



S.p.A. Autovie Venete

***Relazioni e Bilancio
dell'esercizio
al 30 giugno 2019***

***Relazioni e Bilancio
dell'esercizio
al 30 giugno 2019***

S.p.A. Autovie Venete

*Sede legale in Trieste, via Locchi n. 19 - Capitale sociale Euro 157.965.738,58 i.v.
Codice Fiscale e numero iscrizione al Registro Imprese di Trieste 00098290323
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di
Friulia S.p.A. Finanziaria Regionale Friuli-Venezia Giulia*

SOMMARIO

AZIONISTI ISCRITTI A LIBRO SOCI AL 30 GIUGNO 2019	pag.	5
ORGANI SOCIALI	«	9
CONTROLLO CONTABILE, ORGANISMO DI VIGILANZA, PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E TRASPARENZA	«	10
ORDINE DEL GIORNO ASSEMBLEA	«	11
RELAZIONE SULLA GESTIONE	«	13
1 AVVENIMENTI DI RILIEVO	«	15
1.1 GLI ORGANI SOCIALI E DI VIGILANZA	«	18
1.1.1 Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	«	18
1.1.2 Organismo di Vigilanza, Internal Audit e Società di Revisione	«	18
1.1.3 Prevenzione della corruzione e trasparenza	«	19
1.1.4 Valutazione sugli strumenti di governo societario	«	19
1.2 I RAPPORTI CON L'ENTE CONCEDENTE	«	20
1.2.1 Disciplina normativa del settore autostradale	«	20
1.2.2 Lo stato di emergenza e l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri	«	20
1.2.3 La Direttiva 23/2014/UE, il Protocollo d'Intesa del 14 gennaio 2016 e l'evoluzione della relativa attuazione	«	22
1.2.4 La Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. (S.A.A.A.) costituita dalla Regione Friuli Venezia Giulia e dalla Regione Veneto	«	24
1.2.5 L'Atto Aggiuntivo alla Convenzione di concessione, il successivo Atto Integrativo e le attività connesse alla revisione del Piano Economico Finanziario	«	25
1.2.6 L'intervenuta scadenza della concessione e i rapporti con l'Ente Concedente	«	29
1.2.7 Ulteriori adempimenti richiesti dall'Ente Concedente	«	32
1.2.8 Il coinvolgimento dell'Ente Concedente nei Contratti di Finanziamento	«	32
1.3 IL REPERIMENTO DELLE RISORSE FINANZIARIE	«	33
1.3.1 I Contratti di Finanziamento sottoscritti con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.	«	33
1.3.2 I nuovi Contratti di Finanziamento con BEI e CDP	«	33
1.3.3 I contributi di cui al D.L. n. 69 c.d. "Decreto del Fare" convertito con L. n. 98 del 9 agosto 2013, alla L. 27 dicembre 2013, n. 147 "Legge di stabilità 2014", alla L. 23 dicembre 2014 n. 190 "Legge di Stabilità 2015" e al D.L. n. 133 del 12.09.2014 c.d. Sblocca Italia convertito in L. 164 del 11.11.2014	«	35
1.4 I RAPPORTI CON IL COMMISSARIO DELEGATO	«	35
1.4.1 Pagamenti relativi alle opere di competenza del Commissario Delegato	«	35
1.4.2 Adempimenti di cui all'art. 3, comma 4, dell'OPCM 3702/2008 e s.m.i.	«	37
1.4.3 Aggiornamento ed evoluzione dell'iter relativo alle principali opere di competenza del Commissario Delegato	«	38
1.4.4 Politica tariffaria	«	40
1.5 LA SICUREZZA, L'AMBIENTE E L'ENERGIA	«	42
1.6 LA STRUTTURA DEL GRUPPO	«	43
1.7 IL GRUPPO FRIULIA	«	45
1.8 LA COMPOSIZIONE DEL CAPITALE SOCIALE	«	43
1.9 NORMATIVA IN MATERIA DI SOCIETÀ A PARTECIPAZIONE PUBBLICA	«	44
2 LE ATTIVITÀ PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE	«	45
2.1 LE OPERE DEL PIANO DEGLI INVESTIMENTI DA ESEGUIRE PER CONTO DELL'ENTE CONCEDENTE	«	45



2.1.1	Le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (Legge Obiettivo)	«	45
2.1.2	Il Piano per la sicurezza autostradale – Stazione appaltante Commissario Delegato	«	49
2.1.3	Caserma P.S. San Donà di Piave – Stazione appaltante Commissario Delegato	«	50
2.1.4	Il rifacimento delle barriere esistenti – Stazione appaltante Commissario Delegato	«	50
2.1.5	Il Piano di Risanamento Acustico	«	51
2.1.6	Il Centro Servizi di Palmanova	«	53
2.2	LE OPERE IN DELEGAZIONE INTERSOGGETTIVA E CONTO TERZI	«	54
2.2.1	Le opere in delegazione intersoggettiva	«	54
2.2.2	Le c.d. opere da eseguire per conto terzi	«	60
3	LA GESTIONE AUTOSTRADALE	«	61
3.1	IL TRAFFICO	«	61
3.2	I SISTEMI DI ESASIONE PEDAGGIO	«	62
3.3	LA VIABILITÀ, L'ASSISTENZA AL TRAFFICO, LA MANUTENZIONE D'URGENZA	«	66
3.4	L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE	«	76
3.4.1	La gestione del reclamo e la Carta dei Servizi	«	76
3.4.2	Servizio di infomobilità	«	77
3.4.3	La comunicazione istituzionale	«	78
3.4.4	Centri Assistenza Clienti (C.A.C.)	«	78
3.5	LE AREE DI SERVIZIO	«	80
3.6	GLI IMPIANTI TECNOLOGICI	«	81
3.7	LE MANUTENZIONI	«	83
3.8	I SISTEMI DI PREVENZIONE E PROTEZIONE	«	85
3.9	L'EVOLUZIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO AZIENDALE	«	86
4	LE ATTIVITÀ DI COFINANZIAMENTO E STUDI EUROPEI	«	88
5	LA GESTIONE AMMINISTRATIVA	«	90
5.1	L'ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE	«	90
5.1.1	Organizzazione aziendale e Commissario Delegato	«	90
5.1.2	Relazioni Sindacali	«	91
5.1.3	Contenzioso del lavoro	«	92
5.1.4	Sistema di Valutazione delle Performance Organizzative: il piano delle Performance	«	93
5.2	LA FORMAZIONE DEL PERSONALE	«	93
5.3	IL SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO	«	94
5.4	SERVIZI LOGISTICI	«	94
5.5	ASSICURAZIONI	«	95
5.6	IL RECUPERO DEL CREDITO DA RMPP ED IL CONTRASTO ALL'ELUSIONE DEL PAGAMENTO DEL PEDAGGIO AUTOSTRADALE	«	95
5.7	LE GARE E GLI AFFIDAMENTI DI LAVORI, FORNITURE E SERVIZI	«	95
5.8	GLI AFFARI LEGALI	«	102
5.8.1	Contenziosi civili, amministrativi, penali e tributari	«	103
5.8.2	Contenzioso relativo alle attività commissariali	«	107
5.9	LA GESTIONE ECONOMICA E FINANZIARIA	«	107
5.9.1	La gestione economica	«	107
5.9.2	La gestione finanziaria	«	108
5.9.3	Indicatori reddituali e finanziari	«	109



6	PARTECIPAZIONI	«	113
7	DESCRIZIONE DEI PRINCIPALI RISCHI	«	114
7.1	RISCHI NORMATIVI	«	114
7.2	RISCHIO TRAFFICO	«	115
7.3	RISCHIO TARIFFA	«	118
7.4	RISCHI FINANZIARI	«	119
8	CONCLUSIONI	«	121
	PROSPETTI DI BILANCIO	«	123
	NOTA INTEGRATIVA	«	133
1	PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E CRITERI DI VALUTAZIONE	«	135
1.1	ILLUSTRAZIONE DEI PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E DEI CRITERI DI VALUTAZIONE ...	«	137
2	INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE	«	141
2.1	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI E MATERIALI	«	141
2.2	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	«	154
2.3	RIMANENZE	«	158
2.4	CREDITI DELL'ATTIVO CIRCOLANTE	«	160
2.5	DISPONIBILITÀ LIQUIDE	«	161
2.6	RATEI E RISCONTI ATTIVI	«	162
2.7	PATRIMONIO NETTO	«	163
2.8	FONDI PER RISCHI ED ONERI	«	167
2.9	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	«	170
2.10	DEBITI	«	171
2.11	RATEI E RISCONTI PASSIVI	«	172
2.12	IMPEGNI E GARANZIE	«	173
3	INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO	«	174
3.1	PREMESSA	«	174
3.2	VALORE DELLA PRODUZIONE	«	175
3.3	COSTI DELLA PRODUZIONE	«	177
3.4	PROVENTI E ONERI FINANZIARI	«	181
3.5	RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	«	182
3.6	IMPOSTE SUL REDDITO	«	183
3.7	AMMONTARE DEI COMPENSI SPETTANTI AD AMMINISTRATORI, SINDACI E SOCIETÀ DI REVISIONE	«	185
4	FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	«	186
5	PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DELL'ESERCIZIO	«	187
	NOTA ALLEGATA AL BILANCIO DELL'ESERCIZIO 01 LUGLIO 2018 - 30 GIUGNO 2019		
	RICHIESTA DALL'ENTE NAZIONALE PER LE STRADE DI DATA 28 MARZO 1996, PROT. N. 328	«	189
	DATI ESSENZIALI DEL BILANCIO DI FRIULIA S.p.A. CHE ESERCITA ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO	«	195
	RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	«	199
	RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	«	205



DELIBERA DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA	«	211
DATI STATISTICI	«	215





Azionisti iscritti a libro Soci al 30 giugno 2019



AZIONISTI ISCRITTI A LIBRO SOCI AL 30 GIUGNO 2019

Azionista	N. azioni	Capitale	%
FRIULIA S.p.A.	443.317.886	115.262.650,36	72,966867
REGIONE VENETO	29.367.099	7.635.445,74	4,833609
INFRASTRUTTURE CIS S.r.l.	26.058.212	6.775.135,12	4,288990
INTESA SANPAOLO S.p.A.	18.861.152	4.903.899,52	3,104407
CREDIT AGRICOLE FRIULADRIA S.p.A.	11.955.801	3.108.508,26	1,967837
UNICREDIT S.p.A.	11.380.830	2.959.015,80	1,873201
FINANZIARIA BCC SVILUPPO TERR. FVG S.r.l.	10.334.722	2.687.027,72	1,701019
GENERALI ITALIA S.p.A.	9.978.201	2.594.332,26	1,642339
BANCA NAZIONALE DEL LAVORO S.p.A.	6.159.757	1.601.536,82	1,013851
BANCA POPOLARE DI VICENZA S.p.A. in L.C.A.	6.047.264	1.572.288,64	0,995335
BANCA DI CIVIDALE S.c.p.A.	5.930.723	1.541.987,98	0,976153
REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA	5.466.435	1.421.273,10	0,899735
ALLIANZ S.p.A.	4.348.780	1.130.682,80	0,715777
BANCA MONTE DEI PASCHI DI SIENA S.p.A.	3.591.167	933.703,42	0,591080
A4 HOLDING S.p.A.	2.549.774	662.941,24	0,419674
COMUNE DI VENEZIA	1.713.594	445.534,44	0,282045
PROVINCIA DI VENEZIA	1.654.065	430.056,90	0,272247
ANZOLIN ENRICO	1.534.008	398.842,08	0,252486
C.C.I.A.A. DI VENEZIA	485.348	126.190,48	0,079885
PROVINCIA DI TREVISO	176.253	45.825,78	0,029010
CALANDRUCCIO CARMELO	113.943	29.625,18	0,018754
ITALCEMENTI S.p.A.	81.681	21.237,06	0,013444
COMUNE DI GORIZIA	78.744	20.473,44	0,012961
COMUNE DI JESOLO	51.819	13.472,94	0,008529
D'ORLANDO MARILENA	50.004	13.001,04	0,008230
D'ORLANDO VITTORIA	50.004	13.001,04	0,008230
BENEDETTI FRANCESCA	50.000	13.000,00	0,008230
BENEDETTI PIERO	50.000	13.000,00	0,008230
ROMANELLI FRANCESCO	35.916	9.338,16	0,005912
SEGALA ALDO	34.566	8.987,16	0,005689
COMUNE DI SAN DONA' DI PIAVE	23.088	6.002,88	0,003800
ENI FUEL S.p.A.	18.278	4.752,28	0,003008
MORETTI GABRIELLA	14.660	3.811,60	0,002413
COMUNE DI SAN STINO DI LIVENZA	13.566	3.527,16	0,002233
DEL FABBRO & ASSOCIATI S.r.l.	12.054	3.134,04	0,001984
FIERA TRIESTE S.p.A. IN LIQUIDAZIONE	12.000	3.120,00	0,001975
<i>ALTRI SOCI MINORI</i>	92.870	24.146,20	0,015286
S.p.A. AUTOVIE VENETE	5.866.269	1.525.229,94	0,965545
TOTALE	607.560.533	157.965.738,58	100,000000



ORGANI SOCIALI – Assemblea dei Soci 24 novembre 2015

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE in carica dal 25 novembre 2015 sino al 14 maggio 2019

Presidente ed Amministratore Delegato ¹ Maurizio Castagna

Vice Presidente ² Tiziano Bembo

Consiglieri

Fabio Albano

Amedeo De Toma

Giancarlo Fancel

Ornella Stradaioli

Benedetta Zambon

¹ L'ing. Maurizio Castagna è stato nominato Presidente dall'Assemblea dei Soci del 24 novembre 2015 ed Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione di data 14 dicembre 2015.

² Il dott. Tiziano Bembo è stato nominato Consigliere dall'Assemblea dei Soci del 5 aprile 2016 in luogo della mancata accettazione della carica da parte del dott. Luca Felletti e Vice Presidente dal Consiglio di Amministrazione di data 24 maggio 2016.

COLLEGIO SINDACALE in carica dal 25 novembre 2015 sino al 14 maggio 2019



Presidente Tiziana Marcolin

Sindaci effettivi Fausto De Colle

Emilio Ressani

Pietro Verna

Fabio Zuliani

Sindaci supplenti Alessandro Cucchini

Giulia Nogherotto

ORGANI SOCIALI – Assemblea dei Soci 6 maggio 2019

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE in carica dal 15 maggio 2019

Presidente ed Amministratore Delegato ¹ Maurizio Castagna

Vice Presidente Tiziano Bembo

Consiglieri Giancarlo Fancel

Ornella Stradaioli

Benedetta Zambon

1 L'ing. Maurizio Castagna è stato nominato Presidente dall'Assemblea dei Soci del 6 maggio 2019 ed Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione di data 28 maggio 2019.

COLLEGIO SINDACALE in carica dal 15 maggio 2019

Presidente Tiziana Marcolin

Sindaci effettivi Vera Ardito

Donato Liguori

Paolo Marseu

Davide Scaglia

Sindaci supplenti Elena Cussigh

Diego Spazzali



CONTROLLO CONTABILE – Assemblea dei Soci 6 novembre 2018

Società

PricewaterhouseCoopers S.p.A.

ORGANISMO DI VIGILANZA E PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E TRASPARENZA

ORGANISMO DI VIGILANZA in carica sino al 30 giugno 2019

Presidente

¹ Arrigo De Pauli

Componenti

¹ Anna Di Pasquale

¹ Fabio Zuliani

² Sante Luca Valvasori



¹ Il Presidente e i componenti dell'Organismo di Vigilanza sono stati nominati con delibera del Consiglio di Amministrazione del 28 giugno 2016.

² Responsabile Prevenzione Corruzione e Trasparenza nominato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 24 novembre 2017.

RESPONSABILE PREVENZIONE CORRUZIONE E TRASPARENZA

RPCT

Sante Luca Valvasori

ORDINE DEL GIORNO ASSEMBLEA

S.p.A. AUTOVIE VENETE

Sede legale in Trieste, via Locchi 19

Capitale sociale Euro 157.965.738,58

Codice Fiscale e numero di iscrizione al Registro Imprese di Trieste 00098290323

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di

Friulia S.p.A. - Finanziaria Regionale Friuli Venezia Giulia

I Signori Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria che si terrà presso la "Sala Convegni" – via Locchi 21/B a Trieste, il giorno 28 ottobre 2019 alle ore 10.30, in prima convocazione, ed occorrendo, in seconda convocazione il giorno 6 novembre 2019, stesso luogo e ora, per deliberare sul seguente:

ORDINE DEL GIORNO

1. Esame del bilancio dell'esercizio chiuso al 30 giugno 2019, della relazione degli Amministratori sulla gestione, della relazione del Collegio Sindacale e della relazione della Società di Revisione: determinazioni conseguenti;
2. Informativa ai Soci in ordine alla determinazione e riconoscimento dei compensi agli Amministratori.



Trieste, 30 settembre 2019

**IL PRESIDENTE ED
AMMINISTRATORE DELEGATO**
ing. Maurizio Castagna





Relazione sulla gestione



1 - AVVENIMENTI DI RILIEVO

Le complessità legate al trasferimento della concessione unitamente alle incertezze regolatorie che hanno condizionato l'intero settore autostradale, anche a valle della tragedia del crollo del Ponte Morandi a Genova nell'agosto 2018, hanno significativamente caratterizzato l'esercizio concluso al 30 giugno 2019. Ciò nonostante, la Società ha comunque proseguito nel piano di realizzazione degli investimenti.

