	705.199.639	475.393.061	28.725.823	0	504.118.884	201.080.755
Opere complementari e di completamento	226.907.986	0	0	226.907.986	128.068.632	12.355.087	0	140.423.719	86.484.267
Indennizzo riconosciuto alla Società Ve/Pd	74.689.185	0	0	74.689.185	48.805.917	3.235.409	0	52.041.326	22.647.859
Altre opere realizzate sulla tratta gestita	7.362.089	0	0	7.362.089	3.885.942	434.521	0	4.320.463	3.041.626
Messa in sicurezza della SP 81	5.384.004	0	0	5.384.004	3.384.622	249.923	0	3.634.545	1.749.459

Nodo viario di San Giuliano a Mestre	7.746.853	0	0	7.746.853	4.887.189	357.458	0	5.244.647	2.502.206
Ristrutturazione caserma per la Polizia Stradale	300.000	0	0	300.000	169.779	16.278	0	186.057	113.943
Rotatoria innesto raccordo Marco Polo – SS14	800.000	0	0	800.000	455.965	43.004	0	498.969	301.031
Sistemazione A27 - A57	5.633.418	0	0	5.633.418	2.285.924	418.436	0	2.704.360	2.929.058
Nuova piattaforma software (SGI)	9.109.584	395.990	68.813	9.436.761	5.167.721	1.608.461	0	6.776.182	2.660.579
E-roads	15.186.503	1.644.903	0	16.831.406	2.222.218	1.685.940	0	3.908.158	12.923.248
Casse automatiche	2.915.574	361.747	0	3.277.321	505.031	333.403	0	838.434	2.438.887
Riqualificazione asset	3.632.038	694.765	26.000	4.300.803	46.748	496.093	0	542.841	3.757.962
Nuovo COA Polizia stradale	300.000	0	75.887	224.113	38.195	32.703	0	70.898	153.215
<b>Totale</b>	<b>1.065.166.873</b>	<b>3.097.405</b>	<b>170.700</b>	<b>1.068.093.578</b>	<b>675.316.944</b>	<b>49.992.539</b>	<b>0</b>	<b>725.309.483</b>	<b>342.784.095</b>

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

#### *Informazioni sulle movimentazioni antecedenti al 1° gennaio 2025*

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 compreso 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.

Si segnalano le seguenti entrate in esercizio: nel corso dell'anno 2020, la piattaforma software (SGI); nel corso dell'anno 2021, le E-roads e le nuove casse automatiche; nel corso dell'anno 2022, la riqualificazione asset; nel corso dell'anno 2023, il nuovo COA Polizia Stradale.

#### *Informazioni sulle movimentazioni dell'esercizio 2025*

Nel corso del 2025, si segnalano, nell'ambito del progetto E-Roads, che sono state completate ed entrate in esercizio opere per un valore complessivo di € 1.644.903. Nello specifico, € 1.124.694 sono riconducibili alla realizzazione di due aree di sosta per mezzi pesanti in corrispondenza degli svincoli autostradali di Spinea e Preganziol, mentre i restanti € 520.209 si riferiscono ad altri interventi. Si è provveduto all'aggiornamento tecnologico dei sistemi di esazione pedaggio attraverso la fornitura nuove casse automatiche per € 361.747 con lo scopo di efficientare le operazioni di pagamento dei pedaggi.

### Immobilizzazioni materiali

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

	Saldo al 31.12.2024	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2025
Terreni e fabbricati	1.499	0	157	1.342
Impianti e macchinario	0	45.196	4.520	40.676
Attrezzature industriali e commerciali	6.973	7.609	3.900	10.682
Altri beni	1.686.981	922.670	707.661	1.901.990
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>1.695.453</b>	<b>975.475</b>	<b>716.238</b>	<b>1.954.690</b>

I movimenti intervenuti nell'esercizio si possono così riassumere:

Immobilizzazioni materiali	Costo storico			Ammortamenti accumulati					Immobilizzazioni materiali nette
	Saldo al 31.12.2024	Incrementi per acquisizioni	Decrementi per vendite	Saldo al 31.12.2025	Saldo al 31.12.2024	Ammortamenti del periodo	Decrementi per vendite	Saldo al 31.12.2025	Saldo al 31.12.2025
Terreni e fabbricati	18.997	0	0	18.997	17.498	157	0	17.655	1.342
Impianti e macchinario	616.068	45.196	0	661.264	616.068	4.520	0	620.588	40.676
Attrezzature industriali e commerciali	96.595	7.609	0	104.204	89.622	3.900	0	93.522	10.682
Altri beni	5.061.053	922.670	6.285	5.977.438	3.374.072	706.930	5.554	4.075.448	1.901.990
<b>Totale</b>	<b>5.792.713</b>	<b>975.475</b>	<b>6.285</b>	<b>6.761.903</b>	<b>4.097.260</b>	<b>715.507</b>	<b>5.554</b>	<b>4.807.213</b>	<b>1.954.690</b>

I terreni e fabbricati si riferiscono a costruzioni leggere.

Gli impianti e macchinario si riferiscono per € 602.089 a impianti sgombraneve e spargisale e per € 13.979 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, pari a € 975.475, è riconducibile per € 888.413 all'acquisto di automezzi, per € 45.196 a impianti sgombraneve, per € 7.609 all'acquisto di attrezzature varie e per i restanti € 34.257, 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 31.12.2024	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2025
Altre Società:				
• Consorzio Autostrade Italiane Energia	1.058	0	0	1.058
Totale	1.058	0	0	1.058

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	115.721	0	1,15

(\*) I dati si riferiscono al progetto di bilancio al 31 dicembre.2025 approvato dal Consiglio Direttivo del 26 gennaio 2026.

### Rimanenze

La voce diminuisce di € 76.964 ed è così composta:

	31.12.2025	31.12.2024
Beni di consumo	156.705	164.641
Beni destinati alla manutenzione	1.100.188	1.169.216
Totale	1.256.893	1.333.857

### Crediti

Ammontano a € 203.048.135 e registrano un aumento di € 9.522.291 rispetto all'esercizio precedente.

Non vi sono crediti di scadenza superiore a 5 anni.

La voce è così composta:

	31.12.2025	31.12.2024
Crediti verso clienti:		
• esigibili entro 12 mesi	2.457.198	3.394.442
• esigibili oltre 12 mesi	145.196	162.672
Crediti tributari		
• esigibili entro 12 mesi	1.098.896	255.795
• esigibili oltre 12 mesi	0	0
Imposte anticipate	5.044.637	3.154.177
Crediti verso altri:		
• esigibili entro 12 mesi	67.939.267	58.897.775
• esigibili oltre 12 mesi	126.362.942	127.660.983
Totale	203.048.135	193.525.844

I crediti verso clienti diminuiscono di € 954.720 e si compongono come segue:

	31.12.2025	31.12.2024
Clienti	164.243	777.369
Clienti per fatture da emettere	2.438.151	2.779.745
<b>Totale</b>	<b>2.602.394</b>	<b>3.557.114</b>

I crediti per fatture da emettere comprendono € 154.261 per canoni di attraversamento (di cui per un importo pari a € 145.196 si prevede l'incasso oltre i 12 mesi), € 2.134.415 per royalties relative alle aree di servizio e € 149.475 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 attualizzati 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 € 843.101 rispetto all'esercizio precedente:

	31.12.2025	31.12.2024
Erario c/IVA	1.098.896	0
Erario c/credito IRES	0	47.277
Erario c/credito IRAP	0	207.989
Erario c/recupero sostituito d'imposta	0	529
<b>Totale</b>	<b>1.098.896</b>	<b>255.795</b>

La voce *imposte anticipate* aumenta di € 1.890.460 rispetto all'esercizio precedente e si riferisce a:

	31.12.2025		31.12.2024	
	Ammontare differenze temporanee	Effetto fiscale	Ammontare differenze temporanee	Effetto fiscale
Manutenzioni su immobilizzazioni materiali	214.438	51.465	108.050	25.932
Compensi amministratori	26.659	6.398	8.179	1.963
Svalutazione crediti	229.431	55.063	229.431	55.063
Accantonamenti fondi rischi e oneri	1.500.795	360.191	0	0

Fondo per rinnovi	19.011.854	4.562.845	12.796.745	3.071.219
Quote associative	36.150	8.676	0	0
<b>Totale</b>	<b>21.019.327</b>	<b>5.044.637</b>	<b>13.142.405</b>	<b>3.154.177</b>

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

I *crediti verso altri* aumentano di € 7.743.450 e si compongono come segue:

	31.12.2025	31.12.2024
Società autostradali Interconnesse	34.546.302	32.598.974
Disponibilità liquide vincolate		
• esigibile entro 12 mesi	29.569.868	22.298.598
• esigibile oltre 12 mesi	126.332.221	127.631.062
Contributi PNC	126.247	590.221
Crediti vs Regione del Veneto (VEN-QCI)	200.000	131.187
Crediti vs Regione del Veneto (Digital Hub)	581.967	500.000
Crediti vs Regione Veneto (MaaS)	1.369.596	1.248.849
Credito vs Regione Veneto Piattaforma Digitale	32.787	-
Vari		
• esigibile entro 12 mesi	1.512.499	1.529.946
• esigibile oltre 12 mesi	30.721	29.921
<b>Totale</b>	<b>194.302.208</b>	<b>186.558.758</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 cui disponibilità 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 € 114.022.090 (di cui € 84.452.222 oltre 12 mesi); b) *maintenance reserve account* di € 11.945.435 (interamente oltre 12 mesi); c) *debt service reserve account* di € 29.934.564 (interamente oltre 12 mesi). Si precisa che la quota oltre 12 mesi non viene aggiornata 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 diminuisce di € 35.695.633 ed è così composta:

	31.12.2025	31.12.2024
Depositi bancari e postali	29.511.457	65.205.849

Denaro e valori in cassa	94.113	95.354
Totale	29.605.570	65.301.203

I *depositi bancari e postali* sono costituiti da: a) depositi postali di € 187.863; b) depositi bancari di € 29.213.318; c) versamenti pedaggi non ancora accreditati in c/c di € 110.276.

#### *Ratei e risconti attivi*

Registrano un decremento di € 406.862 rispetto all'esercizio precedente.

	31.12.2025	31.12.2024
Risconti attivi	382.848	435.640
Ratei attivi	27.485	381.555
Totale	410.333	817.195

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 diminuisce rispetto all'esercizio precedente di € 20.949.833 ed è così composto:

	Saldo al 31.12.2024	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2025
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	230.599.384	29.327.688	41.597.625	218.329.447
- Riserva vincolata infrastrutturazione viaria	9.776.227	0	9.776.227	0
- Riserva vincolata per sanzioni e penali	175.000	0	0	175.000
IX. Utile (perdita) dell'esercizio	29.327.688	30.424.019	29.327.688	30.424.019
Totale	272.278.299	59.751.707	80.701.540	251.328.466

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

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.