Alla luce del quadro convenzionale attualmente vigente di cui alla Convenzione di Concessione del novembre 2007 e dei successivi Atti Aggiuntivi e Integrativi intervenuti, Autovie Venete, nonostante l'avvenuta naturale scadenza della concessione del 31 marzo 2017, ha di fatto proseguito nella gestione delle tratte autostradali assentite continuando a fornire, ai sensi dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri (OPCM) n. 3702/2008 e s.m.i., il supporto tecnico-operativo-logistico al Commissario Delegato nei cantieri già avviati nonché a garantire le coperture finanziarie delle iniziative dallo stesso intraprese per il superamento dello stato di emergenza, da ultimo prorogato sino al 31 dicembre 2020.

Per contro, nel corso dell'esercizio, sono emersi diversi profili di incertezza in merito ai termini e alle condizioni inerenti sia la regolazione del rapporto concessorio successivamente all'intervenuta scadenza naturale della concessione sia la definizione del rapporto concessorio in essere con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) con la conseguente difficoltà nel procedere alla definizione del valore di indennizzo e delle relative modalità di calcolo che dovrà essere corrisposto alla società al momento dell'effettivo subentro da parte del nuovo concessionario.

Pur nel rinviare agli appositi paragrafi della Relazione e a riprova di quanto sopra esposto, si segnalano le argomentazioni addotte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) a motivazione del mancato riconoscimento dell'adeguamento tariffario per l'anno 2019, la parallela situazione di stallo venutasi a creare con riferimento al processo di approvazione del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione di concessione e del relativo Piano Economico Finanziario presentato nel mese di aprile 2015 nonché l'esigenza, rappresentata più volte dal Concedente, di definire i rapporti economici per il periodo successivo alla scadenza della concessione, ipotizzando contenuti regolatori particolarmente severi.

Quanto al Secondo Atto Aggiuntivo si ricorda che vedeva come allegato un Piano Finanziario Regolatorio (PFR) sviluppato sulla base del quinquennio che andava dal 2013/2014 al 2017/2018 e un relativo PEF che disciplinava, nel dettaglio, non solo il periodo sino all'intervenuta scadenza dalla concessione (31.03.2017) ma, altresì, coerentemente agli Atti convenzionali ad oggi vigenti (Atto Aggiuntivo del 18 novembre 2009 e Atto Integrativo del 4 novembre 2011), anche il successivo periodo sino al completo azzeramento del valore di indennizzo (30.06.2038). Detto Atto veniva sottoscritto da Autovie Venete il 19 marzo 2018 e dal Concedente il 20 marzo 2018 e veniva approvato con Decreto Interministeriale n. 263 del 15 maggio 2018.

Successivamente, al fine di consentire il superamento del vizio di forma rilevato dalla Corte dei Conti in sede di registrazione del suddetto Decreto Interministeriale, il Secondo Atto Aggiuntivo veniva sottoscritto nuovamente dalle parti in data 19 luglio 2018.

Ad oggi lo stesso non è stato ancora formalmente oggetto di approvazione con nuovo Decreto Interministeriale del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, né tantomeno la Corte dei Conti ha quindi potuto provvedere alla relativa registrazione.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti inoltre, con Decreto Interministeriale n. 576 del 31 dicembre 2018, non ha riconosciuto l'adeguamento tariffario richiesto da Autovie Venete



per l'anno 2019 sulla base del PEF allegato al citato Secondo Atto Aggiuntivo rilevando *inter alia* (i) che la Concessione risulta scaduta e che, pertanto, Autovie Venete sarebbe autorizzata "a proseguire esclusivamente nell'ordinaria amministrazione", (ii) che "ulteriori eventuali investimenti, validamente effettuati e non ancora ammortizzati, al netto di eventuali benefici conseguiti nel periodo successivo alla scadenza, saranno riconosciuti nel calcolo del valore del subentro" e, da ultimo, (iii) che l'istruttoria all'uopo svolta dalla DGVCA ha escluso l'adeguamento tariffario richiesto "tenuto conto che la concessione è scaduta il 31 marzo 2017 e attualmente sono in corso di definizione i rapporti economici tra le parti".

Tale (inattesa) presa di posizione ha fatto intravedere un possibile tentativo da parte del Concedente di disconoscere il contenuto degli Atti convenzionali attualmente vigenti (Atto Aggiuntivo del 18 novembre 2009 e Atto Integrativo del 4 novembre 2011) da sempre pacificamente ritenuti validi ed efficaci da Autovie Venete.

La Società posta di fronte a tale scenario e nella consapevolezza di dover tutelare in ogni modo il patrimonio aziendale, ha prontamente rappresentato al Concedente attraverso una fitta corrispondenza, le peculiarità che caratterizzano Autovie Venete ivi compresa la presenza del Commissario Delegato per l'emergenza nonché la piena convinzione sulla validità ed efficacia degli Atti convenzionali che sono stati posti a base dei Contratti di Finanziamento e garantiscono adeguata remunerazione anche agli investimenti eseguiti dopo l'intervenuta scadenza della concessione.

La situazione di stallo venutasi a creare che, di fatto, ha caratterizzato l'intero esercizio sociale 2018/2019, ha finalmente trovato la tanto auspicata decisiva svolta con le deliberazioni adottate nel mese di luglio 2019, e pertanto ad esercizio sociale concluso, dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), deliberazioni che tuttavia dovranno ora trovare concreta attuazione in adeguati Atti amministrativi.

Nel corso della seduta del 24 luglio 2019, il CIPE ha infatti assunto la Delibera n. 38 inerente il "criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (periodo transitorio)" e la Delibera n. 39 sull'"approvazione dell'accordo di cooperazione relativo alla tratta autostradale A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia [ex Autovie Venete]", deliberazioni - ad oggi ancora in corso di registrazione alla Corte dei Conti - che rappresentano comunque un valido presupposto per la prosecuzione dell'iter di affidamento alla Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. della nuova concessione.

Avuto particolare riguardo ai contenuti della Delibera n. 38/2019 si evidenzia che con la stessa sono stati chiariti i termini regolatori applicabili alle concessionarie c.d. scadute facendo comunque salve le specifiche pattuizioni convenzionali vigenti e, con ciò, facendo salva, per le motivazioni sopra esposte, la posizione di Autovie Venete. Su tali basi, si ritiene che il Concedente debba a breve riavviare l'iter approvativo del Secondo Atto Aggiuntivo, proprio a partire dall'adozione di un nuovo Decreto Interministeriale.

Il riavvio dell'iter approvativo dovrà, inoltre, necessariamente coordinarsi con l'esigenza, anch'essa dettata dalla Delibera CIPE n. 38/2019 di addivenire quanto prima alla definizione di un Piano Finanziario redatto comunque in coerenza con gli Atti convenzionali vigenti che accompagnerà la Società sino all'effettivo subentro del nuovo concessionario.

Quanto alla Delibera CIPE n. 39/2019 che ha approvato il testo di Convenzione, c.d. Accordo di Cooperazione, tra la Società che subentrerà nella gestione delle tratte attualmente assentite ad Autovie Venete e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si ritiene che la stessa consenta ora di avere maggiore chiarezza anche sulle tempistiche dell'effettivo subentro.

La situazione di indeterminatezza ora descritta, che ha caratterizzato pressoché l'intero



esercizio 2018/2019, ha di fatto rallentato anche l'azione del Commissario Delegato che, prudenzialmente, ha ritenuto di non assumere ulteriori e nuovi impegni in merito alle opere programmate ritenendo che tale contesto potesse riverberare negativamente i suoi effetti anche sulle coperture finanziarie.

A tal fine si segnala che, per quanto concerne le attività deputate all'approvvigionamento delle risorse finanziarie finalizzate a consentire il completamento del progetto della c.d. "Terza Corsia", nel corso dell'esercizio 2018/2019 sono proseguite le attività tese al soddisfacimento delle condizioni sospensive all'erogazione dei finanziamenti anche se, in linea generale, si è ritenuto di rallentare tale processo in considerazione del fatto che gli oneri sottesi all'operazione *de quo* risulterebbero pienamente giustificati solo nel caso di effettivo utilizzo di tali risorse finanziarie, utilizzo che potrebbe non rendersi necessario qualora il subentro del nuovo concessionario dovesse intervenire in tempi ragionevolmente brevi.

Quanto all'andamento dei cantieri, pur rinviando al paragrafo 1.4.3 e al successivo capitolo 2, si segnala come i lavori delle opere appaltate dal Commissario Delegato relative alla realizzazione della Terza Corsia e, nel particolare nella tratta da Palmanova a Portogruaro, stiano procedendo nel pieno rispetto dei cronoprogrammi se non addirittura con anticipo. La rapida conclusione dei lavori rappresenta in ogni caso una priorità assoluta rendendosi quanto mai necessaria anche in considerazione dei volumi di traffico, in particolare avuto riguardo ai mezzi pesanti, e degli inevitabili disagi che i cantieri generano sul regolare flusso veicolare.

In tale contesto, la Società, fruendo dell'istituto del distacco di proprio personale dipendente presso il Commissario Delegato ha continuato a garantire il necessario supporto tecnico, operativo e logistico al medesimo per la realizzazione degli interventi oggetto dell'incarico affidatogli giusta Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 del 5 settembre 2008 e s.m.i..

Nell'ambito della trattazione degli avvenimenti di rilievo si ritiene di segnalare che l'Assemblea dei Soci del 6 maggio 2019 oltre al rinnovo delle cariche sociali abbia approvato, in ottemperanza alle indicazioni pervenute dalla Capogruppo Friulia S.p.A., la modifica dell'art. 27 dello Statuto Sociale inerente la durata dell'esercizio sociale.

Pertanto, fermo restando la conclusione al 30 giugno 2019 dell'esercizio in esame, il successivo esercizio sarà di soli 6 mesi e si chiuderà, pertanto, al 31 dicembre 2019 e i successivi esercizi sociali si svilupperanno nell'arco dei 12 mesi dal 1° gennaio al 31 dicembre di ogni anno.



Il nodo di Palmanova

1.1 – GLI ORGANI SOCIALI E DI VIGILANZA

1.1.1 Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale

Il Consiglio di Amministrazione, il suo Presidente e il Collegio Sindacale della Società sono stati nominati dall'Assemblea dei Soci nella seduta ordinaria del 6 maggio 2019 dopo che l'Assemblea dei Soci del 26 ottobre 2018, tenutasi in aggiornamento il 7 dicembre 2018, aveva deliberato di rinviare la trattazione degli argomenti all'Ordine del Giorno inerenti il rinnovo delle cariche sociali con ciò implicando, di fatto, la prosecuzione del mandato a suo tempo conferito.

In ottemperanza alle disposizioni contenute nell'art. 17 dello Statuto Sociale così come modificato nel corso dell'Assemblea Straordinaria dei Soci del 20 dicembre 2016 che ha recepito la c.d. Legge Madia in tema di composizione dell'organo amministrativo, l'Assemblea dei Soci del 6 maggio 2019, in ragione della rilevante complessità gestionale e amministrativa che caratterizza Autovie Venete, con particolare riferimento ai rapporti con l'Ente concedente, con il Commissario Delegato per l'emergenza per la Terza Corsia e con gli Istituti finanziatori e in considerazione del fatto che opera in un quadro normativo di riferimento particolarmente complesso, ha deliberato un organo amministrativo collegiale costituito da 5 (cinque) membri.

La durata del mandato conferito al nuovo organo è stata fissata sino all'approvazione del bilancio che, giusta l'intervenuta modifica dell'art. 27 dello statuto sociale, si chiuderà al 31 dicembre 2019, da presentarsi all'attenzione dell'Assemblea dei Soci per l'approvazione entro il mese di marzo 2020.

Per ciò che concerne il Collegio Sindacale, l'Assemblea dei Soci del 6 maggio 2019 ha rinnovato i componenti per tre esercizi e quindi, in conformità alla succitata delibera assembleare di modifica della durata dell'esercizio sociale, fino alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio della loro carica, che si concluderà il 31 dicembre 2020.



1.1.2 Organismo di Vigilanza, Internal Audit e Società di Revisione

Con deliberazione del 27 giugno 2019, il Consiglio di Amministrazione della Società ha nominato l'Organismo di Vigilanza (OdV) ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 per un periodo di tre esercizi, dal 1° luglio 2019 al 31 dicembre 2021, confermando in n. 4 (quattro) il numero dei componenti, tra i quali non compare più il Responsabile della prevenzione corruzione e trasparenza, coerentemente con quanto previsto dalla Determinazione A.N.AC. n. 1134 dd. 8 novembre 2017.

L'attività dell'Organismo di Vigilanza, in continuità con il passato, è proseguita in stretto collegamento con il Collegio Sindacale, in modo tale da creare la massima efficacia ed efficienza del sistema dei controlli.

Nel corso dell'esercizio la Società ha aggiornato il Modello di Organizzazione e di Gestione (MOG), procedendo in due fasi.

La prima fase in cui è stato adottato il MOG rivisto nella Parte Generale ed in relazione ai reati presupposto ex artt. 25 septies e 25 undecies del D.Lgs. n. 231/2001, rispettivamente *“omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro”* e *“reati di natura ambientale”* la seconda fase, con l'adozione del MOG rivisitato in relazione alla Parte Speciale, con particolare riferimento al processo di gestione del rischio.

A monte della fase di revisione della mappatura delle attività sensibili è stato fatto un approfondimento normativo, messo a disposizione dei destinatari del Modello nell'Allegato 1, aggiornato alla Legge n. 3 di data 9 gennaio 2019 *“Misure per il contrasto dei reati contro la*

pubblica amministrazione, nonché in materia di prescrizione del reato e in materia di trasparenza dei partiti e movimenti politici”, entrata in vigore il 31 gennaio 2019. Partendo dall’approfondimento normativo e giurisprudenziale dei reati presupposto, è stata aggiornata l’identificazione delle attività sensibili e dei protocolli preventivi correlati, sia oggettivi (es. procedure del Sistema di gestione Integrato Qualità Ambiente e Sicurezza), che soggettivi (regole di comportamento presenti, principalmente, nel Codice Etico e di Condotta). A valle della mappatura di cui sopra è stata aggiornata, nell’Allegato 2 del MOG, la valutazione del rischio (cd. Gap Analysis), per verificare la necessità di introdurre eventuali nuovi protocolli preventivi.

Quanto all’Internal Audit, costituito con funzioni autonome e indipendenti dalle altre strutture aziendali e collocato alle dirette dipendenze del vertice aziendale ed operante in stretta collaborazione con il Collegio Sindacale, si ricorda che, in analogia al passato, con delibera del Consiglio di Amministrazione del 27 giugno 2019 l’incarico è stato confermato per la durata di un anno e quindi sino al 30 giugno 2020 a Friulia S.p.A., finanziaria regionale della Regione Autonoma Friulia Venezia Giulia, che esercita l’attività di controllante di Autovie Venete.

Quanto infine alla Società di Revisione, si rende noto che l’Assemblea ordinaria dei Soci del 6 novembre 2018 ha deliberato di affidare nuovamente l’incarico di revisione legale dei conti della Società per il successivo triennio alla Società PricewaterhouseCoopers S.p.A. (P.w.C.) e, pertanto, sino all’approvazione del bilancio d’esercizio con chiusura al 31.12.2020.

1.1.3 Prevenzione della corruzione e trasparenza

Nel corso dell’esercizio, la Società ha proseguito con gli adempimenti di cui alla Legge 190/2012 e dei relativi decreti attuativi, tenendo altresì conto delle delibere esplicative emanate dall’A.N.A.C..

Si ricorda che dal 1° dicembre 2017, l’incarico di Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza è affidato al Direttore Affari Societari e Legale e il Consiglio di Amministrazione con delibera del 25 gennaio 2019, ha adottato le *“Misure integrative di prevenzione della corruzione individuate ai sensi dell’articolo 1, comma 2-bis della legge n. 190 del 2012”* per il triennio 2019-2021, programmando e dando atto dell’attuazione di una serie di attività volte a ridurre la probabilità di accadimento di eventi corruttivi.

1.1.4 Valutazione sugli strumenti di governo societario

Con riferimento ai contenuti del D.Lgs. n. 175 del 19 agosto 2016 e s.m.i. (c.d. *“Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica”*) che ha introdotto, tra l’altro, all’art. 6, comma 3, la previsione per cui le Società in controllo pubblico valutano l’opportunità di integrare, se necessario - tenuto conto delle dimensioni e delle caratteristiche organizzative nonché dell’attività svolta - gli strumenti di governo societario, dando informativa di un tanto nell’ambito della Relazione annuale sulla gestione, si evidenzia che l’organo amministrativo della Società anche per l’esercizio 2018-2019 ha ritenuto che gli attuali strumenti di governo societario ed i relativi presidi di vigilanza e controllo come pure le procedure e i regolamenti aziendali adottati, siano da considerarsi sufficienti, funzionali ed adeguati a monitorare correttamente gli obiettivi di regolarità ed efficienza della gestione e non necessitino, attualmente, di integrazioni.