Nel corso del 2025 la Società ha eseguito il pagamento della distribuzione di riserve, per euro 51.373.852 (da imputarsi per euro 9.776.227 alla "riserva vincolata per infrastrutturazione viaria" e per il restante importo alla voce "Altre Riserve – Riserva Straordinaria").

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

Natura / Descrizione	Importo	Possibilità di utilizzo	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
				Per copertura perdite	Per altre ragioni
Capitale					
Capitale Sociale	2.000.000				
Riserve di utili					
Riserva legale	400.000	B	0	-	-
Riserva straordinaria (quota disponibile)	218.329.447	A, B, C	218.329.447		
Riserva straordinaria (quota indisponibile)	0		0		
Riserva vincolata	0		0		
Riserva vincolata	175.000	B	0		
Totale	220.904.447		218.329.447		
Quota non distribuibile			0		
Residua quota distribuibile			218.329.447		

Legenda

A: per aumento di capitale

B: per copertura perdite di esercizio

C: per distribuzione ai soci

	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserva vincolata infrastrutturazione viaria	Riserva vincolata penali	Risultato dell'esercizio	Totale
All'inizio dell'esercizio 2024	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 dell'esercizio 2024						29.327.688	29.327.688

Alla chiusura dell'esercizio 2024	2.000.000	400.000	230.599.384	9.776.227	175.000	29.327.688	272.278.299
A riserva straordinaria			29.327.688				29.327.688
Utilizzo del risultato d'esercizio 2024						-29.327.688	-29.327.688
Utilizzo riserve			-41.597.625	-9.776.227			-51.373.852
Risultato al 31.12.2025						30.424.019	30.424.019
Al 31.12.2025	2.000.000	400.000	218.329.447	0	175.000	30.424.019	251.328.466

### Fondo per rischi e oneri

Registra un decremento netto di € 3.379.308. I movimenti avvenuti nel corso dell'esercizio sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2024	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2025
Fondo per rischi	386.708	1.250.795	136.103	1.501.400
Fondo per oneri	0	250.000	0	250.000
Fondo per rinnovi	10.266.000	5.522.000	10.266.000	5.522.000
<b>Totale</b>	<b>10.652.708</b>	<b>7.022.795</b>	<b>10.402.103</b>	<b>7.273.400</b>

Il *fondo per rischi* comprende lo stanziamento riferito al contenzioso in essere per Tosap, Cosap e Canone Unico Patrimoniale. La quantificazione di questa voce, ottenuta anche dal confronto attivo con i concessionari coinvolti, si rivela ragionevolmente attendibile e puntuale ed è il risultato finale di un processo di valutazione volto al rispetto dei principi di imparzialità, oggettività e verificabilità.

Il *fondo oneri* include lo stanziamento relativo al rafforzamento delle attività di vigilanza e controllo del Concedente. Tale passività, pur essendo certa nell'ammontare, è stata classificata tra i fondi poiché la data di sopravvenienza del debito non è ancora determinabile.

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 € 5.669. I movimenti intervenuti nell'esercizio sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2024	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2025
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	500.572	1.013.152	1.007.483	506.241

L'incremento si riferisce all'accantonamento relativo all'esercizio; il decremento comprende 79.400 per anticipi e liquidazioni di fine rapporto, e 928.083 per versamenti al Fondo di garanzia TFR, al Fondo Astri e ad altre forme di previdenza integrativa, nonché altri.

### Debiti

Ammontano a € 328.653.766 e registrano un decremento di € 45.244.911. I debiti esigibili oltre 5 anni ammontano a € 0.

La voce è così costituita:

A) Obbligazioni

La voce ammonta a € 281.167.966. I movimenti intervenuti nel periodo sono i seguenti:

	Saldo al 31.12.2024	Incremento	Decremento	Saldo al 31.12.2025
Obbligazioni	333.166.850	7.960.346	59.959.200	281.167.996
<b>Totale</b>	<b>333.166.850</b>	<b>7.960.346</b>	<b>59.959.200</b>	<b>281.167.996</b>

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 € 53.120.000. 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 (€ 1.121.146 per il 2025).

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 a 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 € 281.167.996 è costituito da € 51.589.264 la cui scadenza è entro i 12 mesi ed € 229.578.732 la cui scadenza è oltre i 12 mesi.

Il debito nominale (debito iniziale dedotti i rimborsi di quota capitale) al 31.12.2025 risulta pari a € 283.967.900.

La Società ha concesso e sono in essere 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.

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 2025 si rinvia al paragrafo della Relazione sulla gestione “Il *Project Bond* e aspetti correlati”.

## B) Debiti verso fornitori

La voce aumenta di € 3.892.743 rispetto all'esercizio precedente. In dettaglio la voce è così costituita:

	31.12.2025	31.12.2024
Fornitori	4.209.087	3.654.538
Fornitori per fatture da ricevere	17.247.300	13.879.823
Ritenute cauzionali contrattuali	0	29.283
<b>Totale</b>	<b>21.456.387</b>	<b>17.563.644</b>

## C) Debiti tributari

La voce aumenta di € 2.145.421 ed è così costituita:

	31.12.2025	31.12.2024
Erario c/Irpef su lavoro dipendente e autonomo	576.124	580.104
Erario c/Ires	2.101.262	0
Erario c/Irap	351.861	0
Erario c/IVA	0	217.821
Erario c/Altri	0	85.900
<b>Totale</b>	<b>3.029.246</b>	<b>883.825</b>

## D) Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce subisce un incremento di € 344.516 rispetto all'esercizio precedente.

	31.12.2025	31.12.2024
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	1.971.517	1.627.001

## E) Altri debiti

La voce aumenta di € 371.263 rispetto all'esercizio precedente ed è così composta:

	31.12.2025	31.12.2024
Società autostradali Interconnesse	8.897.010	7.553.847
Entrate dello Stato		
• Canone di concessione (MIT)	2.924.115	2.885.361
• Canone di concessione (ANAS)	777.296	766.995
• Integrazione canone ex L. 102/2009 (ANAS)	5.683.157	6.752.928
• Canone di sub-concessione (MIT)	8.094	11.046
Personale	1.466.098	1.464.777
Debito verso ANAS		
• Rimborso costi di realizzazione del Passante Autostradale di Mestre e delle relative opere complementari e di completamento	785.956	785.956

Vari	486.894	436.447
Totale	21.028.620	20.657.357

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 € 9.392.662 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 dei Trasporti; all’integrazione canone ex L. 102/2009 da corrispondere a ANAS.

Si ritiene opportuno illustrare nel dettaglio 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 2025 un debito netto di CAV S.p.A. nei confronti di ANAS di € 3.776.823. I crediti di CAV S.p.A. assommano a complessivi € 1.638.633 relativi principalmente al credito per lavori eseguiti da CAV S.p.A. a favore di ANAS per opere complementari e di completamento del Passante di Mestre (lavori c/terzi). I debiti di CAV S.p.A. risultano pari a complessivi € 7.249.041 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; € 777.296 relativi al canone di concessione (ex art. 10 della Legge 537/1993 e art. 1, comma 1020, della Legge 296/2006); € 5.683.157 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); € 2.632 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 S.p.A. ha provveduto a trattenere l’importo di circa € 5,4 milioni.

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

#### *Ratei e risconti passivi*

Registrano un decremento rispetto all’esercizio precedente di € 24.893.

	31.12.2025	31.12.2024
Risconti passivi	233.071	257.964

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*

Si precisa che nell’esercizio in corso non sono presenti impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale ai sensi dell’art. 2427 c.c.

## INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

### Valore della produzione

Ammonta a € 179.622.345 e aumenta di € 1.406.830 pari al 0,79% 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:

	31.12.2025	31.12.2024
Proventi da pedaggio:		
• proventi da pedaggio	154.225.500	152.181.515
• Integrazione canone di concessione ex L. 102/09 e L. 122/2010	15.263.350	15.076.075
Altri proventi autostradali:		
• aree di servizio	4.346.260	4.400.987
• compartecipazione delle Società interconnesse ai costi di esazione	1.896.093	1.867.214
• recupero spese transiti eccezionali e mancati pagamenti	1.168.295	1.215.047
<b>Totale</b>	<b>176.899.498</b>	<b>174.740.838</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 2024: km 6,685) relativo alla Tangenziale di Mestre e per km 16,952 (nel 2024: km 17,004) 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 € 2.043.985 pari al 1,34%. Il dato è direttamente correlato 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 2025 (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 € 187.275 (+1,24%).

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 diminuiscono in termini assoluti di € 54.727 (-1.24%).

I proventi relativi alla compartecipazione delle Società Interconnesse ai costi di esazione registrano un incremento pari al 1,55%. 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

	31.12.2025	31.12.2024
Ricavi e proventi diversi	1.955.752	3.385.880
Contributi in conto esercizio	767.095	88.797
<b>Totale</b>	<b>2.722.847</b>	<b>3.474.677</b>

Gli *altri ricavi e proventi* comprendono proventi per sub-concessioni di € 121.746, risarcimento danni causati dagli utenti alle attrezzature autostradali di € 406.111, lavori conto terzi di € 413.579, rimborso spese di illuminazione sul raccordo A57/A27 di € 68.919, indennizzi per mancata regolare esecuzione degli appalti e recupero bollature contratti di € 608, plusvalenze e sopravvenienze attive di € 837.911, contributi in conto esercizio di € 767.095 (di cui contributi erogati dall'Unione Europea per : a) € 81.851 per il progetto C-Roads, b) € 530.866 per progetto 21-EU-TG-MERIDIAN digitalizzazione sistemi di mobilità, c) €108.886 progetto Transport SCALE (23-EU-TG-SCALE), d) € 20.828 progetto UniVe Lifepollination; € 24.663 per contributi alla formazione del personale in virtù dell'adesione della Società a Fondimpresa) e altri ricavi di € 106.878.

#### Costi della produzione

Ammontano a € 130.311.719 riportando un decremento rispetto all'esercizio precedente di € 1.430.872 pari al -1,09%.

La voce è così composta:

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

Tale voce registra un incremento rispetto all'esercizio precedente di € 156.315 pari a 22,73% ed è suddivisa come segue:

	31.12.2025	31.12.2024
Acquisto beni destinati alla manutenzione	333.405	312.730
Acquisto altri beni	510.584	374.944
<b>Totale</b>	<b>843.989</b>	<b>687.674</b>

B) Costi per servizi

La voce è costituita da:

	31.12.2025	31.12.2024
Manutenzioni e rinnovi:	23.245.677	19.034.474
Lavori c/terzi	581.611	1.965.933
Servizi di funzionamento:		
• compartecipazione ai costi di esazione	6.044.859	5.857.347
• elaborazione dati traffico e introiti	678.710	695.518
• energia elettrica	2.967.436	2.558.998
• altri	1.653.439	1.477.453
Servizi amministrativi:		
• servizi professionali amministrativi	1.572.080	1.335.848
• servizi professionali tecnici	453.622	243.490
• assicurazioni	1.064.594	1.061.377
• telefonici	21.465	40.981
• buoni pasto	276.618	249.872
• commissari di gara	165.917	1.403
• altri	302.450	259.830
Compensi amministratori	144.977	136.668
Compensi sindaci	77.775	76.709
Compensi Organismo di Vigilanza	57.614	57.790
Costi Hyper Transfer	0	5.903.843
<b>Totale</b>	<b>39.308.844</b>	<b>40.957.534</b>

I costi per servizi diminuiscono rispetto all'esercizio precedente di € 1.648.690 pari al -4,03%.

Le manutenzioni ammontano complessivamente a € 23.245.677 (€ 19.034.474 nell'esercizio precedente) e registrano un incremento di € 4.211.203 pari al 22,12%.

I servizi di funzionamento ammontano complessivamente a € 11.344.444 (€ 10.589.316 nell'esercizio precedente) e registrano un incremento di € 755.128 pari al 7,13%.

I servizi amministrativi ammontano complessivamente a € 3.856.746 (€ 3.192.801 nell'esercizio precedente) e registrano un incremento di € 663.945 pari al 20,80%.

I compensi degli amministratori sono comprensivi degli emolumenti (€ 114.053), di oneri previdenziali (€ 11.122) e di rimborsi spese (€ 19.802).

I compensi del collegio sindacale sono comprensivi degli emolumenti (€ 70.000), di oneri previdenziali (€ 4.036) e di rimborsi spese (€ 3.739).

I compensi dell'organismo di vigilanza sono comprensivi degli emolumenti (€ 50.000), di oneri previdenziali (€ 6.212) e di rimborsi spese (€ 1.402).

C) Costi per godimento di beni di terzi

	31.12.2025	31.12.2024
Costi per godimento di beni di terzi	1.414.898	1.432.328

I costi per godimento di beni di terzi diminuiscono rispetto all'esercizio precedente di € 17.430 e si riferiscono al noleggio auto (€ 11.429), a noleggi di dotazioni informatiche (€ 1.391.395) e all'affitto di immobili (€ 12.074).

D) Costi per il personale

Tale voce è così suddivisa:

	31.12.2025	31.12.2024
Salari e stipendi	14.388.987	13.768.009
Oneri sociali	4.695.627	4.549.725
Trattamento di fine rapporto	1.013.152	983.779
Altri costi	632.614	697.984
<b>Totale</b>	<b>20.730.380</b>	<b>19.999.497</b>

I costi per il personale aumentano rispetto all'esercizio precedente complessivamente di € 730.883 pari al 3,65%.

Il numero medio dei dipendenti è stato, nel corso dell'esercizio, di 209,237 unità (202,26, a parità di criteri, nel corrispondente periodo precedente) e pertanto il costo medio per dipendente risulta pari a € 99.076 (€ 98.880, a parità di criteri, nell'esercizio precedente).

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

	31.12.2025	31.12.2024	Consistenza media esercizio
Dirigenti	6	3	4,795
Quadri	8	10	8,748
Impiegati:	159	151	152,147
• tempo pieno	140	129	
• tempo parziale	18	19	
• a termine	1	3	
Addetti esazione:	40	43	38,547
• tempo pieno	33	31	
• tempo parziale	4	8	
• a termine	3	4	
Operai	5	5	5
• tempo pieno	5	5	
• tempo parziale	0	0	
<b>Totale</b>	<b>218</b>	<b>212</b>	<b>209,237</b>

(\*) La consistenza media è determinata considerando anche il personale a tempo determinato con il quale nel periodo sono stati stipulati n. 23 contratti di cui 22 in esazione e 1 in viabilità.

#### E) Ammortamenti e svalutazioni

Gli ammortamenti e le svalutazioni aumentano rispetto all'esercizio precedente di € 609.869 e sono così suddivisi:

	31.12.2025	31.12.2024
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	49.993.289	49.549.664
Ammortamento immobilizzazioni materiali	715.507	549.263
<b>Totale</b>	<b>50.708.796</b>	<b>50.098.927</b>

L'*ammortamento delle immobilizzazioni immateriali* si riferisce: a) all'ammortamento software per € 750; b) all'ammortamento delle *altre immobilizzazioni immateriali* per € 49.992.539, 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

	31.12.2025	31.12.2024
Variazione delle rimanenze	76.964	2.821

La voce *variazioni delle rimanenze* è data dalla differenza tra le rimanenze iniziali al 01.01.2025 pari a € 1.333.857 e le rimanenze finali al 31.12.2025 pari a € 1.256.893.

#### G) Altri accantonamenti

	31.12.2025	31.12.2024
Accantonamento al fondo per rinnovi	5.522.000	10.266.000
Utilizzo fondo per rinnovi	-10.266.000	-11.744.000
<b>Totale</b>	<b>-4.744.000</b>	<b>-1.478.000</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 € 1.930.038 pari al 9,63% ed è così composta:

	31.12.2025	31.12.2024
Imposte e tasse	511.793	359.255
Integrazione canone di concessione ex art. 19, c. 9 bis, L. 102/09 e L. 122/2010	15.263.350	15.076.075
Canone di concessione ex art. 10 L. 537/93 e art. 1, comma 1020, L. 296/2006	3.701.412	3.652.356
Canone di sub-concessione ex art. 13 della Convenzione	89.360	90.333
Oneri integrativi MIT	250.000	0
Altri costi	2.155.933	863.791
<b>Totale</b>	<b>21.971.848</b>	<b>20.041.810</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 e 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:

	31.12.2025	31.12.2024
Proventi finanziari:		
• proventi diversi	1.585.670	3.792.520
Interessi e altri oneri finanziari	8.014.199	9.205.205
<b>Totale</b>	<b>-6.428.529</b>	<b>-5.412.685</b>

I *proventi finanziari* sono riferiti a interessi attivi per € 1.558.715, derivanti da operazioni finanziarie di Time Deposit effettuate nel corso dell'esercizio, e per € 26.955 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 € 7.960.346 (di cui € 6.839.200 erogati al tasso di interesse

del 2,115%, e € 1.121.146 costituiti dalla quota di costo accessorio all'emissione del *Project Bond* attribuibile all'esercizio); b) altri interessi passivi di € 53.853.

*Imposte sul reddito*

Tale voce è così composta:

	31.12.2025	31.12.2024
Imposte sul reddito:		
• IRES	12.211.417	10.614.119
• IRAP	2.137.121	1.784.773
• imposte differite passive	0	0
• imposte differite attive (imposte anticipate)	-1.890.460	-666.341
Totale	12.458.078	11.732.551

## 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 (€ 114.053), di oneri previdenziali (€ 11.122) e di rimborsi spese (€ 19.802).

I compensi del collegio sindacale sono comprensivi degli emolumenti (€ 70.000), di oneri previdenziali (€ 4.036) e di rimborsi spese (€ 3.739).

I compensi dell'organismo di vigilanza sono comprensivi degli emolumenti (€ 50.000), di oneri previdenziali (€ 6.212) e di rimborsi spese (€ 1.402).

### *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 a € 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 a 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 31.12.2025 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 2025: 10,00 giorni (anno 2024: 10,34 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 31.12.2025.

### *Flussi finanziari*

Quanto ai crediti della Società verso la Regione del Veneto, alla data del 31.12.2025 risultano depositi per un importo pari a € 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; e € 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 € 200.000 a titolo di rimborso spese (CUP H16G23000240002); b) Convenzione Digital Hub per € 581.967 (CUP H71C22001400001); c) Progetto MaaS4Veneto per € 1.369.596 (CUP H11C23001050006); d) Progetto Piattaforma Digitale per € 32.787

Alla data del 31.12.2025 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 dicembre 2025 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. 124/2017*

<b>Tipologia erogazione</b>	<b>Soggetto erogatore</b>	<b>Data</b>	<b>Importo incassato (Euro)</b>
Contributo Transport SCALE (23-EU-TG-SCALE)	Unione Europea	13/02/2025	108.886
Contributi per i progetti C-ROADS ITALY	Unione Europea	14/10/2025	81.851
Contributo progetto 21-EU-TG-MERIDIAN digitalizzazione sistemi di mobilità	Unione Europea	05/12/2025	530.866
Contributo Progetto LIFEPollinAction	Unione Europea	18/12/2025	20.828

Gli importi indicati sono imputati rispettando il principio di cassa. Sono stati perciò esclusi il contributo maturato ma non ancora incassato, per € 126.247 relativo al PNC (Piano nazionale complementare al PNRR) e il contributo alla formazione del personale per € 24.663. 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.1351 del 25 novembre 2024 lettera H.

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

Non vi sono fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2025 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 2025 composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dalla nota integrativa e dal rendiconto finanziario;
- a destinare l'utile d'esercizio 2025 pari a € 30.424.019 a riserva straordinaria.

Venezia, 12 Marzo 2026

*Per il Consiglio di Amministrazione*  
**IL PRESIDENTE**  
*Monica Manto*

# ALLEGATI



## TABELLA REGIONE DEL VENETO

### Rispetto direttive regionali D.G.R. 1351/2024, lettera H

SOCIETA':		Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.A.	
A - I	La Società nel 2025 ha applicato la disciplina per l'acquisto di lavori, forniture e servizi di cui al D.lgs. 36/2023?	La Società ha adottato nel 2025 parametri di qualità e prezzo rapportati a quelli messi a disposizione dal programma per la razionalizzazione degli acquisti nella PA ?	Note
	Per l'acquisto di lavori, forniture e servizi CAV S.p.A. applica la disciplina di cui al D.lgs. 36/2023 e le disposizioni in materia nonché i propri regolamenti interni e le procedure previste.	CAV S.p.A. mette in atto quanto previsto nei protocolli di intesa di cui al paragrafo A-I dell'Allegato A alla D.G.R. 1351/2024 . La Società nell'anno 2020, è stata inclusa nel conto economico consolidato della Pubblica Amministrazione come individuate dall'ISTAT ai sensi dell'art. 1, comma 2 della Legge 31 dicembre 2009, n. 196 e s.m.i., e nell'elenco degli "Enti produttori di servizi economici" nell'ambito delle "Amministrazioni centrali" e, pertanto, per l'approvvigionamento di beni e servizi informatici e di connettività, di Energia elettrica, Gas, Carburanti rete ed extra-rete; Combustibili per riscaldamento, Telefonia fissa, Telefonia mobile, Buoni pasto; Autoveicoli è obbligata a ricorrere agli strumenti messi a disposizione da Consip.	
A - III, IV	La società si è dotata di un regolamento per l'acquisizione di servizi, forniture e lavori sotto la soglia di rilevanza europea?	La società è tenuta a mettere in atto quanto previsto dai protocolli di intesa in materia di appalti e per la prevenzione delle infiltrazioni della criminalità organizzata siglati dalla regione con altri soggetti pubblici o privati?	Note
	Cav S.p.A. si è dotata di una procedura che regola i propri approvvigionamenti a cui è allegata un'Istruzione operativa che disciplina gli affidamenti diretti. La Società applica i principi e le disposizioni del Codice dei Contratti Pubblici, è dotata di una piattaforma di approvvigionamento digitale e di elenchi aperti di operatori economici per l'affidamento di lavori, servizi e	CAV S.p.A. utilizza nei documenti contrattuali clausole conformi a quanto previsto nei protocolli di intesa di cui ai paragrafi A-III e A-IV. Si sta procedendo con la revisione dei documenti contrattuali in uso, recependo indirizzi di cui alla DGR 15/2026 e quanto previsto nei protocolli di intesa in materia di appalti pubblici e per la prevenzione delle infiltrazioni della criminalità	