1.2 – I RAPPORTI CON L'ENTE CONCEDENTE

1.2.1 Disciplina normativa del settore autostradale

Quanto alla disciplina normativa riguardante il settore autostradale si ricorda come, dal 1° ottobre 2012, con Decreto Ministeriale n. 341 emesso in pari data dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), le attività e i compiti tipici del Concedente di competenza dell'Ispettorato di Vigilanza sulle Concessioni Autostradali (IVCA) di ANAS, fossero stati trasferiti *ex lege* al MIT stesso, contestualmente alle relative risorse finanziarie, umane e strumentali.

Ai sensi dell'art. 1 del citato D.M., è stata istituita la Struttura di Vigilanza sulle concessionarie autostradali che ha assunto nell'ambito del Ministero la denominazione di “*Direzione generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali*” (DGVCA), con funzioni e compiti di vigilanza e controllo sui concessionari autostradali.

A seguito dello stato di emergenza dichiarato in conseguenza del crollo di un tratto del viadotto Polcevera dell'autostrada A10, nel comune di Genova, noto come ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018, è intervenuto il Decreto Legge 28 settembre 2018 n. 109, convertito, con modificazioni, dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130 (c.d. Decreto Genova) che, nel dettare maggiori disposizioni in tema di sicurezza della rete nazionale al fine di rafforzare le misure di prevenzione e di garantire la piena sicurezza nella mobilità e nei trasporti, ha altresì ampliato le competenze dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) con riferimento al settore autostradale.

Il c.d. Decreto Genova ha, inoltre, istituito l'ANSFISA (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali), con il compito di garantire la sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali, la sicurezza delle gallerie situate sulle strade appartenenti alla rete stradale anche transeuropea e la sicurezza sui sistemi di trasporto rapido di massa, facendo sì che lo Stato, attraverso l'Agenzia, abbia un ruolo primario e maggiormente efficace nella vigilanza della corretta manutenzione e dunque sulla sicurezza delle infrastrutture italiane.

In tema di concessioni autostradali, si ricordano inoltre le disposizioni contenute nella Direttiva Europea 26 febbraio 2014 n. 2014/23/UE che hanno particolarmente influito anche nelle valutazioni relative al percorso di affidamento c.d. in house della nuova concessione.

Si ricorda inoltre che nel corso dell'esercizio il Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 s.m.i., con il quale sono state recepite le direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE, è stato oggetto di numerose modifiche, da ultimo a seguito della pubblicazione del Decreto Legge 18 aprile 2019 n. 32, cd. “Sblocca Cantieri” e della successiva Legge di conversione 14 giugno 2019 n. 55.

In questa sede merita altresì ricordare i contenuti dell'art. 13 bis (Disposizioni in materia di concessioni autostradali) del Decreto Legge 16 ottobre 2017, n. 148 convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 172 del 4 dicembre 2017 e da ultimo modificato dall'articolo 21-ter, comma 1, del D.L. 23 ottobre 2018, n. 119, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 dicembre 2018, n. 136, disposizione normativa che ha assunto un ruolo determinante unitamente alla sopracitata direttiva comunitaria sul processo di affidamento della Concessione attualmente assentita ad Autovie Venete.

Per maggiori approfondimenti sui contenuti dell'art. 13 bis si rimanda agli avvenimenti di rilievo e al paragrafo 1.2.3.

1.2.2 Lo stato di emergenza e l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri

Pur rinviando ai contenuti delle Relazioni sulla gestione afferenti i precedenti esercizi sociali, si ricorda che in data 11 luglio 2008, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato il decreto recante la *“Dichiarazione dello stato d'emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino - Trieste e nel raccordo autostradale Villesse – Gorizia”*.

Ha fatto seguito l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 del 5 settembre 2008, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana di data 11 settembre 2008, che ha delineato compiti e interventi in capo al Commissario Delegato per l'emergenza lungo la A4, il quale, nello svolgimento delle proprie attività provvede al compimento di tutte le iniziative finalizzate alla sollecita realizzazione delle opere attratte alla propria competenza. Tale disciplina, si ricorda, era stata recepita all'interno dei contenuti dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione sottoscritto il 18 novembre 2009 che ha espressamente individuato le opere di competenza del Commissario Delegato e ha disposto, in relazione a tali opere, la deroga ad alcune previsioni di cui alla Convenzione di concessione.

La citata Ordinanza prevede altresì che il Commissario Delegato, per la realizzazione degli interventi ivi indicati, si avvalga del supporto tecnico, operativo e logistico di Autovie Venete nonché di una struttura appositamente costituita.

Per un maggior dettaglio circa gli effetti di tale disposizione sull'organizzazione della Società si rinvia all'apposita sezione della Relazione, paragrafo 5.1, dedicato all'organizzazione del personale.

Al fine di rendere ancor più efficaci le disposizioni contenute nell'originaria OPCM n. 3702/08, l'ordinanza è stata modificata ed integrata con le disposizioni inserite nell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3764, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 12 maggio 2009, che ha previsto l'ampliamento delle competenze commissariali anche oltre la stretta realizzazione delle opere della Terza Corsia e per il cui dettaglio si rinvia alle Relazioni dei precedenti esercizi.



In ragione della portata di tali Ordinanze, la Società ha affrontato nel corso degli anni diverse tematiche inerenti l'identificazione delle opere di competenza del Commissario Delegato, la copertura economico-finanziaria sia delle opere di competenza di Autovie Venete sia di quelle di competenza del Commissario Delegato, nonché le modalità operative da attuare per il pagamento dei documenti di addebito relativi alle opere di competenza del Commissario Delegato.

Quanto al permanere dell'efficacia dell'OPCM n. 3702/2008 e s.m.i. e della figura del Commissario Delegato, con i conseguenti effetti nei rapporti con l'Ente Concedente e non solo, dopo che il Governo nazionale con il Decreto Legge 15 maggio 2012, n. 59, recante disposizioni urgenti per il riordino della protezione civile, poi convertito con Legge del 12 luglio 2012 n. 100, aveva sostanzialmente sancito che le gestioni commissariali che operano ai sensi della Legge 24 febbraio 1992, n. 225, tra cui certamente rientra quella che interessa la Società e che concerne l'A4, non sarebbero più state suscettibili di proroga o rinnovo alla rispettiva scadenza (nel nostro caso il 31 dicembre 2012), se non per una sola volta e per non più di trenta giorni, era intervenuto un ulteriore provvedimento normativo in senso diametralmente opposto a tali conclusioni.

Infatti, nel corso dell'*iter* parlamentare di conversione del Decreto Legge 20 giugno 2012, n. 79, recante misure urgenti per garantire la sicurezza dei cittadini, per assicurare la funzionalità del Corpo nazionale dei vigili del fuoco (convertito con modificazioni dalla Legge 7 agosto 2012, n. 131) era stato inserito ed approvato un emendamento (recepito all'art. 6 *ter* della Legge n. 131/2012) che escludeva l'applicabilità del sopra citato D.L. n. 59 del 15 maggio 2012, per le parti che interessano, alla gestione commissariale che riguarda l'A4, gestione generata dalla dichiarazione dello stato di emergenza del DPCM del 11 luglio 2008 e dalla successiva OPCM n. 3702/2008.

Sul punto si ricorda che, alla luce delle attività che vede impegnata la struttura commissariale e tenuto conto sia dello stato di avanzamento delle opere sia della necessità di fornire agli Istituti finanziatori le richieste garanzie di speditezza dell'attività amministrativa, si sono susseguite nel corso degli anni diverse proroghe dello stato di emergenza giungendo, da ultimo, a seguito di nota congiunta dei Presidenti della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e della Regione Veneto del 16 novembre 2018, alla proroga dello stesso sino al 31 dicembre 2020 (Gazzetta Ufficiale, Serie Generale del 9 gennaio 2019).

Quanto alle funzioni di Commissario Delegato si ricorda, ancora, che, ai sensi delle disposizioni contenute nell'OPCM 3702/2008 e s.m.i., le stesse competono al Presidente *pro tempore* della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia che si avvale, ai sensi dell'art. 1 comma 3 della citata Ordinanza, per l'espletamento delle iniziative dell'opera di due soggetti attuatori ciascuno con riferimento all'ambito di competenza territoriale, l'uno nominato dal Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia e l'altro nominato dal Presidente della Regione Veneto.

Si ricorda, ancora, che, ai sensi dell'art. 2, comma 1, dell'Ordinanza 3702/2008, si è provveduto con Decreto del Commissario Delegato n. 304 del 15 aprile 2016 alla nomina dei componenti della struttura commissariale, costituita anche da risorse interne di Autovie Venete.

Rimane confermato il ruolo affidato con provvedimento n. 1 del 6 ottobre 2008, all'ing. Enrico Razzini, Direttore della Direzione Tecnica di Autovie Venete, a Responsabile Unico del Procedimento per le fasi della progettazione, dell'affidamento e dell'esecuzione dei lavori previsti dall'OPCM n. 3702/08 e s.m.i..

Il Consiglio di Amministrazione della Società ha ritenuto di conferire in data 14.02.2014 apposita delega per il "*controllo ed il monitoraggio della struttura di Autovie Venete dedicata al Commissario*" in capo all'Amministratore Delegato, ing. Maurizio Castagna, delega confermata da ultimo dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 28 maggio 2019. In particolare, l'ing. Castagna è stato delegato a condurre il controllo sulla puntuale osservanza delle procedure di pagamento e di monitoraggio approvate dal C.d.A. per le opere commissariate (di cui al punto 1.4.1), sui pareri tecnici che le competenti Direzioni della Società devono formulare sui progetti esecutivi e sulle varianti delle opere commissariate ai sensi del comma 4 dell'art. 3 dell'Ordinanza OPCM n. 3702/2008 s.m.i. (di cui al punto 1.4.2) e sulla struttura della Società Concessionaria dedicata al Commissario Delegato. La delega prevede, inoltre, che l'ing. Castagna riferisca al Consiglio di Amministrazione sui controlli condotti e a tal fine gli è stata conferita la più ampia facoltà di richiedere al Commissario Delegato stesso ed ai suoi organi tutti ogni notizia, assicurandosi un flusso informativo adeguato per tempestività e completezza di dati.

1.2.3 La Direttiva 23/2014/UE, il Protocollo d'Intesa del 14 gennaio 2016 e l'evoluzione della relativa attuazione

Con riferimento alla tematica in argomento si rinvia a quanto già ampiamente evidenziato nella Relazione della Gestione dei precedenti esercizi sociali, ricordando che le Istituzioni italiane, nel quadro dei servizi di interesse economico generale coinvolgenti alcune infrastrutture autostradali, tra cui quella di Autovie Venete, avevano avviato le procedure presso l'Unione Europea riguardanti in particolare la notifica alla Commissione UE ex art. 108, paragrafo 3, TFUE.

Tale procedura aveva evidenziato, tuttavia, nel corso di svolgimento dell'istruttoria e con particolare riguardo al caso Autovie Venete, delle difficoltà e la sostanziale insufficienza dell'utilizzo dello strumento di cui all'art. 43, comma 1, lett. e) della Direttiva 23/2014/UE a garantire la sostenibilità dell'ingente piano degli investimenti programmati dal Commissario Delegato e dalla Società.

Per converso, nell'ambito della medesima istruttoria, le peculiarità che contraddistinguono la compagine societaria di Autovie Venete avevano fatto emergere le opportunità offerte dall'art. 17 della sopra citata Direttiva, che disciplina la procedura c.d. "in house" consentendo, pertanto, in astratto, all'Ente Concedente di procedere all'affidamento diretto della nuova concessione ad un soggetto sottoposto al "controllo pubblico".

In attuazione dei principi desumibili dall'art. 17 della Direttiva 2014/23/UE, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e la Regione Veneto avevano pertanto approfondito la possibilità di ottenere l'affidamento diretto ad un'impresa di loro emanazione della gestione delle autostrade attualmente assentite in concessione ad Autovie Venete.

In tale contesto si prendeva quindi atto della sottoscrizione, avvenuta in data 14 gennaio 2016, di un Protocollo d'Intesa stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la Regione Friuli Venezia Giulia e la Regione Veneto avente ad oggetto l'individuazione e l'adozione di tutte quelle misure da attuarsi con strumenti normativi e amministrativi necessari per l'affidamento da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti della concessione autostradale, attualmente assentita in favore di Autovie Venete, ad una società interamente partecipata dalle amministrazioni pubbliche territoriali e locali aderenti al protocollo stesso.

A seguito di istruttoria avviata a suo tempo dalla Regione Friuli Venezia Giulia in contraddittorio con le competenti strutture del MIT è stata, peraltro, confermata l'assoluta necessità/inderogabilità di giungere all'integrale detenzione delle azioni da parte di soggetti pubblici, con ciò tracciando come unicamente percorribile l'opzione della costituzione di una nuova Società.

Al fine di dare attuazione agli obiettivi fissati e condivisi nel Protocollo di Intesa del 14 gennaio 2016, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e la Regione Veneto hanno successivamente approvato, rispettivamente, la Legge Regionale 29 dicembre 2016, n. 25 e la Legge Regionale 30 dicembre 2016, n. 30, con le quali è stata autorizzata la costituzione di una società in house, a totale partecipazione pubblica, atta a gestire le reti autostradali attualmente in concessione ad Autovie Venete.

In tale contesto si ricorda, altresì, la comunicazione di data 13 marzo 2017 a mezzo della quale la Regione Friuli Venezia Giulia ha formalmente invitato Autovie Venete a concorrere, per quanto di competenza, alla realizzazione dell'iniziativa, con ogni possibile azione ritenuta utile od opportuna a supporto del processo intrapreso salvaguardando, in ogni caso, l'integrità del patrimonio aziendale.

Tale iniziativa si è successivamente consolidata con la Legge Regionale del Friuli Venezia Giulia del 12 aprile 2017 n. 5 che, nel modificare la Legge n. 25/2016, ha inserito l'art. 4 *bis* contemplando ulteriori e dettagliate modalità e misure necessarie al perfezionamento dell'operazione *de quo*.

A livello nazionale si segnalano i contenuti dell'art. 13 bis del Decreto Legge 148/2017 in tema di disposizioni in materia di concessioni autostradali - articolo inserito dalla Legge di conversione del 4 dicembre 2017, n. 172, e successivamente modificato dall'art. 1, comma 1165, della Legge 27 dicembre 2017 n. 205, dal Decreto Legge n. 91 del 25 luglio 2018 e dal Decreto Legge n. 119 del 23 ottobre 2018 - disposizione normativa che, per il caso specifico Autovie Venete, ha profondamente inciso sulla materia in oggetto.

Il citato art. 13 bis, ai fini del perseguimento delle finalità del sopra citato Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 14 gennaio 2016, ha infatti espressamente previsto che: "... a) *le funzioni di concedente sono svolte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; b) le convenzioni di concessione per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali hanno durata trentennale e sono stipulate dal MIT con le Regioni, ..., che potranno anche avvalersi* (per la realizzazione delle opere e la gestione delle tratte autostradali attualmente gestite da



Autovie Venete) *nel ruolo di concessionario di società in house, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati*”.

In tale contesto e nel rinviare in ogni caso al paragrafo 1.2.4, si segnala che le Regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto nell'aprile 2018 hanno costituito, al fine di ottemperare alle disposizioni di cui al citato art. 13 bis, la Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. soggetto integralmente pubblico candidato a subentrare nella concessione delle tratte autostradali attualmente assentite ad Autovie Venete.

Sull'impostazione adottata merita ricordare l'esame da parte del Consiglio di Stato nell'adunanza del 20 giugno 2018 che si è positivamente espresso con parere n. 1645 del 26 giugno 2018 sulla compatibilità della norma con la legislazione nazionale.

Quanto al rispetto del quadro c.d. eurounitario pur rinviando per un maggior dettaglio al paragrafo 1.2.4, si ricorda che la stessa Commissione Europea (DGrow) ha comunque reso il proprio favorevole parere in data 11 novembre 2018.

1.2.4 La Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. (S.A.A.A.) costituita dalla Regione Friuli Venezia Giulia e dalla Regione Veneto

In considerazione dei contenuti dell'art. 13 bis e delle stringenti tempistiche ipotizzate dal MIT per addivenire all'affidamento della nuova concessione, pur nelle more dei chiarimenti interpretativi, peraltro successivamente positivamente intervenuti, circa l'applicabilità dell'art. 13 bis sia a livello nazionale che comunitario, la Regione Friuli Venezia Giulia e la Regione Veneto già in data 17 aprile 2018, all'esito delle deliberazioni delle rispettive Giunte Regionali (Delibera n. 498 del 9 marzo 2018 e Delibera n. 393 del 26 marzo 2018), costituivano la Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. (S.A.A.A.).

La S.A.A.A. è società a totale capitale pubblico ed è finalizzata alla assunzione e/o comunque alla gestione e all'esercizio della concessione autostradale trentennale delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine Sud, A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano, A57 tangenziale di Mestre (competenza fino a Terraglio) e della A34 Villesse-Gorizia, attualmente in concessione in capo alla Autovie Venete.

La S.A.A.A. è attualmente partecipata per il 67% dalla Regione Friuli Venezia Giulia e dal 33% dalla Regione Veneto ed ha la propria sede a Trieste; la durata è fissata sino al 31 dicembre 2100 e il capitale sociale è stato stabilito in Euro 6.000.000,00.

La Società, priva di personale dipendente, ai sensi dell'art. 12 dell'Atto Costitutivo e previa condivisione con il Socio di maggioranza Regione Friuli Venezia Giulia, ha sottoscritto con Autovie Venete un contratto di Service Amministrativo in base al quale vengono forniti i servizi amministrativi e contabili necessari all'operatività quantomeno iniziale della Società.