	forniture sotto le soglie di rilevanza comunitaria.	organizzata siglati dalla regione di più recente approvazione. Con riguardo alle prescrizioni di cui al paragrafo A-III, la Società applica i principi e le disposizioni del Codice dei Contratti Pubblici, è dotata di una piattaforma di approvvigionamento digitale e di elenchi aperti di operatori economici per l'affidamento di lavori, servizi e forniture sotto le soglie di rilevanza comunitaria.	
B - I	Indicare il valore del fatturato dell'anno 2025	Indicare il fatturato effettuato in favore della Regione e, ove presente, di altro socio controllante nell'anno 2025 (art. 3 del D.lgs. 175/2016)	Percentuale del fatturato svolto in favore del socio/soci che esercitano il controllo analogo
	179.622.346,00	La CAV S.p.A. è una società in house sottoposta al controllo analogo congiunto ai sensi di legge (L. 136/2023 di conversione del D.L. n. 104/2023) e il proprio fatturato è costituito da ricavi derivanti dall'attività di gestione autostradale, che ne costituisce l'oggetto sociale. Il fatturato del 2025 include, inoltre, 333.862 euro derivanti dalle attività svolte in qualità di soggetto attuatore per conto della Regione del Veneto. Tali interventi, previsti da apposite Convenzione, hanno riguardato: l'integrazione di funzionalità legate al trasporto pubblico non di linea nell'HUB digitale della mobilità regionale, alla progettazione di una sperimentazione secondo il paradigma MaaS (progetto "MAAS4ITALY – Territori") e lo sviluppo della Piattaforma Digitale.	100%
B - II, IV	Breve spiegazione in merito alla maggior efficienza perseguita per l'eventuale attività svolta in favore di soggetti terzi, ai sensi dell'art. 16, comma 3 - bis, del D.lgs. 175/2016		Data dell'ultima trasmissione di un report economico-finanziario
	La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "B-II" previste dalla DGR 1351/2024 in quanto non partecipata in via maggioritaria dalla Regione del Veneto.		30/01/26
C	Triennio considerato dall'ultimo piano dei fabbisogni di personale approvato	Data di trasmissione dell'ultimo report semestrale sull'attuazione del piano	Note
	La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "C-I" previste dalla DGR 1351/2024 in quanto non soggetta a controllo regionale unitario. In ogni caso si precisa che l'Accordo per l'esercizio del controllo analogo prevede che il Comitato di Coordinamento per il controllo analogo eserciti poteri di indirizzo rispetto, <i>inter alia</i> , alla politica del personale, nonchè		

	potere autorizzativo sui documenti di pianificazione e di tipo programmatico con particolare riferimento, <i>inter alia</i> , al piano occupazionale.			
G	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	Indicare nel caso si sia nell'impossibilità o difficoltà di applicare le direttive o parte di esse alle proprie partecipate e le motivazioni di ciò
	Cav non detiene partecipazioni di controllo			
	La società nel 2025 ha monitorato che le proprie società partecipate siano in equilibrio economico - finanziario?	Sono emerse situazioni di disequilibrio economico - finanziario in capo a una propria società partecipata?	E' stata data attuazione nel corso del 2025 al piano di razionalizzazione approvato con DGR 1535/2023?	Note e precisazioni in merito a quanto risposto in riferimento ai precedenti tre quesiti
	<p>La CAV S.p.A. non detiene partecipazioni in Società.</p> <p>La CAV S.p.A. partecipa unicamente a un Consorzio, denominato "Consorzio Autostrade Italiane Energia", senza scopo di lucro e costituito al fine 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. La quota di partecipazione di CAV è dello 1,15% per un valore di € 1.058. La partecipazione al consorzio consente di conseguire sul mercato le condizioni più vantaggiose per l'approvvigionamento dei prodotti energetici, in particolare di carte carburante, lubrificanti, prodotti petroliferi e servizi aggiuntivi.</p>			
L	Indicare le società in cui nell'anno 2025 sono stati esercitati poteri di nomina	La direttiva L - III relativa ai doppi incarichi è stata rispettata per le nomine effettuate nell'anno 2025?	La direttiva L - IV relativa ai requisiti è stata rispettata per le nomine effettuate nell'anno 2025?	Note
	<p>La CAV S.p.A. non detiene partecipazioni in Società.</p> <p>La CAV S.p.A. partecipa unicamente a un Consorzio, denominato "Consorzio Autostrade Italiane Energia", senza scopo di lucro e costituito al fine 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. La quota di partecipazione di CAV è dello 1,15% per un valore di € 1.058. La partecipazione al consorzio consente di conseguire sul mercato le condizioni più vantaggiose per l'approvvigionamento dei prodotti energetici, in particolare di carte carburante, lubrificanti, prodotti petroliferi e servizi aggiuntivi.</p>			
M - II	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 ? (art. 6, comma 14, del D.L. n. 78/2010)	Indicare la data di trasmissione del report previsto dalla direttiva		Note

	La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "M-II" previste dalla DGR 1351/2024 in quanto non partecipata in via maggioritaria dalla Regione del Veneto. Si evidenzia che le spese di manutenzione e noleggio delle autovetture si riferiscono a mezzi utilizzati ai fini del servizio autostradale. Si precisa, in ogni caso, che l'aggiornamento annuale delle informazioni relative alle auto di servizio è oggetto di pubblicazione sul sito internet aziendale, ai fini di trasparenza.		
	Spesa ammontante per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi nell'anno 2025	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
M - II	2.049.495,25 €	357.998,00 €	La CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "M-II" previste dalla DGR 1351/2024 in quanto non partecipata in via maggioritaria dalla Regione del Veneto. Si evidenzia che le spese di manutenzione e noleggio delle autovetture si riferiscono a mezzi utilizzati ai fini del servizio autostradale.
	La società ha monitorato anche nel 2025 il rispetto del limite massimo al trattamento economico degli amministratori, dei componenti degli organi di controllo, dei dirigenti e dei dipendenti, previsto dal comma 6 dell'art. 11 del D.lgs. 175/2016?	Sono stati riscontrati casi di superamento del limite di cui all'art. comma 6 dell'art. 11 del D.lgs. 175/2016?	Note
M - IV	SI	NO	La CAV S.p.A. rispetta e applica la normativa in materia. Si precisa, tuttavia, che la CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "M-IV" previste dalla DGR 1351/2024 in quanto non

			<p>soggetta a controllo regionale unitario.</p>
M-IV	<p>La Società ha monitorato per i lavoratori autonomi a cui debba pagare delle prestazioni il rispetto del limite massimo di cui ai commi da 471 a 475 dell'art. 1 della legge 147/2013 ?</p>	<p>Sono stati riscontrati dei casi in cui è stato superato il limite massimo di cui ai commi 471 e ss. dell'art. 1 della legge 147/2013 ?</p>	<p>Note</p>
	<p>SI</p>	<p>NO</p>	<p>La CAV S.p.A. rispetta e applica la normativa in materia. Si precisa, tuttavia, che la CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "M-IV" previste dalla DGR 1351/2024 in quanto non soggetta a controllo regionale unitario.</p>
N	<p>Sono presenti sul sito internet le informazioni richieste dal D.Lgs 33/2013 ?</p>	<p>I modelli di organizzazione ex art. 6 del D.LGS 231/2001 sono stati aggiornati in seguito ai mutamenti della normativa e in materia e dell'organizzazione aziendale?</p>	<p>Note</p>
	<p>SI</p>	<p>SI</p>	<p>La CAV S.p.A. rispetta e applica la normativa in materia. Si precisa, tuttavia, che la CAV S.p.A. non rientra tra i soggetti destinatari delle linee di indirizzo "N-I, N-II" previste dalla DGR 1351/2024 in quanto non partecipata in via maggioritaria dalla Regione del Veneto, né soggetta a</p>

			controllo regionale unitario.
	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.
	<p>Direttore Paolo Bragato (dal 17/12/2024 al 20/03/2025)</p> <p>Direttore Nicola Pietrunti (con delibera del 18/03/2025 il Consiglio di Amministrazione di CAV S.p.A. ha nominato il Dott. Nicola Pietrunti Responsabile per la Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza con decorrenza 21 marzo 2025)</p>	<p>Presidente: dott. Gianluigi Masullo</p> <p>Componenti: d.ssa Keti Carraro, dott. Giuseppe Franco (13/12/2023)</p>	
	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 2023 - 2024 - 2025