Nel rispetto delle competenze dell'ART, la Società Autostrade Alto Adriatico ha redatto il proprio Piano Economico Finanziario ed il Piano Finanziario Regolatorio, documenti allegati all'Accordo di Cooperazione che, in accordo con il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono stati successivamente trasmessi per il relativo esame al NARS per sfociare nella deliberazione da ultimo adottata dal CIPE in data 24 luglio 2019.

In particolare si segnalano i contenuti della Delibera CIPE n. 39 del 24 luglio 2019 che ha approvato il testo dell'Accordo di Cooperazione relativo alla tratta autostradale A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia e che unitamente alla Delibera CIPE n. 38 di pari data che definisce il *“criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo*

concessionario (periodo transitorio)” assume particolare significato nel perfezionamento dell’iter per il subentro del nuovo soggetto concessionario.

1.2.5 L’Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione, il successivo Atto Integrativo e le attività connesse alla revisione del Piano Economico Finanziario

Come ampiamente descritto nelle Relazioni degli esercizi precedenti - a cui si rinvia per maggiori dettagli sui contenuti dei documenti in parola e sull’*iter* che aveva condotto alle versioni definitive - si ricorda che con nota di data 10 giugno 2009, il Commissario Delegato aveva confermato alla Società l’elenco delle opere di propria competenza, inserite nello schema di Convenzione unica del novembre 2007, già trasmesso nel dicembre 2008.

Successivamente il Responsabile Unico del Procedimento del Commissario Delegato, aveva trasmesso l’aggiornamento del piano degli investimenti, nella parte relativa alle opere di competenza del Commissario stesso, concretizzando, di fatto, la necessità di dare avvio alla revisione del Piano Economico Finanziario, nonché del testo della Convenzione, secondo le modalità previste nell’Ordinanza n. 3702/08 e s.m.i. e nell’Ordinanza n. 3764/09.

In considerazione della necessità di rideterminare l’equilibrio del Piano Economico Finanziario al fine di recepire gli effetti derivanti dall’applicazione delle citate Ordinanze, la Convenzione Unica sottoscritta nel 2007 veniva integrata con l’Atto Aggiuntivo del 18 novembre 2009.

Con il citato Atto, la cui efficacia risulta correlata al permanere dello stato di emergenza, sono state individuate i) le opere di competenza del Commissario Delegato ed è stata disposta, in relazione a tali opere, la deroga ad alcune previsioni di cui alla Convenzione e ii) è stato adottato un nuovo Piano Economico Finanziario che ha sostituito il corrispondente allegato alla Convenzione Unica recependo le modifiche al PEF, resesi necessarie al fine di realizzare le opere individuate dal Commissario Delegato nel dicembre 2008.

Al fine di favorire il positivo concretizzarsi delle azioni derivanti dall’applicazione dell’Ordinanza n. 3702/08 e s.m.i., in data 4 novembre 2011 la Società e ANAS S.p.A. sottoscrivevano l’Atto Integrativo alla Convenzione, divenuto efficace in data 23 febbraio 2012 a seguito della registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto Interministeriale n. 418 del 7 dicembre 2011.

Elemento qualificante tale Atto Integrativo è costituito dalla “possibilità” per Autovie Venete di proseguire nella gestione della concessione fino al momento dell’effettivo pagamento dell’indennizzo e in ogni caso non oltre il periodo strettamente necessario all’azzeramento dell’indennizzo stesso. Con il medesimo documento veniva, inoltre, meglio precisato l’effetto dell’eventuale venir meno dello stato di emergenza e/o dell’OPCM n. 3702/2008 prevedendo la non retroattività dell’applicabilità della Convenzione Unica del 7 novembre 2007, in specie nei suoi contenuti sanzionatori, e l’impegno da parte del Concedente ad apportare al Piano Economico Finanziario nonché al cronoprogramma dei lavori le modifiche che si rendessero necessarie.

Alla luce della scadenza del periodo regolatorio di riferimento (2009-2013) ed in conformità alle previsioni della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007 s.m.i. e tenuto altresì conto dei contenuti dell’OPCM n. 3702/2008 e s.m.i., Autovie Venete aveva avviato a partire dal mese di giugno 2014 e proseguito d’intesa con il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il processo di revisione quinquennale del Piano Economico Finanziario (PEF).

Nel rimandare, per un maggior dettaglio, ai contenuti del paragrafo 1.2.5 della Relazione sulla gestione 2017/2018 in ordine alla gestione del rapporto concessorio e la corrispondenza intercorsa con il Concedente, si ricorda come la Società nella redazione del Piano abbia evidenziato il contenimento della spesa relativa alle opere ancora da realizzare riferite alla data del 30.06.2013 (da Euro milioni 1.711 a Euro milioni 1.575) sviluppando il completamento



di tutte le opere nel rispetto dei vincoli economico-patrimoniali entro il 2031 attraverso la redistribuzione degli investimenti coerentemente allo stato di avanzamento raggiunto e all'esigenza di ottenere il completamento di opere aventi autonoma valenza funzionale entro il 30.06.2020.

Nello specifico, superata l'originaria suddivisione in Lotti della Terza Corsia lungo la A4 tra Quarto d'Altino e Villesse che presupponeva la quasi simultanea esecuzione dei lavori lungo tutto l'asse autostradale, veniva prioritariamente ipotizzato il completamento della Terza Corsia nell'asse autostradale A4 sotteso tra lo svincolo di Portogruaro (diramazione A28) e lo svincolo di Palmanova (diramazione A23) entro l'esercizio 2019-2020 senza con ciò tralasciare l'impegno per l'avvio dei lavori, quanto prima possibile, anche nelle tratte tra San Donà di Piave e Portogruaro.

Pertanto, il nuovo assetto, rilevabile dai cronoprogrammi aggiornati, confermava come prioritario l'adeguamento dell'asse A4 con la realizzazione della Terza Corsia da Quarto d'Altino a San Donà di Piave e da Portogruaro (in coincidenza con lo snodo A28) a Palmanova (in coincidenza con lo snodo A23) nell'arco temporale 2015-2020 per un ammontare complessivo di opere pari a 906,63 milioni di Euro.

L'ipotesi sviluppata contemplava l'avvenuta erogazione da parte dello Stato dei contributi previsti dalla L. 27 dicembre 2013 n. 147 (Legge di stabilità 2014), dalla L. 23 dicembre 2014 n. 190 (Legge di Stabilità 2015) e dal Decreto n. 498 emanato in data 14 novembre 2014 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze in attuazione dell'art. 3, comma 2, lettera a) del D.L. n. 133 del 12.09.2014.

Pur rinviando ai contenuti del paragrafo 1.3 (Il reperimento delle risorse finanziarie) si ricorda inoltre che era stato contemplato l'utilizzo, da parte della Società, delle risorse ad essa garantite dal Contratto di Finanziamento definito e sottoscritto in data 19 ottobre 2012 con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A., finanziamento di importo pari a 150 milioni di Euro e la cui scadenza finale, originariamente prevista al 18 aprile 2014, era stata prorogata dapprima sino al 31 marzo 2017 e, successivamente, a seguito della sottoscrizione di un secondo Atto di Estensione del Finanziamento, sino al 31 dicembre 2020. La Società, inoltre, in data 6 ottobre 2015, al fine di garantire adeguata copertura alle iniziative già avviate dal Commissario Delegato, sottoscriveva con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. un ulteriore e nuovo Contratto di Finanziamento per un importo massimo pari ad Euro 150 milioni.

Tali contratti, saranno superati con il raggiungimento della piena efficacia dei nuovi Contratti di Finanziamento sottoscritti con BEI e CDP in data 27 febbraio 2017.

Quanto all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario si ricorda, ancora, come l'Ente Concedente, con comunicazione di data 24 luglio 2015 avente ad oggetto: "*Aggiornamento del Piano Economico-Finanziario*", anche alla luce dei contenuti del Piano già trasmesso all'Ente Concedente nell'aprile 2015 che recepiva l'ipotesi di contenimento degli incrementi tariffari futuri, unitamente alla riprogrammazione degli investimenti ed a una estensione del rapporto concessorio alternativamente sino all'anno 2038 o al 2025, aveva chiesto ad Autovie Venete di procedere allo sviluppo di una ipotesi che assumesse quale scadenza il 31 marzo 2017, fatta salva la programmazione degli interventi oggetto di commissariamento.

La Società provvedeva ad esaudire anche tale richiesta presentando i relativi elaborati.

Dopo che nel mese di febbraio 2016 il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti aveva chiesto l'iscrizione al CIPE della suddetta proposta di PEF per il relativo parere, il Commissario Delegato con proprio Decreto n. 306 del 23 giugno 2016, nel ribadire e considerare la sussistenza delle condizioni emergenziali e la vigenza delle disposizioni che obbligano il Commissario Delegato e Autovie Venete ad operare nei diversi ambiti attribuiti fintanto che risulti confermato lo stato di emergenza e, per quanto riguarda Autovie Venete, non subentrerà un eventuale diverso concessionario, aveva decretato di adottare, ai sensi dell'art. 6, comma

5, dell'OPCM n. 3702/2008, appositi provvedimenti di gestione della spesa, al fine di procedere all'urgente realizzazione dei lavori previsti per la realizzazione della Terza Corsia dell'autostrada A4 (Venezia-Trieste) e di trasmettere il Decreto stesso al Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ad Autovie Venete affinché, per quanto di rispettiva competenza, potessero prendere atto di quanto disposto e porre in essere le azioni necessarie per la definizione dell'iter approvativo dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario di Autovie Venete e per la prosecuzione degli investimenti previsti per far fronte alla situazione emergenziale.

Successivamente, in data 18 luglio 2016, il Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS), al quale sono attribuite diverse attività di consulenza e supporto al CIPE, emanava il parere n. 10 sullo schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 7 novembre 2007 e sottoponeva il tema all'ordine del giorno della seduta preparatoria del CIPE del 4 agosto 2016.

Con Delibera n. 16 del 3 marzo 2017 (pubblicata appena in data 28 luglio 2017 sulla Gazzetta Ufficiale) il CIPE formulava parere favorevole in ordine allo schema di Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione del novembre 2007 e sul relativo PEF e PFR (Piano Finanziario Regolatorio).

Appena nel mese di settembre 2017, all'esito della pubblicazione della citata Delibera CIPE n. 16/2017 e nelle more della pubblicazione dell'ulteriore Delibera CIPE n. 68 del 7 agosto 2017 inerente la revisione dei criteri per la regolazione economica degli aggiornamenti dei Piani Economico Finanziari delle Società Concessionarie Autostradali (pubblicazione avvenuta in Gazzetta Ufficiale solamente il 24 gennaio 2018), il Ministero evidenziava la necessità di giungere, tempestivamente, alla sottoscrizione del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione, il cui testo, per la prima volta, veniva comunicato ad Autovie Venete.

In tale occasione veniva altresì reso noto, seppur informalmente, il nuovo parametro del costo medio ponderato del capitale (c.d. Wacc) elemento centrale nella definizione del Piano Regolatorio.



Sul punto si ricorda che la Società, nell'ambito della redazione del bilancio d'esercizio al 30 giugno 2017, nel prendere atto del valore del Wacc così come prospettato (7,68%), in luogo di quello utilizzato dalla Società nella stesura del PEF (8,23%) e a prescindere da ogni eventuale ulteriore valutazione sul merito, riteneva di utilizzare prudenzialmente tale valore nella quantificazione dell'apposito fondo rischi dedicato alla copertura del c.d. "debito di poste figurative".

Facevano seguito una serie di incontri con la competente Direzione Generale del MIT al fine di sottoporre all'attenzione del Concedente un testo revisionato dello schema di Secondo Atto Aggiuntivo che tenesse conto sia dell'attuale disciplina convenzionale nonché delle recenti disposizioni in tema di concessioni autostradali di cui all'art. 13 bis del D.L. 148/2017 e s.m.i. (che disciplina l'affidamento della concessione) e, come sopra riferito, della Delibera CIPE n. 68/2017 pubblicata il 24 gennaio 2018.

A seguito di ulteriori richieste da parte del Concedente finalizzate alla celere sottoscrizione del Secondo Atto Aggiuntivo e del relativo Piano Finanziario allegato, la Società presentava in data 27 febbraio 2018 la documentazione richiesta e, dopo che il MEF, a valle della relativa istruttoria, aveva richiesto allo stesso MIT di riacquisire la documentazione dal Concessionario in recepimento delle seguenti ulteriori prescrizioni riguardanti:

- i) la decorrenza del periodo regolatorio dall'esercizio 2013/2014 con conseguente applicazione del costo medio ponderato del capitale (Wacc), rideterminato nella misura del 7,68%, a partire dall'esercizio 2014/2015 anziché dall'esercizio 2015/2016;
- ii) l'integrazione del testo del Secondo Atto Aggiuntivo con uno specifico articolo rubricato "*Dichiarazioni vincolanti rese dal Concessionario*",

la questione veniva sottoposta all'attenzione del Consiglio di Amministrazione di Autovie Venete che in data 16 marzo 2018, su tali basi, nel prendere atto: *i)* delle osservazioni formulate in sede di istruttoria da parte del MEF, *ii)* della ristrettezza dei tempi imposti dal Concedente per addivenire alla sottoscrizione del II Atto Aggiuntivo e dei relativi allegati, *iii)* della ferma ed irremovibile posizione assunta dal MIT e dal MEF che non ha concesso margini per ulteriori negoziazioni, *iv)* dei possibili riflessi negativi sull'efficacia dei contratti di finanziamento esistenti di un eventuale contenzioso che il MIT dovesse avviare sulla base della violazione delle pattuizioni convenzionali, *v)* del permanere di una situazione di incertezza sui contenuti regolatori del rapporto concessorio, nell'espletamento delle proprie funzioni e prerogative gestionali, conferiva mandato al Presidente di *"sottoscrivere il citato documento"*.

L'Assemblea dei Soci di Autovie Venete, tenutasi in aggiornamento il 15 maggio 2018, deliberava all'unanimità la ratifica dell'operato del Presidente che in data 19 marzo 2018 aveva sottoscritto il Secondo Atto Aggiuntivo.

Con successiva comunicazione di data 2 luglio 2018 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti invitava formalmente la Società, in considerazione dell'avvenuta restituzione, da parte della Corte dei Conti, del Decreto Interministeriale n. 263 del 15 maggio 2018 approvativo del documento *de quo* *"per forma non valida in quanto l'Atto Aggiuntivo, accessibile a detto decreto di approvazione, non risulta inviato in formato originale trattandosi di una mera scansione dell'atto, firmata digitalmente"* a sottoscrivere nuovamente, in formato digitale, il Secondo Atto Aggiuntivo.

In tale occasione, la Corte dei Conti richiedeva altresì al Concedente chiarimenti sui seguenti profili:

"- lo stato della procedura per l'affidamento della concessione, essendo la stessa scaduta il 31 marzo 2017;

- maggiori informazioni in merito alla necessità di adeguamento del PEF, stante l'avvenuta scadenza della concessione suddetta;

- il riconoscimento a tariffa degli investimenti sospesi dal punto di vista regolatorio, come precisato nella scrittura di impegno del 6 marzo 2018".

Effettuate le dovute verifiche e approfondimenti, la Società e il Concedente provvedevano in data 19 luglio 2018, alla sottoscrizione del Secondo Atto Aggiuntivo e dei relativi allegati, nelle modalità e forme richieste dalla Corte dei Conti, fermi inalterati i contenuti del documento.

Quanto all'iter di approvazione del citato documento si segnala che, ad oggi, si è ancora in attesa del Decreto Interministeriale del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che dovrà poi essere registrato dalla Corte dei Conti.

Sul punto e nel rinviare ai contenuti del successivo paragrafo 1.2.6, si anticipa che, alla luce delle osservazioni formulate dal NARS nel proprio parere n. 4 del 10 luglio 2019 e delle successive deliberazioni adottate dal CIPE nella seduta del 24 luglio 2019, si ritiene che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrebbe riavviare a breve l'iter approvativo del citato Secondo Atto Aggiuntivo.

Qualora ciò non avvenisse, dovrà necessariamente essere valutata ogni iniziativa utile al fine di ottenere la definizione della disciplina regolatoria a decorrere dall'esercizio 2013/2014 e sino all'effettivo subentro del nuovo concessionario anche perché la carenza di tale disciplina determinerebbe l'impossibilità di procedere alla definizione del valore di subentro con ciò impedendo il trasferimento della concessione ai sensi dell'art. 13 bis del D.L. 148/2017 e s.m.i..



1.2.6 L'intervenuta scadenza della concessione e i rapporti con l'Ente Concedente

Come noto in data 31 marzo 2017 è intervenuta la scadenza naturale della Convenzione di Concessione.

Nel richiamare i più volte citati contenuti dell'Atto Integrativo del novembre 2011, merita altresì ricordare i contenuti della lettera trasmessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 6 febbraio 2017 a mezzo della quale l'Ente Concedente, nelle more della definizione del nuovo assetto concessorio, chiedeva ad Autovie Venete di proseguire nella gestione della concessione secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione Vigente e dei relativi Atti Aggiuntivi ed Integrativi, ciò anche al fine di garantire l'espletamento del servizio autostradale senza soluzione di continuità.