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

### 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>

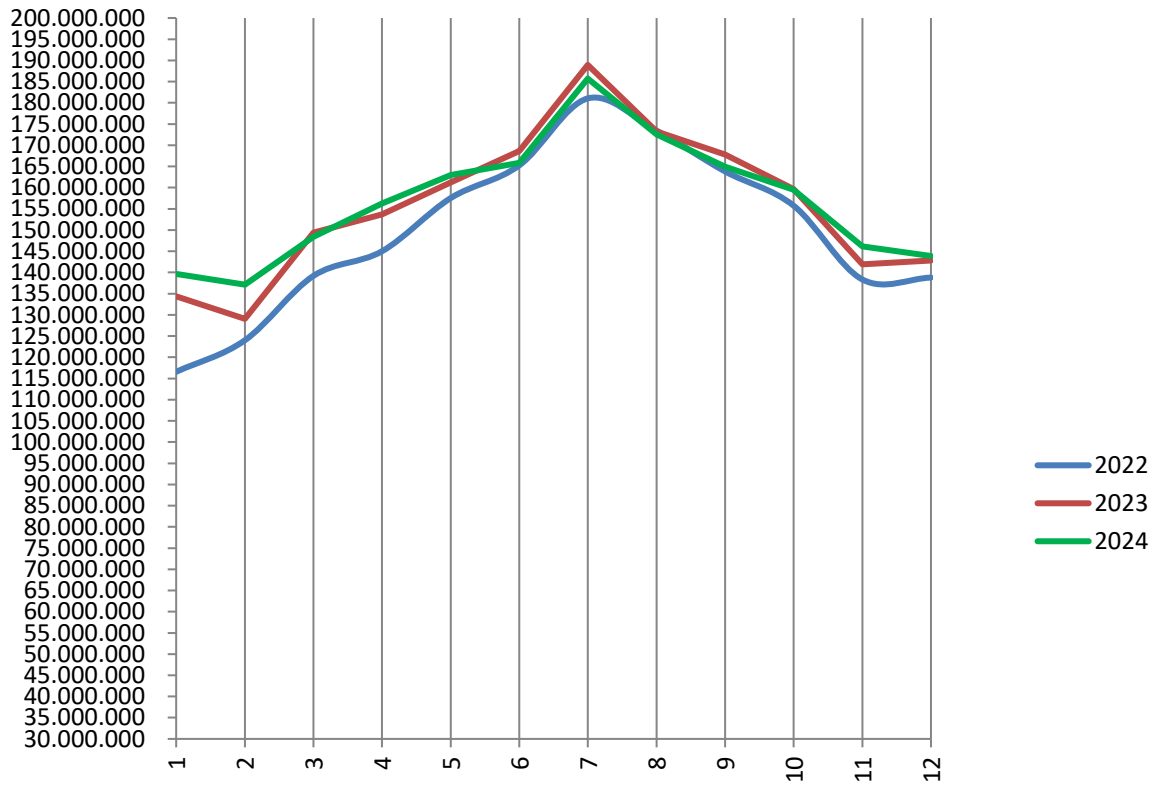
### Anno 2024

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>

### Anno 2025

Mesi	Classe					Totale
	A	B	3	4	5	
Gennaio	101.643.641	12.718.270	2.041.754	1.573.670	21.046.035	139.023.369
Febbraio	93.019.777	12.857.516	2.105.968	1.655.075	21.902.054	131.540.389
Marzo	106.436.307	14.606.236	2.416.054	1.796.253	23.462.880	148.717.730
Aprile	114.800.686	15.547.477	2.582.625	1.690.652	21.974.588	156.596.029
Maggio	121.432.772	16.751.992	2.828.351	1.794.519	23.910.226	166.717.860
Giugno	126.375.240	16.499.121	2.927.932	1.768.664	22.684.482	170.255.439
Luglio	139.119.359	17.804.006	3.259.393	1.900.242	25.442.751	187.525.751
Agosto	139.584.748	14.355.482	2.525.499	1.292.688	16.680.930	174.439.347
Settembre	123.720.831	17.016.210	2.960.446	1.831.327	23.999.030	169.527.845
Ottobre	117.913.714	16.893.956	2.878.172	1.944.930	25.541.460	165.172.232
Novembre	105.058.335	14.167.135	2.304.597	1.668.918	22.636.478	145.835.463
Dicembre	111.076.524	13.281.591	2.106.535	1.546.914	19.721.484	147.733.048
<b>Totale</b>	<b>1.400.181.936</b>	<b>182.498.990</b>	<b>30.937.324</b>	<b>20.463.853</b>	<b>269.002.400</b>	<b>1.903.084.502</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.

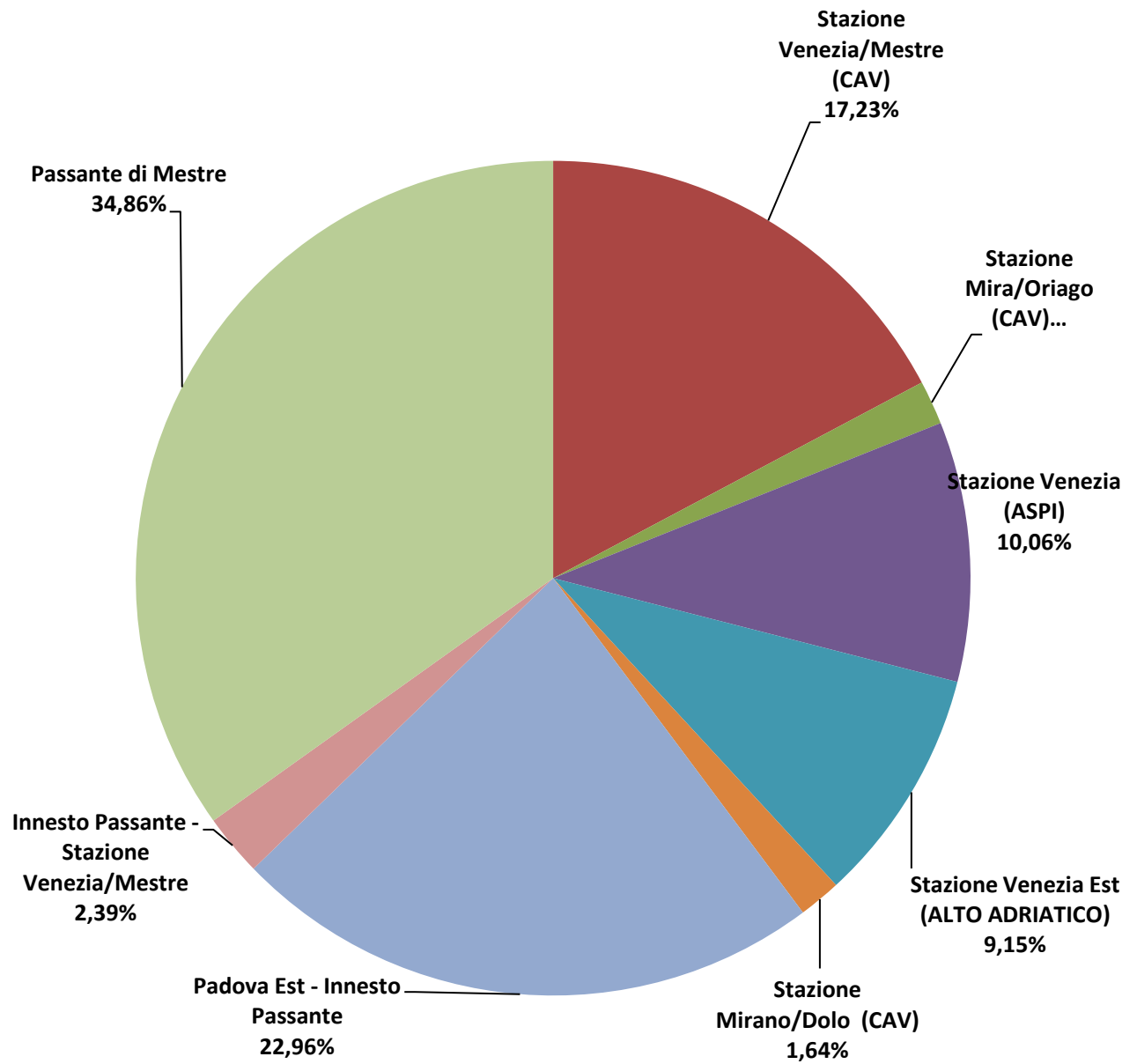
ANNO 2025

Sistema chiuso	Veicoli chilometro
A) Padova Est - Allacciamento A4/A57 (Innesto Passante)	436.869.935
B) Allacciamento A4/A57 (Innesto Passante) - Stazione Venezia/Mestre	45.500.306
A + B	482.370.241
C) Passante di Mestre	663.509.266
<b>Totale (A + B + C)</b>	<b>1.145.879.507</b>

Sistema aperto	Transiti alle stazioni	Veicoli chilometro x Km. 6,685	Veicoli chilometro x Km. 16,952	Veicoli chilometro totale
A) Stazione Venezia/Mestre (A57 - CAV)	13.874.454	92.750.725	235.199.744	327.950.469
B) Stazione Mira/Oriago (A57 - CAV)	1.373.303	9.180.532	23.280.235	32.460.767
C) Stazione Mirano/Dolo (A57 - CAV)	1.321.952	8.837.247	22.409.723	31.246.970
D) Stazione Venezia (A27 - ASP)	8.100.795	54.153.814	137.324.675	191.478.489
E) Stazione Venezia Est (A4 - ALTO ADRIATICO)	7.364.230	49.229.876	124.838.424	174.068.300
<b>Totale (A + B + C + D + E)</b>	<b>32.034.733</b>	<b>214.152.194</b>	<b>543.052.801</b>	<b>757.204.995</b>

	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Variazione % 2024-2025
<b>Totale V/Km (sistema aperto + sistema chiuso):</b>	<b>1.870.792.755</b>	<b>1.883.039.707</b>	<b>1.903.084.502</b>	<b>1,06</b>

## VEICOLI CHILOMETRO SUDDIVISI PER SINGOLI TRATTI



## SUDDIVISIONE DEL TRAFFICO PER CLASSI TARIFFARIE

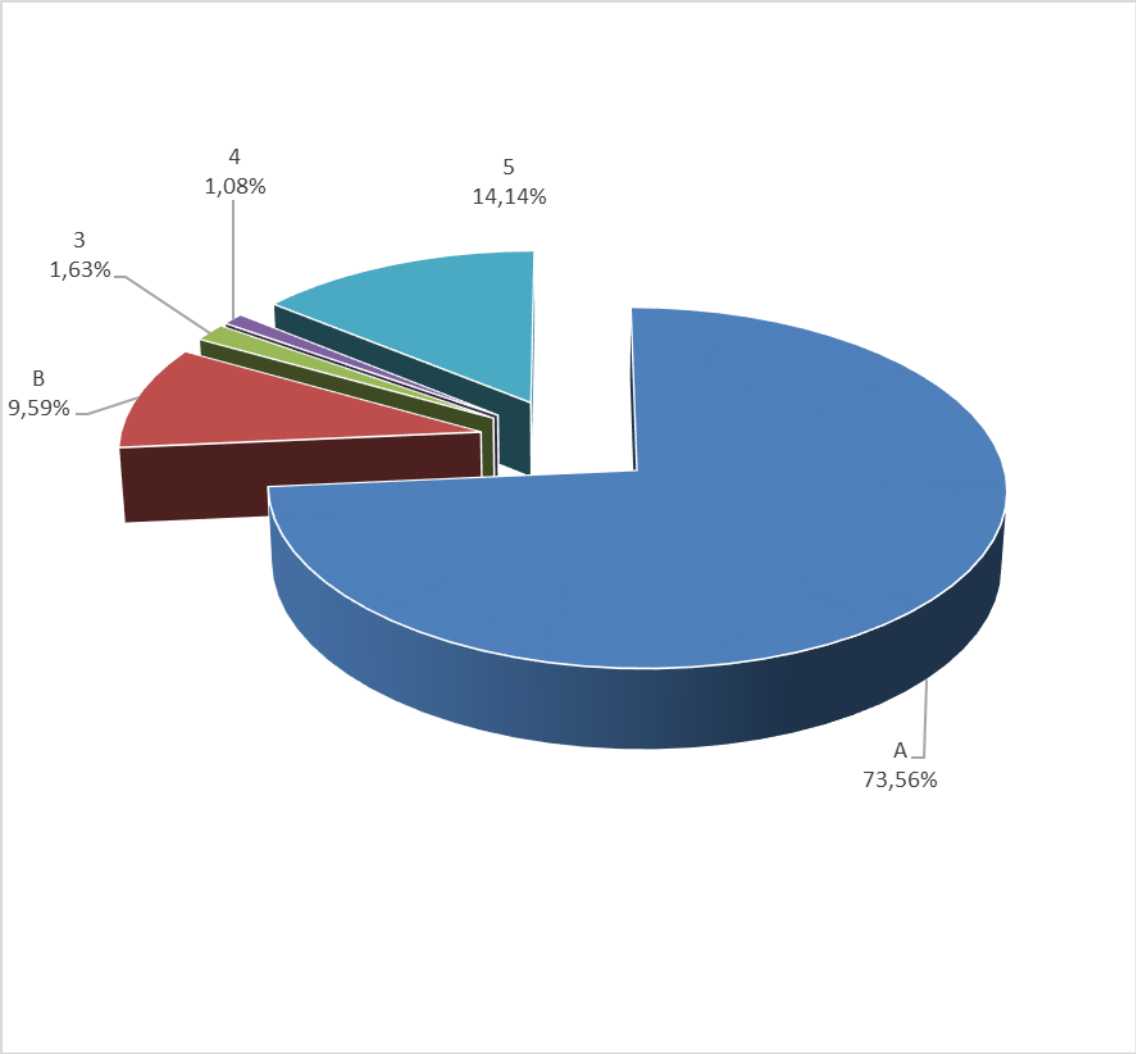
(Totale veicoli chilometro paganti)