In particolare si ricorda che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella citata comunicazione rendeva noto che, con riferimento alla realizzazione degli investimenti, la Società *“dovrà proseguire la realizzazione del programma di adeguamento dell'infrastruttura in attuazione alle disposizioni convenzionali, tenuto conto delle specifiche competenze attribuite al Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 ed il raccordo Villesse – Gorizia”*.

A conferma di tale posizione si segnala che in data 8 marzo 2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con riferimento alla scadenza della polizza fideiussoria di buona esecuzione della gestione operativa della concessione, richiedeva formalmente una proroga della stessa in ottemperanza a quanto prescritto dall'art. 5 della Convenzione Unica vigente. A tale richiesta la Società aveva prontamente adempiuto estendendo la citata garanzia sino al 31 marzo 2019. Tale richiesta è stata reiterata dal Concedente con comunicazione del 14 febbraio 2019 a mezzo della quale è stato chiesto ad Autovie Venete di provvedere *“benchè la concessione sia scaduta il 31.03.2017 e nelle more della individuazione del nuovo concessionario”* ad una tempestiva proroga della citata polizza fideiussoria per la durata di 12 mesi. La Società provvedeva in tal senso estendendo la garanzia sino al 31 marzo 2020.

Nel richiamare inoltre i contenuti del paragrafo 1.2.5, si ricorda che il Concedente, a valle della sottoscrizione del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione, aveva prontamente rappresentato alla Società la necessità di procedere all'ulteriore aggiornamento del PEF – adempimento cui la Società ha provveduto in data 2 agosto 2018 tematica che risulta peraltro ora assorbita dalla necessità di dare attuazione ai contenuti della Delibera CIPE n. 38/2019.

In ogni caso la Società provvedeva, con nota del 12 ottobre 2018, a comunicare, in ragione dell'evoluzione dei rapporti concessori esistenti (Piano Finanziario 2015 e Secondo Atto Aggiuntivo) e del quadro convenzionale vigente, l'adeguamento tariffario per l'anno 2019, derivante dalla formula di cui all'art. 15 della Convenzione di Concessione del novembre 2007, pari all'1,48%.

Tuttavia, nonostante la correttezza dell'impostazione metodologica assunta da Autovie Venete e di fatto mai contestata dal Concedente, con nota del 31 dicembre 2018 avente ad oggetto *“aggiornamento tariffario per l'anno 2019”*, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti comunicava alla concessionaria il Decreto n. 576 del 31 dicembre 2018 adottato dallo stesso MIT di concerto con il MEF.

Il predetto Decreto n. 576 ha riconosciuto ad Autovie Venete un aggiornamento tariffario pari allo 0,00% rilevando *inter alia* (i) che la Concessione risulta scaduta e che, pertanto, Autovie Venete sarebbe autorizzata *“a proseguire esclusivamente nell'ordinaria amministrazione”*, (ii) che *“ulteriori eventuali investimenti, validamente effettuati e non ancora ammortizzati, al netto di eventuali benefici conseguiti nel periodo successivo alla scadenza, saranno riconosciuti nel calcolo del valore del subentro”* e, da ultimo, (iii) che l'istruttoria all'uopo svolta dalla DGVC ha escluso l'adeguamento tariffario richiesto *“tenuto conto che la concessione è scaduta il 31*



marzo 2017 e attualmente sono in corso di definizione i rapporti economici tra le parti”.

La Società, nel prendere atto dei contenuti del citato Decreto n. 576/18, e ferma restando l'inaccettabile ipotesi di una differente qualificazione giuridica del Concessionario in considerazione dell'avvenuta scadenza della Concessione, da cui deriverebbe il disconoscimento di determinati diritti pacificamente attribuiti sulla base della Convenzione, quale *in primis* il progressivo riconoscimento e remunerazione degli investimenti sostenuti successivamente alla scadenza della concessione, con nota del 10 gennaio 2019 chiedeva al Concedente dei chiarimenti evidenziando come il mancato adeguamento tariffario potrebbe *“inficiare la validità dei contratti di finanziamento sottoscritti dalla Società nel febbraio 2017 con BEI e CDP per far fronte, ai sensi dell'OPCM n. 3702/2008 e s.m.i., alle iniziative già avviate e/o prossime all'avvio da parte del Commissario delegato per il superamento dell'emergenza determinatasi nel settore del traffico lungo la A4 Venezia – Trieste (...) generando in tal modo l'impossibilità di garantire la prosecuzione delle attività fino all'effettivo subentro del nuovo soggetto”*.

Successivamente, con ricorso tempestivamente radicato innanzi al TAR Lazio, Autovie Venete provvedeva ad impugnare il Decreto n. 576/2018 al fine di ottenere l'annullamento del provvedimento e l'accertamento dell'illegittimità del silenzio serbato dal MIT sull'istanza formulata da Autovie Venete con la sopra citata nota del 10 gennaio 2019.

Come anticipato negli avvenimenti di rilievo della presente Relazione, il tema relativo alla definizione della disciplina da applicarsi alle c.d. concessionarie scadute, peraltro oggetto di attenzione da parte della Corte dei Conti in sede di esame di altra Delibera CIPE che interessava una concessionaria autostradale scaduta, è stato oggetto di una compiuta analisi da parte del NARS con proprio parere n. 4 del 10 luglio 2019 con cui, nel prendere atto dell'esigenza rappresentata dal MIT di far chiaramente emergere espliciti elementi di discontinuità nei rapporti economici tra Concedente e Concessionario a valle della scadenza concessione, è stato suggerito nella regolazione dei rapporti delle concessionarie c.d. scadute: *i) di introdurre una clausola generale di salvaguardia che facesse salve specifiche pattuizioni convenzionali vigenti e ii) di specificare che l'applicazione della delibera “sia finalizzata ai soli fini della quantificazione degli eventuali benefici netti registrati nel periodo compreso tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro”*.

Successivamente si è tenuta il 24 luglio 2019 la seduta del CIPE nel corso della quale il Comitato, nel prendere atto dell'esigenza rappresentata dal MIT e tenuto conto delle osservazioni e raccomandazioni contenute nel parere NARS n. 4 del 10 luglio 2019, ha adottato la Delibera n. 38/2019 relativa al *“criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (periodo transitorio)”*.

Il CIPE con la citata Delibera n. 38/2019 ha pertanto chiarito i termini regolatori applicabili alle c.d. “concessionarie scadute” delineando il criterio generale relativo al periodo transitorio definito come periodo intercorrente tra la data di scadenza della vecchia concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario, prevedendo la necessità introdurre nella regolazione dei rapporti una clausola generale di salvaguardia che faccia salve le specifiche pattuizioni convenzionali vigenti.

Si ritiene che l'introduzione della Delibera CIPE n. 38/2019 dalla quale emerge un quadro eterogeneo delle concessioni scadute in essere, dei sistemi tariffari applicabili e delle regole in corso per la definizione del periodo transitorio facendo comunque salve le eventuali pattuizioni convenzionali vigenti (caso Autovie Venete), consenta di guardare con maggiore serenità al buon esito dell'oramai prossimo processo di trasferimento della nuova concessione.

Sul punto si evidenzia che tale deliberazione deve necessariamente coordinarsi con la Delibera CIPE n. 39/2019 adottata nella medesima seduta del 24 luglio 2019 con la quale è

stato approvato “l'accordo di cooperazione relativo alla tratta autostradale A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia [ex Autovie Venete]”, delibera che ha dettato tempi sufficientemente certi sull'effettivo subentro da parte del nuovo concessionario e sulle modalità di calcolo del valore di indennizzo da riconoscere ad Autovie Venete nella sua qualità di concessionario uscente.

La Società, in considerazione delle Delibere CIPE n. 38/2019 e n. 39/2019 e in esito ad alcuni incontri tenutisi con il Concedente nel mese di luglio 2019, ha provveduto a predisporre e trasmettere, con comunicazione di data 9 agosto 2019, una prima bozza del possibile Atto accompagnatorio del Piano Finanziario previsto dalla Delibera n. 38/2019.

In detto Atto si è proposto al Concedente di tradurre i contenuti della Delibera CIPE n. 38 che definisce la disciplina regolatoria relativa al periodo intercorrente tra l'intervenuta scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario, nei termini che seguono:

- sviluppo di un Piano sino al completo azzeramento del valore di indennizzo (30.06.2038);
- con riferimento al periodo compreso fra la data di scadenza della concessione ed il 30.06.2018, il Piano Finanziario è predisposto in conformità alle modalità di calcolo ed ai parametri definiti nella delibera CIPE n. 39/2007 e s.m.i., restando inteso che per il periodo compreso fra la data di scadenza della concessione ed il 30.06.2017 il WACC applicabile è fissato al 7,68%; per il periodo compreso fra il 1.07.2017 ed il 30.06.2018 il WACC applicabile è fissato al 7,32% il tutto coerentemente con quanto rilevato a consuntivo nei Bilanci di esercizio al 30.6.2017 ed al 30.06.2018 e per il periodo successivo di sviluppo del Piano Finanziario Transitorio, è previsto l'utilizzo delle medesime modalità di calcolo e dei relativi parametri (i.e. WACC pari al 6,92 %) così come definiti dalla delibera n. 133 del 20.12.2018 e s.m.i. adottata dall'ART per la definizione del regime tariffario della Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A., soggetto che subentrerà nella concessione, recepiti nella Delibera CIPE n. 39 del 24.07.2019.

La proposta formulata al Concedente prevede inoltre la previsione che il Piano Finanziario allegato al presente Atto di Recepimento venga corredato da un “Verbale Tecnico” attestante - in accordo tra le Parti - il valore di subentro calcolato al 30.06.2019 anche sulla base degli investimenti effettivamente sostenuti e ritenuti ammissibili, nonché la miglior stima possibile del medesimo valore al 31.12.2019 da aggiornarsi, se del caso, su base trimestrale mediante emissione di un nuovo Verbale Tecnico senza che ciò implichi un aggiornamento del Piano Finanziario.

Il valore definitivo dovrà in ogni caso essere certificato dal Concedente al momento dell'effettivo subentro.

Si ritiene che la scelta di utilizzare, per la redazione del bilancio dell'esercizio 2018/2019, il Wacc previsto dalla delibera n. 133 del 20.12.2018 e s.m.i. adottata dall'ART per la definizione del regime tariffario della Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. possa adeguatamente contemperare le esigenze di salvaguardare il principio enunciato dalla Delibera CIPE n. 38/2019 che fa salvi gli atti convenzionali vigenti (Atto Aggiuntivo del 2009 e Atto Integrativo del 2011) pur introducendo quel segnale di “discontinuità” più volte auspicato dal Concedente nella fase di passaggio della concessione al nuovo soggetto subentrante.

Quanto all'iter di approvazione delle citate Delibere si segnala che le stesse, effettuate le verifiche degli effetti sulla finanza pubblica da parte del MEF, sono state formalizzate con la sottoscrizione da parte Presidente del Consiglio dei Ministri e del segretario. La Delibera n. 38/2019 è stata poi successivamente trasmessa per il controllo preventivo di legittimità e relativa registrazione alla competente Corte dei Conti, cui farà seguito la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale.



1.2.7 Ulteriori adempimenti richiesti dall'Ente Concedente

In merito alla richiesta dell'Ente Concedente di accantonare a bilancio un importo pari al beneficio maturato per effetto della minor spesa per investimenti rispetto alle previsioni di cui al Piano Economico Finanziario annesso alla Convenzione vigente, la Società, qualora dovessero riscontrarsi ritardi nella realizzazione degli investimenti rispetto alle previsioni e, conseguentemente, dovessero maturare benefici di natura finanziaria, provvederà ad effettuare i dovuti accantonamenti, al netto degli eventuali mancati adeguamenti tariffari, così come già avvenuto nei bilanci dei precedenti esercizi, redatti in conformità alle indicazioni pregresse del Concedente.

Per un maggiore dettaglio, si rimanda, in ogni caso, ai contenuti della nota integrativa del bilancio d'esercizio.

1.2.8 Il coinvolgimento dell'Ente Concedente nei Contratti di Finanziamento

Già nell'ambito dell'originario contratto sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. il 19 ottobre 2012 da 150 milioni di Euro, la stretta e fattiva collaborazione con l'Ente Concedente si era resa indispensabile considerato che lo stesso prevedeva quale condizione sospensiva alla prima erogazione del finanziamento la costituzione del Pegno sui crediti derivanti dalla Convenzione di concessione.

Al fine di soddisfare pienamente la suddetta condizione sospensiva, la costituzione del Pegno era stata formalmente accettata dal Concedente ai sensi e per gli effetti dell'art. 70 del R.D. 2440/1923, dell'art. 9 della Legge 20 marzo 1865, n. 2248, Allegato E, nonché degli articoli 2800 e 2805 del codice civile, con atto autenticato di data 3 ottobre 2013.

La Società, inoltre, al fine di garantire adeguata copertura alle iniziative già avviate dal Commissario Delegato giusta OPCM 3702/2008 e s.m.i., in data 6 ottobre 2015 ha sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. un secondo atto di estensione e integrativo del Contratto di Finanziamento Esistente a suo tempo sottoscritto il 19.10.2012 al fine di prorogarne ulteriormente la data di scadenza finale, fissata al 31 marzo 2017, al 31 dicembre 2020.

Sempre con atto sottoscritto in data 6 ottobre 2015, Autovie Venete ha siglato un ulteriore e nuovo Contratto di Finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti per un importo massimo pari ad Euro 150 milioni al fine di reperire le risorse finanziarie necessarie per procedere alla realizzazione di ulteriori interventi inerenti le c.d. opere cantierabili (c.d. ulteriore Contratto di Finanziamento CDP).

In analogia al Contratto di Finanziamento originario, al fine di consentire la piena efficacia dell'ulteriore Contratto di Finanziamento, è stata acquisita l'accettazione dell'aggiornamento del Pegno Crediti su Convenzione da parte del MIT, avvenuta in data 14 aprile 2016.

Sulla base di tali premesse anche i nuovi Contratti di Finanziamento sottoscritti il 27 febbraio 2017 con BEI e CDP (e di cui meglio si dirà nel paragrafo 1.3) prevedono, tra l'altro, quale condizione sospensiva per l'erogazione del finanziamento, la sottoscrizione di un ulteriore atto di estensione dell'Atto di Pegno sui Crediti Convenzione.

Pur nel rinviare ai contenuti di cui al paragrafo 1.3 della presente Relazione, si ricorda che in data 26 marzo 2018 si è finalmente giunti ad ottenere da parte del MIT l'accettazione dell'Atto di Estensione Pegno Crediti Convenzione sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti e con Banca Europea per gli Investimenti e notificato al Concedente nel dicembre 2017, con ciò perfezionando la prima delle essenziali condizioni sospensive che consentiranno ad Autovie Venete, all'esito del loro avveramento, di poter concretamente accedere ai finanziamenti concessi da BEI e CDP.



1.3 – IL REPERIMENTO DELLE RISORSE FINANZIARIE

1.3.1 I Contratti di Finanziamento sottoscritti con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.

Quanto al reperimento delle risorse finanziarie complessivamente necessarie alla realizzazione del Piano degli Investimenti si rinvia alle relazioni sulla gestione dei precedenti esercizi e si ricorda come la Società, al fine di assicurare le disponibilità indispensabili per coprire quantomeno le opere attratte alla competenza del Commissario Delegato e già contrattualizzate, avesse definito e sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDP) un contratto di finanziamento.

La strutturazione dell'aggiornamento del citato finanziamento si è fondata sostanzialmente sulle tempistiche e sui fabbisogni evidenziati nel Piano opere, riclassificati sulla base della effettiva realizzabilità. Nel Piano venivano pertanto definite le c.d. "opere indifferibili" ovvero quelle opere già considerate nel Contratto di Finanziamento esistente, con valori residui per 158 milioni di Euro, che di fatto riguardano il completamento del Primo Lotto della Terza Corsia, tratto Quarto d'Altino – San Donà di Piave, oltre ad alcune lavorazioni finali sul tratto Villesse – Gorizia ed opere minori legate al piano della sicurezza mentre il secondo blocco di opere, già individuate nella ristrutturazione e aggiornamento del Piano Economico Finanziario, riguardava principalmente i due interventi immediatamente cantierabili ovvero gli interventi del Terzo Lotto Terza Corsia (opera già aggiudicata definitivamente) e il I stralcio del Quarto Lotto tratto Gonars – nodo di Palmanova, blocco valorizzato in 498 milioni di Euro.

La Società, pertanto, al fine di garantire adeguata copertura alle iniziative già avviate dal Commissario Delegato giusta OPCM 3702/2008 e s.m.i., in data 6 ottobre 2015 sottoscriveva con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. un secondo Atto di Estensione e integrativo del Contratto di Finanziamento Esistente - già sottoscritto il 19 ottobre 2012 - e un ulteriore e nuovo Contratto di Finanziamento – c.d. "*Ulteriore Contratto di Finanziamento CDP*" – per un importo massimo pari ad Euro 150 milioni.

Nel mese di luglio 2016 tutte le condizioni sospensive all'erogazione dei citati finanziamenti, entrambi con scadenza finale fissata al 31.12.2020, hanno trovato pieno soddisfacimento rendendo gli stessi pienamente utilizzabili. Tuttavia, in ragione delle effettive disponibilità di cassa che hanno beneficiato dei contributi pubblici così come meglio descritto nel successivo paragrafo 1.3.3 nonché dell'andamento dei cronoprogrammi relativi alla realizzazione delle opere, non vi è stata ancora, al momento, alcuna richiesta di erogazione.