Sistema chiuso più sistema aperto

ANNO 2025

	Classe	Veicoli/Km.	%
Veicoli leggeri	A	1.400.181.936	73,57
	B	182.498.990	9,59
Veicoli pesanti	3	30.937.324	1,63
	4	20.463.853	1,08
	5	269.002.400	14,14
<b>Totale</b>		<b>1.903.084.502</b>	<b>100</b>

**RIPARTIZIONE PERCENTUALE DELLE CLASSI TARIFFARIE**



**VEICOLI EFFETTIVI – VEICOLI/KM – VEICOLI TEORICI**  
**TRAFFICO PAGANTE**  
**ANNI 2024 E 2025**

<b>SISTEMA CHIUSO</b>	<b>Anno 2024</b>	<b>Anno 2025</b>	<b>Variazione %</b>
Veicoli effettivi annui	53.058.920	53.819.337	1,43
Veicoli effettivi medi giornalieri	144.970	147.450	1,71
Veicoli chilometro annui	1.134.565.659	1.145.879.507	1,00
Veicoli chilometro medi giornalieri	3.099.906	3.139.396	1,27
Veicoli teorici	24.649.467	24.895.270	1,00
Veicoli teorici medi giornalieri	67.348	68.206	1,27

<b>SISTEMA APERTO</b> Stazioni Venezia/Mestre, Mira/Oriago, Mirano/Dolo, Venezia Nord e Venezia Est	<b>Anno 2024</b>	<b>Anno 2025</b>	<b>Variazione %</b>
Veicoli annui	31.595.848	32.034.733	1,39
Veicoli medi giornalieri	86.327	87.766	1,67
Veicoli chilometro annui:			
per Km. 6,685	211.218.244	214.152.194	1,39
per Km. 17,004 nel 2024 e Km. 16,952 nel 2025	537.255.804	543.052.801	1,08
<b>Totale V/Km.</b>	<b>748.474.048</b>	<b>757.204.995</b>	<b>1,17</b>
Veicoli chilometro medi giornalieri	2.045.011	2.074.534	1,44

<b>SISTEMA CHIUSO + SISTEMA APERTO</b>	<b>Anno 2024</b>	<b>Anno 2025</b>	<b>Variazione %</b>
Veicoli chilometro annui	1.883.039.707	1.903.084.502	1,06

**TRAFFICO PRESSO LE NOSTRE STAZIONI RIPARTITO SECONDO LA PROVENIENZA  
E LA DESTINAZIONE.  
ANNO 2025**

ENTRATE	USCITE							TOTALE
	PREGANZIOL	MARTELLAGO SCORZE	SPINEA	VENEZIA MESTRE	MIRANO DOLO	MIRA ORIAGO	PADOVA EST	
PREGANZIOL	-	102.117	69.765	1.309	3.733	381	175.538	352.843
MARTELLAGO-SCOR	106.819	-	54.110	12.240	6.076	5.346	171.545	356.136
SPINEA	75.024	41.339	-	12.009	3.471	1.297	343.403	476.543
VENEZIA MESTRE	970	13.003	14.723	-	3.155.237	2.712.838	1.964.094	7.860.865
MIRANO DOLO	8.186	13.192	4.252	3.015.930	-	175.699	158.073	3.375.332
MIRA ORIAGO	444	4.876	1.320	2.608.556	159.374	-	149.279	2.923.849
PADOVA EST	205.932	198.028	351.244	2.017.459	169.712	184.780	-	3.127.155
AUTOSTRADA ALTO ADRIATICO	301.361	464.127	152.209	3.926	9.309	1.598	621.690	1.554.220
AUTOSTRADA DEL BRENNERO	24.299	26.930	20.373	288.726	20.639	38.602	180.519	600.088
AUTOSTRADA BRESCIA PADOVA	236.887	269.084	261.393	2.371.143	218.329	275.122	1.949.064	5.581.022
SPV - PEDEMONTANA VENETA	107.877	36.811	33.092	44.676	8.153	6.790	142.750	380.149
ASPI (TRONCHI A23/A27)	423.187	246.605	152.944	1.937	8.605	991	562.204	1.396.473
ASPI (TRONCO MI-BS)	50.182	45.171	27.483	434.746	26.442	42.596	200.264	826.884
ASPI (TRONCO A13)	156.808	201.582	173.910	1.160.041	138.517	152.182	431.851	2.414.891
ASPI (ALTRI TRONCHI)	32.479	32.271	18.355	232.140	18.141	19.394	56.944	409.724
ALTRI TRONCHI	38.792	34.648	21.818	304.809	26.862	36.203	169.036	632.168
<b>TOTALE</b>	<b>1.769.247</b>	<b>1.729.784</b>	<b>1.356.991</b>	<b>12.509.647</b>	<b>3.972.600</b>	<b>3.653.819</b>	<b>7.276.254</b>	<b>32.268.342</b>

USCITE	ENTRATE							TOTALE
	PREGANZIOL	MARTELLAGO SCORZE	SPINEA	VENEZIA MESTRE	MIRANO DOLO	MIRA ORIAGO	PADOVA EST	
PREGANZIOL	-	106.819	75.024	970	8.186	444	205.932	397.375
MARTELLAGO-SCOR	102.117	-	41.339	13.003	13.192	4.876	198.028	372.555
SPINEA	69.765	54.110	-	14.723	4.252	1.320	351.244	495.414
VENEZIA MESTRE	1.309	12.240	12.009	-	3.015.930	2.608.556	2.017.459	7.667.503
MIRANO DOLO	3.733	6.076	3.471	3.155.237	-	159.374	169.712	3.497.603
MIRA ORIAGO	381	5.346	1.297	2.712.838	175.699	-	184.780	3.080.341
PADOVA EST	175.538	171.545	343.403	1.964.094	158.073	149.279	-	2.961.932
AUTOSTRADA ALTO ADRIATICO	295.418	445.143	146.158	2.928	17.258	1.163	718.541	1.626.609
AUTOSTRADA DEL BRENNERO	22.349	28.009	21.824	297.154	21.661	31.219	181.888	604.104
AUTOSTRADA BRESCIA PADOVA	219.240	248.788	263.116	2.404.825	225.221	214.416	1.854.545	5.430.151
SPV - PEDEMONTANA VENETA	85.920	35.814	29.476	46.678	10.612	5.017	150.037	363.554
ASPI (TRONCHI A23/A27)	303.263	230.711	134.388	3.741	11.273	960	576.712	1.261.048
ASPI (TRONCO MI-BS)	42.426	45.687	26.100	420.073	24.132	39.948	175.925	774.291
ASPI (TRONCO A13)	142.927	199.113	182.122	1.239.326	136.908	117.060	482.434	2.499.890
ASPI (ALTRI TRONCHI)	28.656	35.697	17.945	271.613	17.255	19.035	60.089	450.290
ALTRI TRONCHI	26.824	34.419	17.066	266.916	15.700	21.035	117.299	499.259
<b>TOTALE</b>	<b>1.519.866</b>	<b>1.659.517</b>	<b>1.314.738</b>	<b>12.814.119</b>	<b>3.855.352</b>	<b>3.373.702</b>	<b>7.444.625</b>	<b>31.981.919</b>

**TRAFFICO INTERNO TRA LE STAZIONI DI VENEZIA/MESTRE, MIRA/ORIAGO E  
MIRANO/DOLO**  
(non assoggettato a pedaggio)  
ANNO 2025

Percorso		Transiti	Variazione % 2024 Δ 2025	Veicoli chilometro in sistema chiuso		Veicoli chilometro in sistema aperto	
Entrata	Uscita			Km. 9,800	Km. 2,000	Km. 6,685	Km. 16,952
Venezia/Mestre Mira/Oriago	Mira/Oriago	2.712.838	4,73				
	Venezia/Mestre	2.608.556	1,96				
	<b>Totale</b>	<b>5.321.394</b>	<b>3,36</b>		10.642.788	35.573.519	90.208.271
Venezia/Mestre Mirano/Dolo	Mirano/Dolo	3.155.237	0,58				
	Venezia/Mestre	3.015.930	-0,06				
	<b>Totale</b>	<b>6.171.167</b>	<b>0,27</b>	60.477.437		41.254.251	104.613.623
Mirano/Dolo Mira/Oriago	Mira/Oriago	175.699	3,02				
	Mirano/Dolo	159.374	1,46				
	<b>Totale</b>	<b>335.073</b>	<b>2,27</b>	3.283.715		2.239.963	5.680.157
<b>Totale generale</b>		<b>11.827.634</b>	<b>1,69</b>	<b>63.761.152</b>	<b>10.642.788</b>	<b>79.067.733</b>	<b>200.502.051</b>

<b>74.403.940</b>	<b>279.569.784</b>
Totale V/Km. in sistema chiuso	Totale V/Km. in sistema aperto
<b>Totale V/Km. complessivi</b>	<b>353.973.724</b>

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

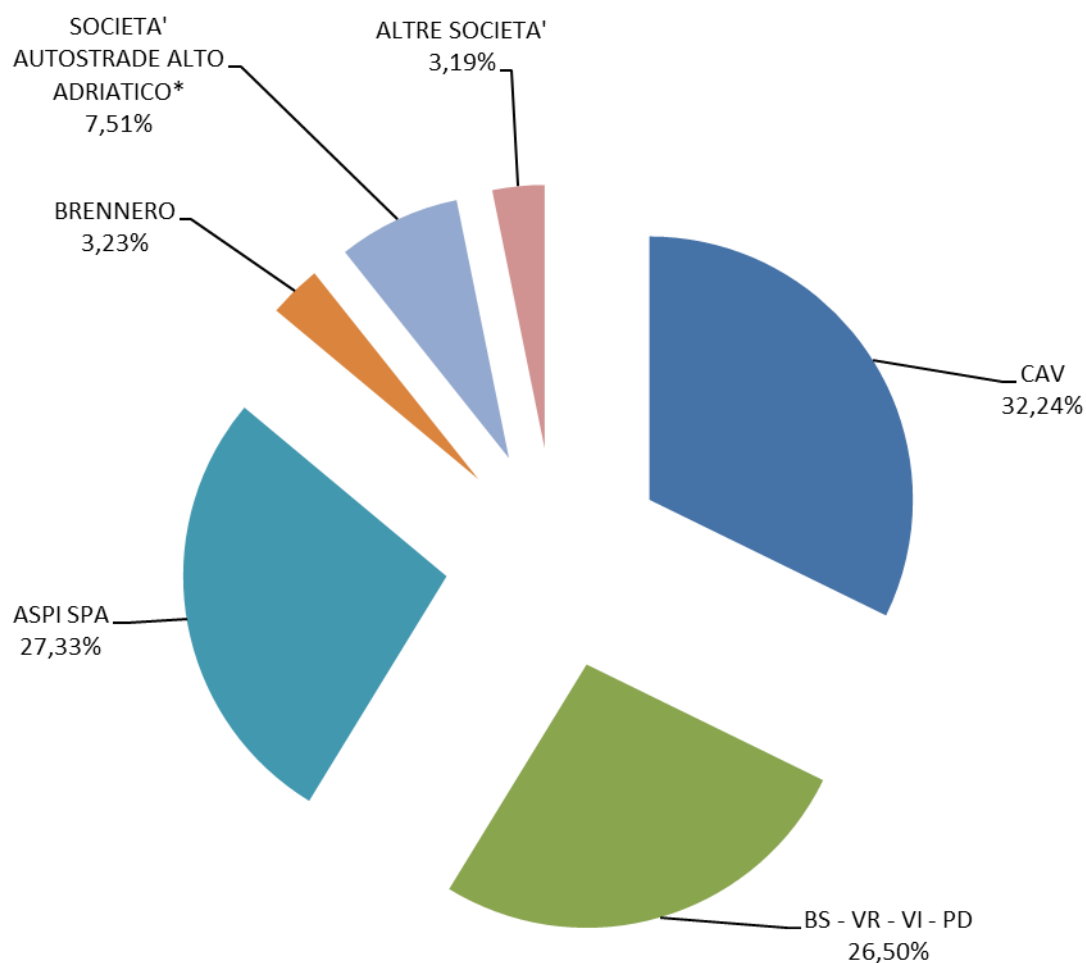
Stazione	2023	2024	2025	Variazione % 2024 Δ 2025
Venezia/Mestre	5.336.167	5.576.043	5.624.486	0,87
Mira/Oriago	2.753.232	2.760.817	2.888.537	4,63
Mirano/Dolo	3.212.631	3.294.078	3.314.611	0,62
<b>Totale</b>	<b>11.302.030</b>	<b>11.630.938</b>	<b>11.827.634</b>	<b>1,69</b>

**INTROITI DA PEDAGGIO  
RAPPORTI TRA SOCIETA' INTERCONNESSE  
ANNO 2025  
(Importi lordi espressi in migliaia)**

Società	Pedaggi contestuali presso CAV Competenze CAV	Pedaggi contestuali presso CAV Competenze Società interconnesse	Pedaggi contestuali presso Società interconnesse Competenze CAV	Pedaggi differiti Competenze CAV fatturate da ASPI Spa
CAV	11.524			
ASPI SPA (differito)				157.151
ASPI SPA (contestuale)		9.767	15.845	
BS - VR - VI - PD		9.471	5.670	
BRENNERO		1.155	1.040	
SOCIETA' AUTOSTRADE ALTO ADRIATICO		2.683	13.818	
AUTOVIA PADANA		306	235	
CONCESSIONI DEL TIRRENO A10		202	323	
ITP TRONCO 2		311	-	
MILANO - SERRAVALLE		99	195	
ALTRE SOCIETA'		223	975	
<b>TOTALE</b>	<b>11.524</b>	<b>24.217</b>	<b>38.101</b>	<b>157.151</b>

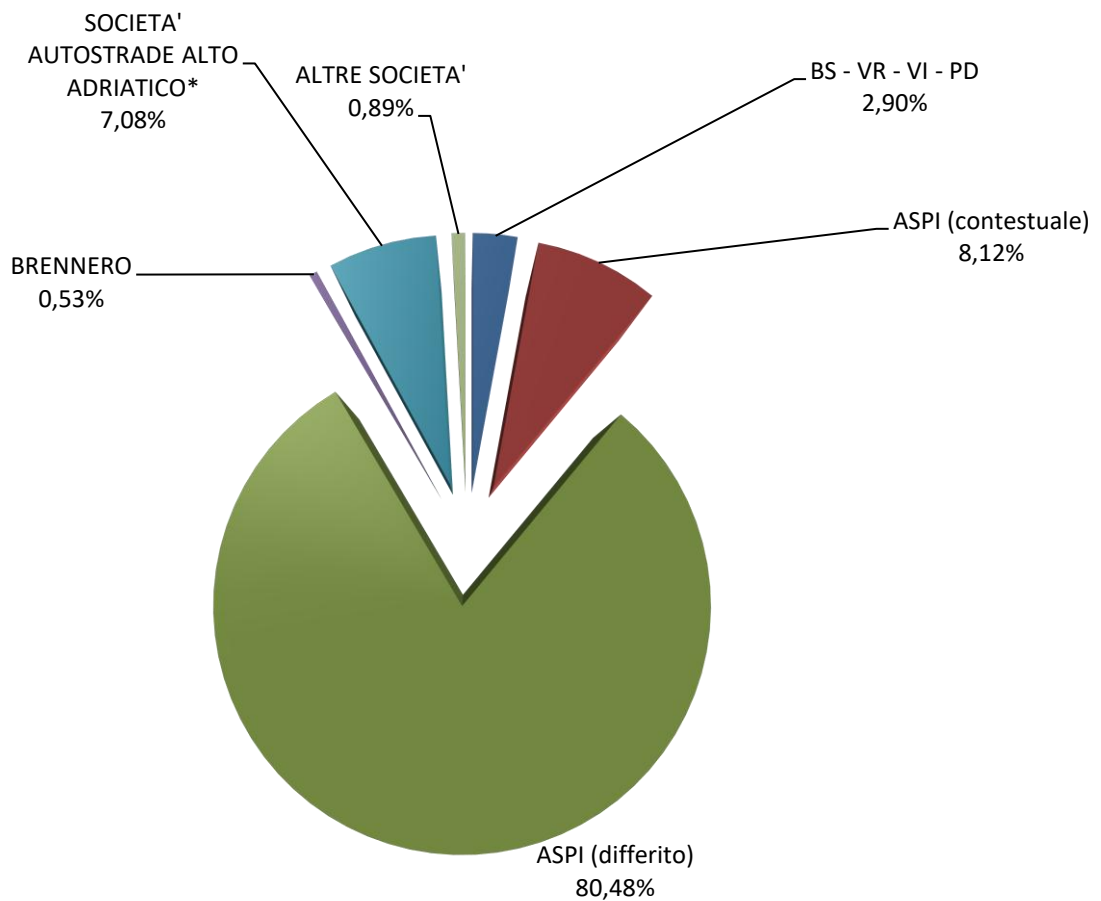
**PEDAGGI CONTESTUALI RISCOSSI PRESSO LE STAZIONI DELLA SOCIETA' CAV  
RIPARTO PER COMPETENZA  
ANNO 2025**

Società	Importi in migliaia	Incidenza % su totale
CAV	11.524	32,24
BS - VR - VI - PD	9.471	26,5
ASPI SPA	9.767	27,33
BRENNERO	1.155	3,23
SOCIETA' AUTOSTRADE ALTO ADRIATICO*	2.683	7,51
ALTRE SOCIETA'	1.141	3,19
<b>TOTALE</b>	<b>35.741</b>	<b>100</b>



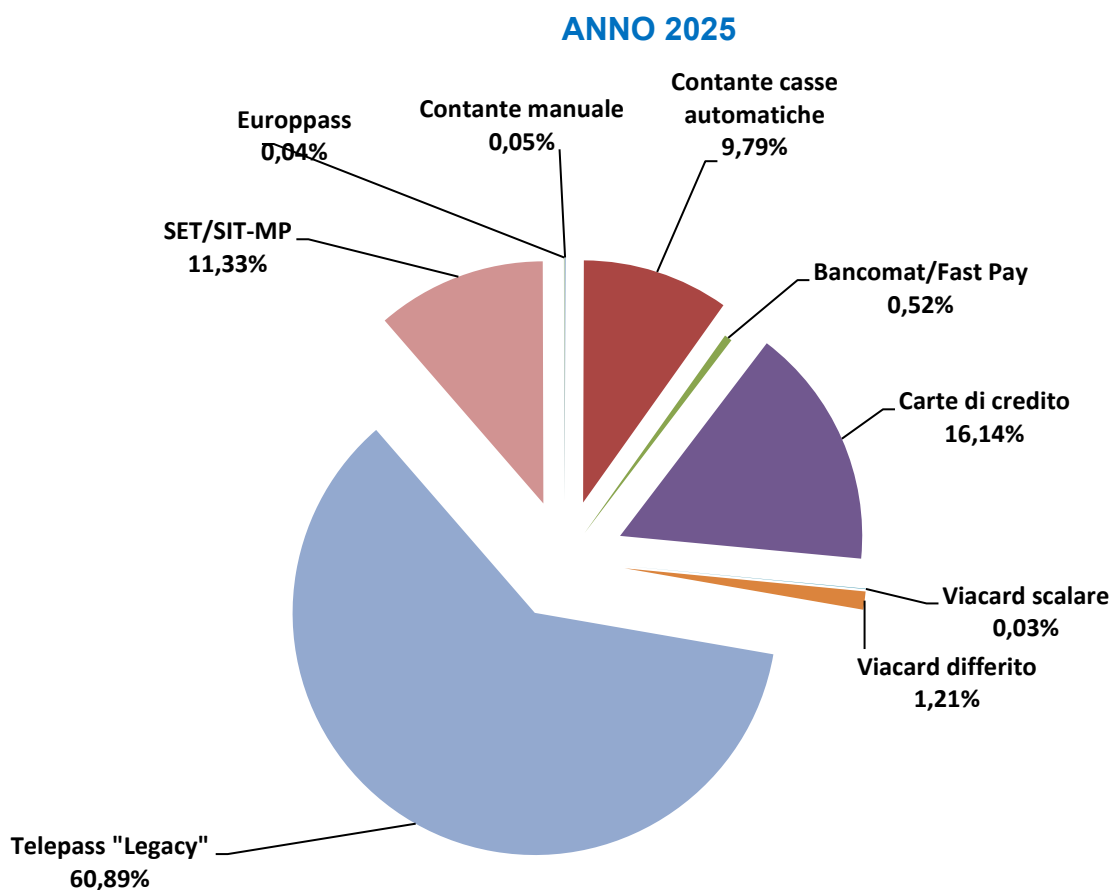
**PEDAGGI ATTRIBUITI ALLA SOCIETA' CAV DALLE SOCIETA' INTERCONNESSE  
ANNO 2025**