1.3.2 I nuovi Contratti di Finanziamento con BEI e CDP

Nell'ambito delle attività deputate all'approvvigionamento di ulteriori risorse finanziarie finalizzate a consentire il completamento del progetto della c.d. "Terza Corsia", si ricorda come nel mese di ottobre 2016 sia stata intavolata una fitta trattativa con Banca Europea per gli Investimenti (B.E.I.) e Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (C.D.P.) - soggetti che avevano manifestato il proprio interesse all'eventuale finanziamento delle opere da realizzarsi da parte della Società nell'ambito del menzionato progetto - volta a verificare la possibilità di addvenire alla stipula di un nuovo Contratto di Finanziamento (ulteriore rispetto a quelli già in essere con Cassa Depositi e Prestiti) teso a garantire la disponibilità, in favore di Autovie Venete, di altre somme rispetto a quelle già incamerate o, comunque, assicurate in disponibilità.

Dopo aver ottenuto una positiva delibera da parte dei Soci di Autovie Venete nel corso dell'Assemblea tenutasi il 24 febbraio 2017 - che ha approvato alcune clausole contrattuali limitative della distribuzione di utili e/o dividendi societari - si è giunti, il 27 febbraio 2017 alla sottoscrizione di due nuovi Contratti di Finanziamento con Banca Europea per gli Investimenti e Cassa Depositi e Prestiti S.p.A., nonché dei relativi allegati, unitamente ai testi necessari



all'estensione della garanzia di Pegno su conti correnti e l'estensione della garanzia di Pegno su crediti Convenzione.

Le condizioni economiche più rilevanti contenute nei nuovi contratti si riassumono nei termini che seguono: l'importo complessivo pari a 600 milioni di Euro che in quota parte assorbe l'attuale contratto con Cassa Depositi e Prestiti che, incassati i contributi di cui al successivo paragrafo 1.3.3, poteva contare su una linea residua pari a 213 milioni di Euro; la disponibilità del finanziamento sino al 31.12.2021 e la relativa scadenza al 31.12.2029 in luogo dell'attuale disponibilità con scadenza fissata al 31.12.2020; estensione delle opere finanziabili in virtù dei nuovi contratti per ulteriori 375 milioni di Euro.

L'obiettivo primario della sottoscrizione di tali nuovi contratti è stato quello di garantire la copertura finanziaria, oltre che delle opere già coperte dai contratti stipulati con Cassa Depositi e Prestiti, anche del 1° stralcio del Secondo Lotto – il cui bando è stato pubblicato dal Commissario Delegato in data 21 agosto 2017 - e del 2° stralcio del Quarto Lotto e con ciò poter concludere i lavori della Terza Corsia nella tratta Portogruaro – Palmanova, oltre che anticipare alcune lavorazioni del Secondo Lotto nel tratto Portogruaro – San Donà di Piave.

Sul punto si ricorda che, all'esito dell'aggiornamento del "caso base" e tenuto anche conto degli effetti della disciplina sul c.d. "Split Payment", era emerso un minor fabbisogno finanziario da parte della Società e, pertanto, nel corso dei mesi di luglio e settembre 2017, in accordo con gli Istituti Finanziatori e nel rispetto dei termini contrattuali previsti, si era proceduto ad una parziale cancellazione pro-quota delle linee complessive del finanziamento da Euro 600 milioni a Euro 500 milioni, con effettiva decorrenza a far data dal 6 febbraio 2018.

Quanto al superamento delle condizioni sospensive all'erogazione dei finanziamenti *de quo*, si ricorda che in data 26 marzo 2018, dopo che in data 11 dicembre 2017 si era provveduto alla sottoscrizione dell'Atto di Estensione Pegno Crediti Convenzione con gli Istituti Finanziatori, era stata sottoscritta l'Accettazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Relativamente all'ulteriore condizione sospensiva costituita dal rilascio da parte della Regione Friuli Venezia Giulia di n. 2 lettere di Patronage c.d. "forte" a garanzia dell'adempimento degli obblighi di cui ai menzionati Contratti di Finanziamento, si ricorda che la Regione FVG, con Legge Regionale 12 aprile 2017, n. 5 aveva modificato il comma 19 della L.R. 14/2012 aumentando da Euro 150 milioni ad Euro 300 milioni il limite massimo delle garanzie che l'amministrazione regionale è autorizzata a prestare in favore di Autovie Venete.

La Società pertanto già dal mese di febbraio 2018 aveva avviato nei confronti dell'Ente Regionale le necessarie iniziative al fine di ottenere il rilascio di tali garanzie.

Con apposita deliberazione giunta di data 20 aprile 2018, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia provvedeva ad autorizzare il rilascio della lettera di Patronage c.d. "forte" a favore di BEI e dell'Atto di Estensione di Lettera di Patronage c.d. "forte" a favore di CDP nonché la sottoscrizione della Convenzione, da stipularsi tra la medesima Amministrazione Regionale e la Società, al fine di regolare, tra di esse, i rapporti connessi al rilascio da parte della Regione FVG della richiesta garanzia.

In data 17 luglio 2018 la Regione Friuli Venezia Giulia sottoscriveva la lettera di Patronage c.d. "forte" a favore di BEI e l'Atto di Estensione di Lettera di Patronage c.d. "forte" a favore di CDP.

A valle della sottoscrizione di queste due atti, in data 19 luglio 2018, si perfezionava tra la Società e la Regione FVG la Convenzione atta a regolare i rapporti connessi al rilascio da parte della Regione stessa delle predette garanzie e, in particolare, il corrispettivo da corrispondersi, da parte di Autovie Venete, a fronte dell'assunzione da parte della Regione del ruolo di garante relativamente agli obblighi di cui ai Nuovi Contratti di Finanziamento BEI e CDP.



La citata Convenzione sostituisce, a far data dalla sottoscrizione, il precedente Accordo di data 29 giugno 2016 tra la Regione e la Società e comporta il raddoppio del valore della garanzia concessa dall'Amministrazione Regionale - che passa da Euro 120.000.000,00 ad Euro 240.000.000,00.

Quanto al soddisfacimento dell'ulteriore condizione sospensiva all'erogazione dei finanziamenti relativa alla strutturazione dell'operazione di "copertura rischio tasso", si rende noto che nel corso dell'esercizio è stato svolto un primo approfondimento finalizzato ad analizzare la forma tecnica più appropriata per garantire la copertura del rischio tasso un tanto in vista dell'eventuale avvio, da parte della Società, delle procedure di selezione dell'operatore economico.

In considerazione del fatto che l'operazione *de quo* risulta strettamente correlata alle tempistiche relative all'iter di trasferimento della nuova concessione, si è ritenuto di rallentarne il perfezionamento in quanto i relativi costi risulterebbero pienamente giustificati solo nel caso di effettivo utilizzo di tali risorse finanziarie, utilizzo che potrebbe non rendersi necessario qualora il subentro del nuovo concessionario dovesse intervenire in tempi ragionevolmente brevi.

Per mero scrupolo si precisa che i preesistenti contratti stipulati con CDP, ferma restando la scadenza finale fissata al 31.12.2020, perderanno efficacia solamente al raggiungimento della piena efficacia dei citati due nuovi Contratti.

1.3.3 I contributi di cui al D.L. n. 69 c.d. "Decreto del Fare" convertito con L. n. 98 del 9 agosto 2013 , alla L. 27 dicembre 2013, n. 147 "Legge di stabilità 2014", alla L. 23 dicembre 2014 n. 190 "Legge di Stabilità 2015" e al D.L. n. 133 del 12.09.2014 c.d. Sblocca Italia convertito in L. 164 del 11.11.2014

Dopo una lunga serie di proficui interventi a livello istituzionale mirati allo sblocco della complessa situazione inerente la realizzazione della Terza Corsia, con la Legge n. 98 del 9 agosto 2013 è stato definitivamente convertito il D.L. n. 69, c.d. "Decreto del Fare", con il quale, oltre a veder confermata dal Governo l'importanza strategica della realizzazione della Terza Corsia dell'A4 nel tratto Quarto d'Altino-Villesse, è stata per la prima volta prevista l'ipotesi di un finanziamento pubblico dell'opera.

Sono poi seguiti ulteriori provvedimenti normativi che hanno confermato il suddetto impegno dello Stato per la realizzazione degli investimenti.

Nel rimandare ai contenuti della Relazione sulla gestione dei precedenti esercizi sociali, si ricorda che i contributi pubblici complessivamente erogati per la realizzazione del progetto ammontano ad Euro 151.825.557.

1.4 – I RAPPORTI CON IL COMMISSARIO DELEGATO

1.4.1 Pagamenti relativi alle opere di competenza del Commissario Delegato

Le problematiche connesse alle modalità di assunzione in capo alla Società degli oneri relativi alla realizzazione delle opere di competenza del Commissario Delegato erano state affrontate sin dall'emissione dell'originaria OPCM 3702/08 ed inizialmente risolte, a tutela del patrimonio aziendale, stabilendo che la Società potesse far fronte all'impegno fissato nell'Ordinanza nei limiti della copertura economica delle singole opere, ovvero sia dei rispettivi quadri economici, come indicati nel Piano Economico Finanziario allegato alla Convenzione del 7 novembre 2007.



Tale impostazione veniva condivisa anche dal Collegio Sindacale, così come risulta dal verbale di riunione del 23 febbraio 2009.

Successivamente, preso atto che, con l'OPCM n. 3764 del 06.05.2009, il criterio di copertura economico-finanziaria delle opere di competenza del Commissario Delegato veniva esteso sino al limite complessivo del Piano Economico Finanziario del 7 novembre 2007, con deliberazione del Consiglio di Amministrazione della Società di data 15 giugno 2009 veniva formalmente adottata la procedura relativa ai pagamenti inerenti le opere commissariate.

Con l'ottenimento dell'efficacia dell'Atto Aggiuntivo del 18 novembre 2009 e dei relativi allegati, è quindi venuta meno la validità del Piano Economico Finanziario 2007 e, conseguentemente, il presupposto della procedura adottata dal Consiglio di Amministrazione in data 15 giugno 2009 per i pagamenti relativi alle opere commissariate e per il loro monitoraggio.

Conseguentemente, in data 31 gennaio 2011, il Consiglio di Amministrazione procedeva ad assumere in capo ad Autovie Venete gli oneri derivanti dall'applicazione dell'OPCM n. 3702 del 5 settembre 2008 e s.m.i. nei limiti dell'elenco delle opere di competenza del Commissario Delegato e dei singoli quadri economici di riferimento inseriti all'interno del Piano Economico Finanziario allegato all'Atto Aggiuntivo del 18 novembre 2009, adottando una nuova procedura pagamenti inerenti le opere commissariate che, tra le altre cose, prevedeva il rilascio di "*idonea certificazione che l'importo da liquidare, oltre ad essere inerente, trova capienza nel quadro economico delle singole opere a cui la spesa si riferisce, così come inserito nel piano economico finanziario allegato all'Atto Aggiuntivo alla Convenzione tra ANAS S.p.A. e S.p.A. Autovie Venete di data 7 novembre 2007, in vigore dal 22.12.2010 e s.m.i., tenuto conto di quanto già realizzato e impegnato sul singolo quadro economico dell'opera*".

Successivamente, anche alla luce delle raccomandazioni formulate dall'Organismo di Vigilanza e dall'Internal Audit in ordine alla procedura in argomento, il Consiglio di Amministrazione, in data 27 giugno 2011, procedeva all'implementazione della stessa, attualmente ancora pienamente vigente, in particolare con riguardo alla documentazione a corredo delle disposizioni di pagamento e all'esigenza di migliorare i contenuti dell'atto ricognitivo, predisposto a cura del Direttore Tecnico e del RUP del Commissario Delegato, attraverso l'esposizione dei valori relativi all'avanzamento e all'impegnato delle singole voci che compongono il quadro economico delle diverse opere nel loro complesso.

Di un tanto veniva data opportuna informativa al Commissario Delegato chiedendo la massima collaborazione affinché fossero adottati tutti i provvedimenti necessari alla completa esecuzione della procedura.

Nel corso dell'esercizio 2011-2012, la medesima attività di controllo è stata estesa ai pagamenti eseguiti dalla Società inerenti le opere affidate in delegazione amministrativa dalla Regione Friuli Venezia Giulia ed attratte, ai sensi dell'OPCM 3702/2008 e s.m.i., alla competenza commissariale.

Per tali opere (al riguardo vedi inoltre paragrafo 2.2), il Consiglio di Amministrazione, con propria deliberazione del 15 dicembre 2011, anche in considerazione del nuovo assetto giuridico normativo dato alla materia con l'art. 4, comma 76, della L.R. n. 11 del 11 agosto 2011 (assestamento di bilancio), pubblicata sul B.U.R. n. 34 del 24 agosto 2011, con cui è stata prevista una modifica alle modalità di erogazione dei finanziamenti per la realizzazione delle opere regionali affidate in delegazione intersoggettiva, con l'intento di evitare al delegatario eventuali possibili scoperture di cassa nell'esecuzione dell'opera pubblica, nonché ai successivi Atti aggiuntivi alle convenzioni vigenti, ha approvato una specifica procedura per il monitoraggio delle obbligazioni assunte e dei relativi pagamenti.

Più in generale, sempre avuto riguardo ai pagamenti relativi alle opere del Commissario Delegato, si segnala che il CIPE, su proposta del Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere, con Delibera n. 15/2015 ha avviato il monitoraggio



finanziario (MGO) dell'intera filiera di aziende che partecipano alla realizzazione di un'opera rientrante nel Programma Infrastrutture Strategiche di cui alla Legge 443/2001 (c.d. Legge Obiettivo), tra cui rientra la realizzazione della Terza Corsia lungo la A4.

Il sistema MGO (Monitoraggio finanziario delle Grandi Opere) è una forma di controllo dei flussi finanziari più stringente della "tracciabilità" prevista in linea generale per le opere pubbliche, dalla Legge n. 136/2010 e s.m.i. e mira ad evitare infiltrazioni mafiose o, comunque, della criminalità organizzata nella realizzazione dell'infrastruttura considerata, consentendo di seguire, in via automatica, tutti i movimenti finanziari che intercorrono tra le imprese.

Il monitoraggio è sostanzialmente basato sull'analisi dei flussi finanziari delle imprese impegnate nella realizzazione delle opere, grazie all'acquisizione giornaliera di informazioni sui bonifici *on line* (obbligatori, tranne limitate eccezioni) e degli estratti conto dei conti correnti dedicati in via esclusiva all'opera, conti che ciascun fornitore deve accendere e utilizzare per tutti i movimenti finanziari, in entrata e in uscita, connessi alla realizzazione dell'opera stessa. Autovie Venete e i fornitori devono altresì, con un'apposita lettera di manleva, autorizzare la rispettiva banca ad inviare alla banca dati MGO, operativa presso il DIPE (Dipartimento per la Programmazione Economica), le suddette informazioni.

Il CIPE, ha quindi definito, nel luglio 2015, il testo del documento generale di monitoraggio dei flussi finanziari, recependo le indicazioni proposte dal Comitato di Coordinamento per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere (CCASGO).

Pertanto, non solo tutti i bandi di gara pubblicati successivamente alla data del 7 luglio 2015, data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Delibera CIPE n. 15/2015, dovranno prevedere, a pena di nullità assoluta del relativo contratto, l'impegno dell'aggiudicatario ad assolvere a tutti gli obblighi posti a suo carico da detta delibera e dovranno stabilire che a tal fine i concorrenti alleghino alla propria offerta copia, debitamente sottoscritta in segno di adesione, del protocollo Operativo ma, per quel che riguarda il Commissario Delegato ed Autovie Venete, anche gli appalti già aggiudicati, anche se non ancora contrattualizzati, hanno dovuto rispettare la medesima disciplina.

I protocolli Operativi debitamente sottoscritti devono essere poi trasmessi al DIPE e, per il tramite delle Prefetture territorialmente competenti, al CCASGO.

Si ricorda infine che, per quanto riguarda l'affidamento a Contraente Generale dei lavori del Terzo Lotto dell'A4 (P128), in data 23 novembre 2016, è stato sottoscritto il nuovo protocollo di legalità tra le Prefetture territorialmente competenti (Udine e Venezia), il Commissario Delegato e Autovie Venete. Il nuovo protocollo di legalità, redatto ai sensi della delibera CIPE 62/2015 in sostituzione del precedente protocollo del 25 novembre 2013, è attualmente adottato dalle parti e dagli organi preposti al controllo ed al monitoraggio dell'opera, ai fini della prevenzione della criminalità, dei tentativi di infiltrazione mafiosa e dei fenomeni di corruzione.

1.4.2 Adempimenti di cui all'art. 3, comma 4, dell'OPCM 3702/2008 e s.m.i.

In adempimento a quanto previsto dall'art. 3, comma 4, dell'OPCM 3702/08 e s.m.i. secondo il quale *"Il progetto esecutivo dell'opera e le eventuali varianti in corso d'opera sono approvate dal Commissario Delegato, sentita la Concessionaria ed il Comitato di cui all'art. 2, comma 4; l'approvazione del Commissario Delegato sostituisce ogni diverso provvedimento ed autorizza l'immediata consegna dei lavori"*, nonché più in generale avuto riguardo alla sussistenza o meno delle coperture finanziarie necessarie per la realizzazione degli investimenti, la Società ha provveduto a comunicare al Commissario Delegato il proprio parere ogni qualvolta richiesto.