Società	Importi in migliaia	Incidenza % su totale
BS - VR - VI - PD	5.670	2,90
ASPI SPA (contestuale)	15.845	8,12
ASPI. SPA (differito)	157.151	80,49
BRENNERO	1.040	0,53
SOCIETA' AUTOSTRADALE ALTO ADRIATICO*	13.818	7,08
ALTRE SOCIETA'	1.728	0,89
<b>TOTALE</b>	<b>195.252</b>	<b>100</b>



**TIPOLOGIA DI PAGAMENTO IN USCITA PRESSO STAZIONI CAV**  
 (espressa in termini percentuali sul totale)  
 ANNI 2022, 2023, 2024 e 2025

Tipo pagamento	2022	2023	2024	2025
Contante manuale	0,04	0,01	0,03	0,05
Contante Casse Automatiche	15,6	14,24	11,80	9,79
<b>Totale contante</b>	<b>15,64</b>	<b>14,25</b>	<b>11,83</b>	<b>9,84</b>
Bancomat - Fast Pay	2,30	3,63	0,52	0,52
Carte di credito	9,54	9,35	14,64	16,14
Viacard scalare	0,40	0,33	0,21	0,03
Viacard differito	1,78	1,57	1,40	1,21
<b>Totale automatizzato con transito non dinamico</b>	<b>14,02</b>	<b>14,88</b>	<b>16,77</b>	<b>17,90</b>
Telepass "Legacy"	68,96	67,24	64,7	60,89
SET/SIT	1,33	3,58	6,66	11,33
Europass	0,06	0,05	0,04	0,04
<b>Totale automatizzato con transito dinamico</b>	<b>70,35</b>	<b>70,87</b>	<b>71,40</b>	<b>72,26</b>
	<b>84,37</b>	<b>85,75</b>	<b>88,17</b>	<b>90,16</b>
<b>Totale</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>



## INCIDENTI

### ANNI 2024 E 2025

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

	Incidenti con conseguenze alle persone		Tasso per 100 milioni di V / km		Variazione % del tasso
	2024	2025	2024	2025	
Leggeri	76	74	5,49	5,29	
Pesanti	26	25	5,21	4,97	
<b>Totali</b>	<b>102</b>	<b>99</b>	<b>5,42</b>	<b>5,2</b>	<b>-3,96</b>
n. feriti	179	144	9,51	7,57	-20,4
n. morti	3	2	0,16	0,11	-34,04

	Incidenti senza conseguenze alle persone		Tasso per 100 milioni di V / km		Variazione % del tasso
	2024	2025	2024	2025	
Leggeri	95	65	6,86	4,64	-32,35%
Pesanti	37	45	7,42	8,95	20,60%
<b>Totali</b>	<b>132</b>	<b>110</b>	<b>7,01</b>	<b>5,78</b>	<b>-17,50%</b>

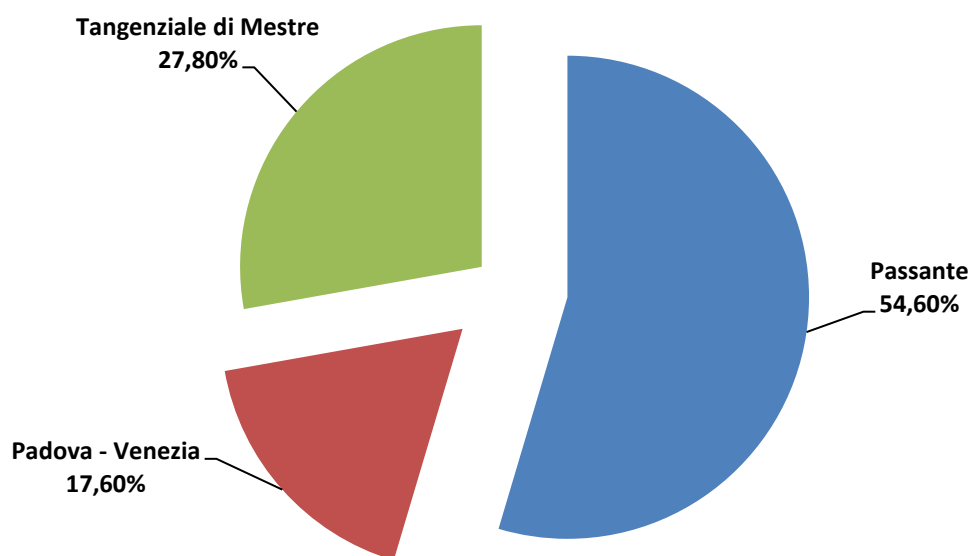
	Incidenti complessivi		Tasso per 100 milioni di V / km		Variazione % del tasso
	2024	2025	2024	2025	
Leggeri	171	139	12,35	9,93	-19,63%
Pesanti	63	70	12,63	13,92	10,18%
<b>Totali</b>	<b>234</b>	<b>209</b>	<b>12,43</b>	<b>10,98</b>	<b>-11,62%</b>

**RICAVI DA PEDAGGIO (AL NETTO DI IVA E DEL CANONE INTEGRATIVO ANAS)  
SUDDIVISI PER TRATTI AUTOSTRADALI  
ANNO 2025**

Tratti	Introiti (€/milioni)	Incidenza %
Sistema chiuso A4/A57		
Passante	84,2	54,60%
Padova - Venezia	27,1	17,60%
<b>Totale</b>	<b>111,4</b>	<b>72,20%</b>
Sistema aperto Tangenziale di Mestre A57		
	42,9	27,80%
<b>Totale</b>	<b>42,9</b>	<b>27,80%</b>
<b>Totale complessivo</b>	<b>154,2</b>	<b>100,00%</b>

1,28

**RICAVI NETTI DA PEDAGGIO**



## AREE DI SERVIZIO - VENDITE DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI

Benzine - (litri venduti)			
IMPIANTI	2024	2025	Var. %
Marghera Ovest	1.920.000	1.910.000	-0,52
Marghera Est	515.000	558.000	8,35
Arino Ovest	1.995.000	2.071.000	3,81
Arino Est	1.544.000	1.589.000	2,91
<b>Totale</b>	<b>5.974.000</b>	<b>6.128.000</b>	<b>2,58</b>

Gasoli - (litri venduti)			
IMPIANTI	2024	2025	Var. %
Marghera Ovest	7.971.000	9.390.000	17,80
Marghera Est	2.157.000	1.811.000	-16,04
Arino Ovest	3.930.000	3.670.000	-6,62
Arino Est	3.529.000	3.276.000	-7,17
<b>Totale</b>	<b>17.587.000</b>	<b>18.147.000</b>	<b>3,18</b>

GPL - (litri venduti)			
IMPIANTI	2024	2025	Var. %
Marghera Ovest	-	-	-
Marghera Est	-	-	-
Arino Ovest	886.000	472.000	-46,73
Arino Est	482.000	296.000	-38,59
<b>Totale</b>	<b>1.368.000</b>	<b>768.000</b>	<b>-43,86</b>

Metano - (Kg venduti)			
IMPIANTI	2024	2025	Var. %
Marghera Ovest	-	-	-
Marghera Est	-	-	-
Arino Ovest	242.000	143.081	-40,88
Arino Est	147.000	133.819	-8,97
<b>Totale</b>	<b>389.000</b>	<b>276.900</b>	<b>-28,82</b>

Lubrificanti - (Kg venduti)			
IMPIANTI	2024	2025	Var. %
Marghera Ovest	211	1.111	426,54
Marghera Est	341	463	35,78
Arino Ovest	2.798	2.481	-11,33
Arino Est	147	1.951	1227,21
<b>Totale</b>	<b>3.497</b>	<b>6.006</b>	<b>71,75</b>

## AREE DI SERVIZIO - ATTIVITA' COMMERCIALI COLLATERALI

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

(fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2024	2025	Var. %
Marghera Ovest	43	41	-4,65
Marghera Est	3	3	0,00
Arino Ovest	396	431	8,84
Arino Est	307	341	11,07
<b>Totale</b>	<b>749</b>	<b>816</b>	<b>8,95</b>

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

(fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2024	2025	Var. %
Marghera Ovest	430	418	-2,79
Marghera Est	440	434	-1,36
Arino Ovest	4.073	3.927	-3,58
Arino Est	2.432	2.366	-2,71
<b>Totale</b>	<b>7.375</b>	<b>7.145</b>	<b>-3,12</b>

## AREE DI SERVIZIO - ATTIVITA' COMMERCIALI COLLATERALI

(Market - presso autobar e ristorante)

(fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2024	2025	Var. %
Marghera Ovest	153	156	1,96
Marghera Est	86	99	15,12
Arino Ovest	1.344	1.226	-8,78
Arino Est	1.152	1.054	-8,51
<b>Totale</b>	<b>2.735</b>	<b>2.535</b>	<b>-7,31</b>

## AREE DI SERVIZIO - ATTIVITA' COMMERCIALI COMPLEMENTARI

(presso autobar e ristorante)

(fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

IMPIANTI	2024	2025	Var. %
Marghera Ovest	1.300	1.374	5,69
Marghera Est	2.200	2.115	-3,86
Arino Ovest	1.442	1.434	-0,55
Arino Est	1.150	1.148	-0,17
<b>Totale</b>	<b>6.092</b>	<b>6.071</b>	<b>-0,34</b>

## HOTEL - MARGHERA

(fatturato vendite al netto di IVA - in migliaia)

Attività	2024	2025	Var. %
Bar, Servizi ed Alloggio	4.945	5.473	10,68

## ROYALTIES RICONOSCIUTE ALLA SOCIETA' CAV

(al netto di IVA - in migliaia)

Attività	2024	2025	Var. %
Carburanti	1.596	1.602	0,38
Lubrificanti	1	1	0,00
Attività collaterali (autoemporio)	106	116	9,43
Ristoro	1.694	1.640	-3,19
Attività collaterali (market)	395	364	-7,85
Attività complementari	51	52	1,96
Hotel (bar - servizi - alloggio)	62	68	9,68
Concessione terreni	496	502	1,21
<b>Totale</b>	<b>4.401</b>	<b>4.345</b>	<b>-1,27</b>