1.4.3 Aggiornamento ed evoluzione dell'iter relativo alle principali opere di competenza del Commissario Delegato

Con riguardo all'aggiornamento ed evoluzione dell'iter relativo alle principali opere di competenza del Commissario Delegato, si ritiene opportuno rappresentare la situazione alla chiusura dell'esercizio 2018-2019, introducendo gli ulteriori principali avvenimenti intervenuti nel periodo immediatamente successivo. La tabella seguente è riferita alle principali opere relative alla Terza Corsia:

PROGETTO	DECRETO APPROVAZIONE BANDO	DECRETO AGGIUDICAZIONE DEFINITIVA	IMPORTO AGGIUDICAZIONE (EURO)	DATA FIRMA CONTRATTO	DATA CONSEGNA LAVORI/ PROGETTAZIONE	DATA COLLAUDO TECNICO AMMINISTRATIVO
P 75- P 94 Adeguamento raccordo autostradale Villesse-Gorizia	n. 9 del 22.12.2008	n. 22 del 16.07.2009	98.633.806	03.09.2009	(Lavori) 02.03.2010 26.08.2010 28.12.2011	08.04.2014 (Decreto n. 268 di data 25.06.2014)
P 92 Nuovo casello di Meolo Km 19+690	n. 15 del 20.04.2009	n. 38 del 17.11.2009	19.384.371	03.03.2010	(Lavori) 03.09.2010	30.06.2014 (Decreto n. 285 di data 02.10.2014)
P 76 - P 101 Tratto Quarto d'Altino- S. Donà di Piave	n.14 del 20.04.2009	n. 39 del 17.11.2009	224.683.873	21.04.2010	(Lavori) 21.09.2011	Certificato collaudo: 24.09.2015 Decreto n. 323 di data 10.03.2017 di ammissibilità certificato di collaudo
P115 - San Donà di Piave – Alvisopoli – sublotto 1	n. 342 di data 02.08.2017	n. 355 dd. 27.12.2017	87.442.572	21.03.2018	(consegna parziale 1° sublotto) 05.06.2018	
P 128 Tratto nuovo ponte sul fiume Tagliamento-Gonars e nuovo svincolo di Palmanova e variante SS. 352 - 1°Lotto	n. 16 del 20.04.2009	n. 59 del 03.05.2010 n. 162 del 12.04.2012	299.669.311 Decreto n. 307 dd. 23.06.2016	05.08.2016	(lavori) 08.02.2017	
P106 Tratto Gonars-Villesse	n. 44 del 30.12.2009	n. 291 del 09.04.2015; n. 316 del 28.12.2016	126.886.829	28.12.2016	(Avvio lavori 1° sub – lotto) 16.10.2017 (progettazione esecutiva 2° sub –lotto) 24.04.2018	
TOTALE			856.700.762			

Degli interventi riportati in tabella, la P 75-94, la P 92 e la P 76-101, valorizzate nei Q.E. netti del Piano del 2009 per complessivi 547 milioni di Euro, risultano già realizzate ed in esercizio.

Per quanto riguarda il **Secondo Lotto** della Terza Corsia della A4 (**P115**), compreso fra le vecchie progressive km 29+500 (**San Donà di Piave**) e 63+300 (**Alvisopoli**), il Decreto n. 327 del 24 marzo 2017 ha approvato, ai sensi dell'art. 2 comma 1 *ter* del D.Lgs. 163/2006, la suddivisione dell'intervento in tre sublotti funzionali di estensione compresa tra gli 8,5 km circa e i 13,5 km circa.

Con Decreto n. 342 del 2 agosto 2017, il Commissario Delegato ha approvato il progetto esecutivo del I sublotto funzionale del Secondo Lotto dell'A4, compreso tra le progr. km 54+545 e km 63+300.

Il totale dei lavori a base d'asta per il I sublotto funzionale ammonta a complessivi Euro 106.281.360,87, mentre il totale complessivo del Q.E. del I sublotto ammonta ad Euro 152 milioni.

Con Decreto n. 355 del 27 dicembre 2017, il Commissario Delegato ha proceduto con l'aggiudicazione della procedura aperta per l'affidamento dei lavori relativi al sublotto 1 del Secondo Lotto A4 in favore dell'Operatore Economico "*Impresa Pizzarotti & C. S.p.A. in R.T.I. con SACAIM S.p.A. e Rizzani De Eccher S.p.A.*" per un importo complessivo di Euro 87.442.572,08. In data 21 marzo 2018, è stato sottoscritto il relativo contratto di appalto, mentre il giorno 5 giugno 2018 sono stati consegnati parzialmente i lavori, attualmente in corso di esecuzione.

Con Decreto n. 399 dell'8 aprile 2019 il Commissario Delegato ha disposto la diminuzione delle prestazioni in capo all'appaltatore secondo quanto previsto nell'atto di sottomissione del 3 aprile 2019, ridefinendo l'importo contrattuale in complessivi Euro 84.644.899,31 e ridefinendo anche il nuovo quadro economico del sublotto 1 del Secondo Lotto A4, che ora è di Euro 148.054.492,85.

Con Decreto n. 368 del 24 aprile 2018, il Commissario Delegato ha programmato gli interventi e la progettazione del 2° e del 3° sublotto funzionale, decretando di procedere con la progettazione e realizzazione dei cavalcavia ricadenti nel 2° e 3° sublotto funzionale del Secondo Lotto A4, anticipatamente e separatamente rispetto alle opere di adeguamento dell'asse autostradale dei medesimi sublotti funzionali. La progettazione esecutiva dei cavalcavia del 2° sublotto funzionale, il cui quadro economico ha un valore pari ad Euro 42,7 milioni è stata approvata con Decreto n. 379 del 16 ottobre 2018, mentre la progettazione esecutiva dei cavalcavia del 3° sublotto è in corso di approvazione. Si segnala, inoltre, che il Soggetto Attuatore ha disposto, con Decreto n. 381 del 9 novembre 2018, l'avvio del procedimento di scelta del contraente per la progettazione esecutiva dell'asse autostradale dei sublotti funzionali 2 e 3. È attualmente in corso la procedura di gara.

Per quanto riguarda l'opera individuata dalla **P 128 (Terzo Lotto dell'A4 - nuovo ponte sul fiume Tagliamento-Gonars, tratto Alvisopoli – Gonars, Q.E. netto pari a Euro 442,2 milioni)**, si ricorda che in data 5 agosto 2016 è stato sottoscritto tra il Commissario Delegato e la Società Consortile Tiliaventum il contratto di appalto per l'affidamento a Contraente Generale della progettazione esecutiva, delle attività accessorie e della realizzazione dei lavori per un importo complessivo di Euro 294.049.219,85 e che l'importo dell'aggiudicazione definitiva, pari a Euro 299.669.310,85, comprende anche gli oneri per la progettazione definitiva, affidata con specifico contratto del 01.06.2012 sempre alla Tiliaventum ed approvata con Decreto del Commissario Delegato n. 307 del 23 giugno 2016.

In data 8 febbraio 2017 sono stati consegnati i lavori e i cantieri sono pienamente operativi.

Per quanto riguarda l'opera individuata dalla **P 106 (Quarto Lotto dell'A4 – tratto Gonars – Villesse)**, a seguito dell'approvazione del progetto definitivo, avvenuta con Decreto del Commissario n. 43 del 30 dicembre 2009, si è perfezionata, con i Decreti del Commissario n. 291 del 9 aprile 2015 e n. 316 del 28 dicembre 2016, l'aggiudicazione definitiva dell'affidamento in oggetto in favore della C.M.B. Società Cooperativa, capogruppo mandataria



dell'ATI con C.C.C., C.G.S. S.p.A. e Consorzio Stabile Grecale. Questi ultimi due decreti prevedono, tra l'altro, la suddivisione dei lavori in appalto in tre sublotti funzionali.

In particolare, in allegato al Decreto n. 291 del 9 aprile 2015, è riportato anche il quadro economico dell'opera suddiviso nei tre sublotti e tale suddivisione è stata confermata nel Decreto del Commissario di approvazione del provvedimento di gestione della spesa n. 328 del 24 marzo 2017.

In data 28 dicembre 2016, a valle di uno specifico atto transattivo stipulato tra il Commissario Delegato e l'impresa CMB, è stato sottoscritto tra le parti il contratto di appalto (per un importo dei lavori pari a Euro 37.618.636,12) e, contestualmente, è stata avviata la progettazione esecutiva del solo I sublotto funzionale, compreso tra Gonars (progr. km 89 + 000) ed il nodo di Palmanova (progr. km 93 + 720) che è stata approvata con decreto n. 347 del 26 settembre 2017. I relativi lavori sono attualmente in corso di esecuzione. Successivamente con il Decreto del Soggetto Attuatore n. 369 del 24 aprile 2018, sono state avviate le attività relative al progetto esecutivo del secondo sublotto. Il quadro economico complessivo dei sublotti 1° e 2° ammonta a Euro 114,3 milioni.

Per quanto attiene alla copertura finanziaria delle principali opere afferenti alla Terza Corsia ossia P128, P115 (limitatamente al 1° sublotto) e P106 (sublotti 1° e 2° in fase di realizzazione, per un valore complessivo dei quadri economici netto per totali 751 milioni di Euro parzialmente già consuntivati), essa risulta garantita oltre che dalla immediata disponibilità di cassa che alla data del 30 giugno 2019 ammontava a circa 218,9 milioni di Euro (dei quali 11,7 milioni di Euro vincolati alla realizzazione delle opere affidate in delegazione amministrativa intersoggettiva dalla Regione) anche dalla stipula dei Contratti di Finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti e Banca Europea degli Investimenti per un importo pari ad Euro 500 milioni e con periodo di disponibilità fino al dicembre 2021, a cui si aggiungeranno i flussi generati dalla gestione nel medesimo orizzonte temporale.

Tuttavia, la ricognizione sulle fonti di finanziamento sopra esposta non può prescindere da quanto descritto nei paragrafi dedicati all'illustrazione dei rischi normativo, traffico e tariffa: si ritiene opportuno, infatti, evidenziare come sia necessario continuare a monitorare costantemente i fabbisogni finanziari della Società e a porre la massima attenzione sulla verifica della sussistenza delle risorse prima di consentire l'avvio di eventuali ulteriori iniziative da parte del Commissario Delegato.

1.4.4 Politica tariffaria

Merita preliminarmente evidenziare che ai sensi dell'OPCM n. 3702/08 e s.m.i. compete al Commissario Delegato provvedere all'istruttoria tecnica relativa allo stato di avanzamento lavori, al fine dell'adozione dei provvedimenti di competenza dell'Ente Concedente in materia tariffaria.

Quanto alla dinamica tariffaria degli ultimi anni, si rinvia ai contenuti della Relazione sulla gestione dello scorso esercizio dalla quale emerge un orientamento scostante da parte del Concedente non sempre rispettoso delle istanze della Società e dei contenuti del Piano Economico Finanziario, spesso risoltasi con un provvedimento "provvisorio" sugli adeguamenti tariffari annuali rinviando la regolazione definitiva all'atto di aggiornamento del Piano Economico Finanziario che, così come ampiamente descritto al paragrafo 1.2.5, risulta ancora in corso di definizione.

Coerentemente a tale impostazione, si ricorda come nel 2018, a concessione scaduta, fosse stato riconosciuto con Decreto del 29 dicembre 2017 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e il MEF un adeguamento pari all'1,88% ribadendo il concetto secondo il quale gli "eventuali recuperi tariffari, attivi o passivi, necessari, ivi inclusi quelli relativi agli anni

precedenti ed anche dovuti a modifiche delle aliquote fiscali e delle deduzioni o compensazioni fiscali saranno determinati a seguito dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario".

Anche per l'anno 2019, la Società ha provveduto a richiedere l'applicazione di un adeguamento tariffario calcolato in relazione allo stato di avanzamento degli investimenti, anche con riferimento alle opere attratte alla competenza del Commissario Delegato ex OPCM n. 3702/08 e s.m.i., quantificandolo nella misura dell'1,48% sulla base delle regole convenzionali ritenute vigenti.

Con comunicazione del 31 dicembre 2018 il Concedente ha trasmesso il Decreto Interministeriale n. 576 relativo all'adeguamento tariffario per l'anno 2019 che, disattendendo le aspettative della Società, non ha riconosciuto alcun aggiornamento tariffario.

La Società, al netto delle valutazioni in ordine agli immediati effetti economici derivanti dalla determinazione assunta, ha da subito ravvisato la necessità di replicare alla posizione assunta dal Concedente quale presupposto per il mancato riconoscimento dell'adeguamento tariffario individuata in un presunto mutamento di *status* del concessionario scaduto, tematica meglio descritta nel paragrafo 1.2.6.

In considerazione inoltre dei potenziali effetti che tale Decreto Interministeriale potrebbe sortire nei contratti di finanziamento esistenti incidendo, altresì, negativamente nella prosecuzione delle attività del Commissario Delegato, la Società ha promosso ricorso innanzi al TAR Lazio Roma per l'annullamento del citato Decreto, impugnazione che si aggiunge a quella a suo tempo proposta avverso il Decreto n. 477/2013 relativo all'aggiornamento tariffario per l'anno 2014.

Il tema della politica tariffaria è stato peraltro oggetto di attenzione nelle attività, in corso di perfezionamento, relative alla stesura del nuovo Piano finanziario avviate in recepimento dei contenuti della Delibera CIPE n. 38 del 24 luglio 2019 di cui al paragrafo 1.2.6. Pur nella consapevolezza del possibile imminente subentro da parte del nuovo concessionario, il Piano verrà redatto con un orizzonte temporale sino al 2038 e prevedrà a partire dal 2021, nel caso in cui il subentro non dovesse concretizzarsi, un adeguamento tariffario annuale allineato al tasso di inflazione atteso (1,2%), incremento indispensabile a garantirne l'equilibrio.

Per quel che riguarda la posizione della Società si segnala che, in quanto concessionaria scaduta, non risulta al momento interessata alle deliberazioni assunte dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) - istituita con Decreto Legge n. 201 del 6 dicembre 2011 - che ha recentemente esteso (D.L. 28 settembre 2018 n. 109 convertito con modificazioni dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130) la propria competenza non solo alle nuove concessionarie ma anche a quelle in essere.

Pur rinviando a quanto esposto in Nota Integrativa, merita sin d'ora ricordare come il concomitante effetto del rallentamento nella realizzazione degli investimenti programmati e dell'andamento dei volumi di traffico, associato all'intervenuta scadenza della concessione, abbia indotto la Società ad accantonare, in apposito fondo, le somme di cui potrebbe risultare debitrice nei riguardi del Concedente in ragione dell'attuale livello tariffario, scenario che pare potersi confermare quantomeno anche per i prossimi esercizi.

Quanto al tema delle agevolazioni tariffarie riservate agli utenti autostradali si evidenzia come sia ora limitata, unicamente, in favore dei motociclisti dotati di telepass giusta proroga dell'accordo tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Aiscat che ha rinnovato lo sconto del 30% sul pedaggio autostradale anche per l'anno 2019.



1.5 – LA SICUREZZA, L’AMBIENTE E L’ENERGIA

Si conferma l’attenzione prestata da parte della Società alle attività volte alla salvaguardia dell’ambiente e alla minimizzazione di qualsiasi effetto negativo in termini di impatto ambientale, nel rispetto della normativa vigente e come risposta concreta alle esigenze del territorio.

Per quanto concerne le attività di gestione ambientale, si conferma il servizio di raccolta rifiuti finalizzato alla tutela delle condizioni di igiene e sicurezza lungo il nastro autostradale con un incremento della frequenza degli interventi di raccolta resi necessari per far fronte all’aumento della produzione di rifiuti da parte dell’utenza autostradale. Durante l’anno si è provveduto ad effettuare l’iscrizione della Società all’albo gestori ambientali per le categorie 1F, 2bis e 5F. Tali iscrizioni permettono di gestire i rifiuti prodotti sia dalle attività manutentive che depositati lungo l’autostrada mediante risorse interne.

Si è consolidata l’attività di manutenzione in *house* degli impianti di trattamento acque meteoriche installati all’interno della rete autostradale in concessione, mediante l’affinamento dei contenuti previsti nei servizi specifici esterni a supporto (analisi dei campioni, aspirazione di fanghi e sedimenti, manutenzione specializzata di componenti elettromeccaniche) e mediante diverse attività legate al miglioramento e all’efficienza degli impianti esistenti.

Da sottolineare il completamento della area di depurazione ADD8700 in Comune di Farra d’Isonzo (GO) per il trattamento delle acque meteoriche che insistono sulla A34, area rimasta incompiuta in quanto oggetto di bonifica per il ritrovamento di mercurio nei terreni in fase di costruzione dell’autostrada.

In caso di eventi che comportino sversamenti di sostanze pericolose, la Società, in continuità con le scelte adottate in passato e a fronte degli ottimi risultati conseguiti, si avvale di ditte esterne aggiudicatrici del servizio di pronto intervento ecologico.

Diversi sono gli interventi di messa in sicurezza ambientale a seguito di sversamento a causa di incidenti avvenuti in autostrada, il più rilevante, non ancora concluso dal punto di vista amministrativo e ambientale, è l’intervento di messa in sicurezza e bonifica per lo sversamento di gasolio avvenuto a seguito dell’incidente che si è verificato nel tratto Palmanova - Villesse in data 5 giugno 2018, in cui è stata coinvolta un’autocisterna che ha sversato una quantità ingente di gasolio lungo il fosso autostradale e probabilmente in falda.

Si è concluso l’iter di bonifica presso il lago di Pietrarossa in comune di Monfalcone (GO), dove gli enti regionali preposti tra cui il corpo Forestale avevano manifestato grossa sensibilità rispetto all’area naturalistica sottoposta a vincolo.

Di particolare importanza sono i continui monitoraggi e le indagini ambientali che interessano le Aree di Servizio e che vedono la Società coinvolta in qualità di soggetto interessato nelle conferenze di servizi.

Per quanto riguarda l’aspetto energetico va segnalata la sempre maggior attenzione verso la gestione delle utenze di gas, acqua ed energia elettrica sia dal punto di vista economico che del risparmio di risorse. Come ogni anno è stata effettuata una valutazione di opportunità economico-gestionale rispetto all’utilizzo del CAIE (Consorzio Autostrade Italiane Energia) per la fornitura sia di gas metano che di energia elettrica.

Va infine segnalato che nel 2018 il consumo di energia complessiva della Società si è attestato a 2.976,13 TEP (tonnellate di petrolio equivalente) in diminuzione di circa 4% rispetto al 2017, dato che rappresenta la continua attenzione della Società al risparmio energetico.



1.6 – LA STRUTTURA DEL GRUPPO

Quanto alle Società partecipate, si evidenzia come già da tempo la Società ha dato attuazione, in coerenza agli indirizzi impartiti dalla Regione Friuli Venezia Giulia attraverso Friulia S.p.A., al processo di dismissione delle partecipazioni ritenute non strategiche in coerenza al “*Piano di revisione straordinaria delle partecipazioni*” approvato dalla Giunta Regionale nel settembre 2017.

All’esito delle operazioni di dismissione permangono le sole partecipazioni detenute in Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione (8,00%), nel Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE) (1,60%) e in CAF Interregionale Dipendenti S.r.l. (0,00000189%).

1.7 – IL GRUPPO FRIULIA

Nel corso dell’esercizio sono proseguiti i rapporti con la controllante sulla base del “Regolamento del Gruppo Friulia”, strumento approvato dall’Assemblea dei Soci in data 3 marzo 2009 e con il quale si è inteso definire e disciplinare, nel rispetto dei principi normativi dell’ordinamento societario e della *best practice* di mercato in tema di *corporate governance*, i rapporti con le Società controllate.

In tale ambito si segnala che la Capogruppo in recepimento degli indirizzi forniti dalla stessa Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, con lettera di data 24 ottobre 2018, ha espresso la necessità di allineare la decorrenza dell’esercizio sociale delle Società rientranti nel Gruppo Friulia a quello della stessa Regione (1° gennaio - 31 dicembre di ogni anno).

Su tali basi, l’Assemblea dei Soci del 6 maggio 2019 ha proceduto alla modifica dello Statuto Sociale deliberando che: *i*) l’esercizio sociale 2018/2019 si chiuderà regolarmente al 30 giugno 2019; *ii*) il successivo esercizio sarà di soli 6 mesi e si chiuderà, pertanto, al 31 dicembre 2019; *iii*) i successivi esercizi sociali si svilupperanno nell’arco dei 12 mesi dall’1 gennaio al 31 dicembre di ogni anno.

Si ricorda ancora come, nell’ambito dell’esercizio da parte della Capogruppo dell’attività di direzione e coordinamento, ai sensi dell’articolo 2497 e seguenti del codice civile, si era giunti, nell’ottobre 2006, all’adesione al “*Regolamento di partecipazione al consolidato fiscale nazionale per le Società del gruppo Friulia*”. In tale ambito, la Società, con deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 27 novembre 2018 ha confermato l’esercizio dell’opzione della tassazione di gruppo per il triennio fiscale relativo agli esercizi 2018/2019 - 2019/2020 e 2020/2021, alle medesime condizioni del triennio precedente.

Nel medesimo contesto di direzione e coordinamento del gruppo, si ricorda l’accentramento, a far data dal 1° aprile 2007, della gestione delle risorse finanziarie in capo alla controllante come meglio specificato nella successiva parte della Relazione e in nota integrativa, nonché il rinnovo dell’affidamento dell’incarico per lo svolgimento delle attività di Internal Audit descritte al paragrafo 1.1.2 per il periodo 1° luglio 2019 – 30 giugno 2020, avvenuto con delibera del Consiglio di Amministrazione del 27 giugno 2019.

1.8 – LA COMPOSIZIONE DEL CAPITALE SOCIALE

Rispetto all’esercizio precedente, si segnalano di seguito alcune minime operazioni che hanno interessato la composizione del capitale sociale.

Con efficacia dal 23 luglio 2018, Intesa Sanpaolo S.p.A. ha incorporato con atto di fusione la Cassa di Risparmio del Friuli Venezia Giulia S.p.A. e in data 27 dicembre 2018 si è perfezionata la cessione di tutte le azioni detenute dalla Zenone Soave & Figli S.r.l. al socio Enrico Anzolin.



Si evidenzia che Autovie Venete detiene in portafoglio n. 5.866.269 azioni proprie, del valore nominale di Euro 0,26 cadauna, per un valore di Euro 1.525.229,94, che costituiscono lo 0,97% del capitale sociale.

1.9 NORMATIVA IN MATERIA DI SOCIETÀ A PARTECIPAZIONE PUBBLICA

Si ricorda come la tematica delle partecipazioni pubbliche, abbia subito dei mutamenti alla luce delle disposizioni introdotte dal Decreto Legislativo n. 175 del 19 agosto 2016, entrato in vigore il 23 settembre 2016, recante “*Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica*” in attuazione delle deleghe conferite al Governo in materia di società a partecipazione pubblica dalla Legge 7 agosto 2015, n. 124 (c.d. “Riforma Madia”).

Il Testo Unico, che arriva dopo che negli ultimi anni il settore ha visto il susseguirsi di molteplici interventi normativi, si pone come una sorta di riforma “permanente” per quelle Società che sono partecipate totalmente o parzialmente, direttamente o indirettamente dalle Amministrazioni pubbliche con possibili riflessi, pertanto, anche su Autovie Venete.

In merito, come già segnalato, si ricorda che l’Assemblea dei Soci di data 20 dicembre 2016 in sessione straordinaria ha modificato lo Statuto Sociale al fine di rendere conforme il contenuto dello stesso alle nuove previsioni normative introdotte in materia di società a partecipazione pubblica.

Quanto agli ulteriori adempimenti imposti dal Testo Unico, con effetto sulla Società, si rinvia ai paragrafi 1.1.4 (per la parte relativa all’avvenuta valutazione sugli strumenti di governo societario) e 5.9.3 (per la parte relativa al programma di valutazione del rischio di crisi aziendale).



2 - LE ATTIVITÀ PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE

2.1 – LE OPERE DEL PIANO DEGLI INVESTIMENTI DA ESEGUIRE PER CONTO DELL'ENTE CONCEDENTE

Come ampiamente descritto all'interno del paragrafo 1.2.2 della presente Relazione, si ricorda come l'Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione sottoscritto con l'ANAS (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) il 18 novembre 2009, avesse espressamente individuato le opere di competenza del Commissario Delegato, così come individuate a suo tempo dall'OPCM 3702/08 e s.m.i. e dalla successiva nota del Commissario Delegato per l'emergenza della A4 del 20 marzo 2009 inviata al Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio Ministri - e quelle in capo alla Società.

Per quanto riguarda le prime, esse si riferiscono agli interventi di seguito elencati:

- piano per la sicurezza autostradale: realizzazione di due aree di sosta per mezzi pesanti;
- piano per la sicurezza autostradale: adeguamento piste di immissione in autostrada;
- adeguamento autostrada A4: realizzazione della Terza Corsia nel tratto Quarto d'Altino - San Donà di Piave (lavori ultimati);
- nuovo casello autostradale di Meolo (VE) alla progressiva Km 19+690 della A4 (lavori ultimati);
- adeguamento autostrada A4: realizzazione della Terza Corsia nel tratto San Donà di Piave - svincolo di Alvisopoli (escluso);
- nuovo casello autostradale di Alvisopoli (VE) alla progr. Km 69+900 e collegamento con la S.S. 14;
- adeguamento autostrada A4: realizzazione della Terza Corsia nel tratto nuovo ponte sul fiume Tagliamento – Gonars e nuovo svincolo di Palmanova sulla A4 e la variante alla S.S. 352, Primo Lotto;
- adeguamento autostrada A4: realizzazione della Terza Corsia nel tratto Gonars - Villesse;
- piano per la sicurezza autostradale: sistema prevenzione e controllo traffico (lavori ultimati);
- piano per la sicurezza autostradale: monitoraggio trasporto merci pericolose (lavori ultimati);
- il rifacimento delle barriere esistenti (casello del Lisert, casello di Portogruaro);
- caserma della Polizia Stradale di San Donà di Piave;
- adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse – Gorizia (lavori ultimati).

Le principali opere che restano in capo alla Società, attualmente in fase di realizzazione o da realizzare, sono le seguenti:

- razionalizzazione spazi nuova palazzina Centro Servizi di Palmanova;
- barriere fonoassorbenti di Duino-Aurisina;
- barriere fonoassorbenti di Campoformido-Pasian di Prato.

Complessivamente, l'ammontare degli investimenti previsti nel piano attualmente vigente è pari a Euro 2.144.701.000, di cui Euro 1.933.626.000 in capo al Commissario Delegato.

2.1.1 Le infrastrutture Strategiche di preminente interesse nazionale (Legge Obiettivo)

La Terza Corsia - stazione appaltante Commissario Delegato

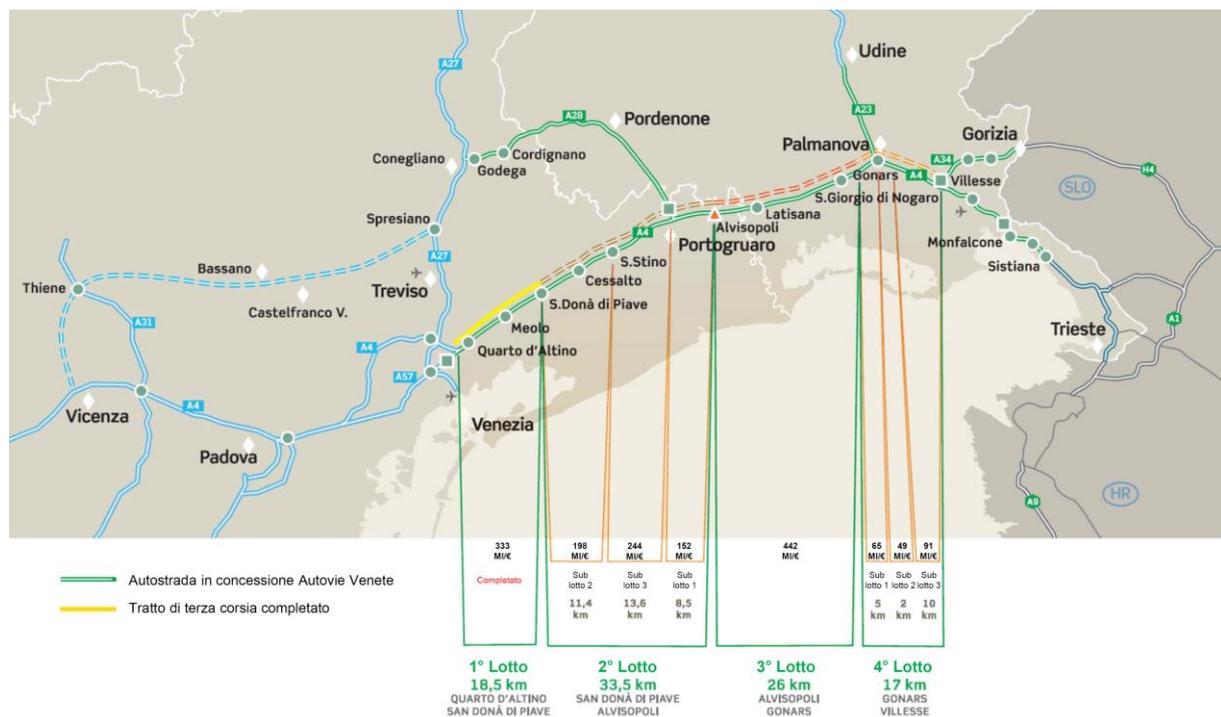
La parte principale delle opere, sia dal punto di vista tecnico che economico, contenuta nel Piano degli Investimenti, riguarda la Terza Corsia dell'autostrada A4 nel tratto compreso tra



Quarto d'Altino e lo svincolo di Villesse. La Terza Corsia della A4 è inserita tra le opere comprese nella Legge 443/01 (la cosiddetta "Legge Obiettivo") la cui realizzazione, a partire dall'11 luglio 2008, è passata sotto l'egida del "Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale Villesse-Gorizia" di cui all'Ordinanza P.C.M. n. 3702 del 5 settembre 2008.

Il progetto della Terza Corsia della A4 si articola in quattro Lotti di intervento, due dei quali suddivisi in ulteriori tre sublotti ciascuno, a cui vanno ad aggiungersi gli interventi per la realizzazione dei nuovi caselli di Meolo ed Alvisopoli.

- Tratto di A4 da Quarto d'Altino a San Donà di Piave (realizzato);
- nuovo casello di Meolo (realizzato);
- tratto di A4 da San Donà di Piave allo svincolo di Alvisopoli (diviso in tre sublotti);
- nuovo casello di Alvisopoli, con il collegamento con la S.S. 14 e l'adeguamento funzionale della S.S. 14 fino a San Michele al Tagliamento;
- tratto di A4 dallo svincolo di Alvisopoli a Gonars, comprensivo del nuovo ponte sul fiume Tagliamento (in fase di realizzazione);
- tratto di A4 Gonars-Villesse, con il nuovo svincolo di Palmanova (diviso in tre sublotti).



Investimenti aggiornati come da Decreto del Commissario n. 328 del 24 marzo 2017

La suddivisione dei lavori per la realizzazione della Terza Corsia

Primo Lotto III corsia A4. Quarto d'Altino – San Donà di Piave

Per quanto riguarda la realizzazione del Primo Lotto della Terza Corsia dell'A4, nel tratto compreso fra i comuni di Quarto d'Altino e San Donà di Piave (i cui lavori sono terminati in data 19 marzo 2015), si evidenzia che con Decreto n. 323 del 10 marzo 2017, il Commissario Delegato ha statuito l'ammissibilità del collaudo ai sensi dell'art. 204 comma 7 del D.P.R.

554/1999.

Nel tratto di cui trattasi è necessario provvedere alla realizzazione di un sistema automatico di rilevazione eventi (sistema di videosorveglianza): a tal fine in data 10 ottobre 2018 è stato emesso il Decreto n. 376 del Soggetto Attuatore di approvazione del progetto esecutivo e, in data 11 febbraio 2019, con Decreto del Soggetto Attuatore n. 390, è stato nominato il Direttore dei Lavori. Sono attualmente in corso le procedure di scelta del contraente per la realizzazione dei lavori.

Secondo Lotto III corsia A4. San Donà di Piave – Alvisopoli.

Il Secondo Lotto della Terza Corsia della A4, compreso fra le vecchie progressive Km 29+500 (San Donà di Piave) e 63+300 (Alvisopoli) è stato suddiviso, ai sensi dell'art. 2 comma 1 *ter* del D.Lgs. 163/2006, in tre sublotti di estensione compresa tra gli 8,5 km circa e i 13,5 km circa e nel particolare: sublotto 1 (lunghezza 8,455 chilometri, da Portogruaro ad Alvisopoli); sublotto 2 (lunghezza 11,400 chilometri, da Noventa di Piave a San Stino di Livenza); sublotto 3 (lunghezza 13,645 chilometri, da San Stino di Livenza a Portogruaro).

Con Decreto n. 342 di data 2 agosto 2017, il Commissario Delegato ha approvato il progetto esecutivo dell'intervento "*III Corsia dell'autostrada A4 nel tratto Lotto II – sublotto I dalla progr. km 451+021 (ex progr. km 54+545) alla progr. 459+776 (ex progr. km 63+300) e canale Fosson – Loncon comprensivo delle opere del c.d. Lotto di sutura progr. km 62+450-progr. km 63+300 e degli elaborati di progetto relativi alle reti interferenti (progetti di rilocazione e mantenimento dei tralicci esistenti)*".

Il totale dei lavori a base d'asta per il sublotto 1 ammonta a complessivi Euro 106.281.360,87 con somme a disposizione dell'amministrazione pari ad Euro 51.091.768,44 e spese generali pari ad Euro 14.929.881,45. Il totale complessivo del Quadro Economico ammonta ad Euro 172.303.010,76.

Con Decreto n. 355 del 27 dicembre 2017, il Commissario Delegato ha disposto l'aggiudicazione dell'appalto relativo al sublotto 1 del Secondo Lotto A4 in favore dell'operatore economico "*Impresa Pizzarotti & C. S.p.A. in R.T.I. con SACAIM S.p.A. e Rizzani De Eccher S.p.A.*" e, in data 21 marzo 2018, è stato sottoscritto il relativo contratto di appalto; il giorno 5 giugno 2018 sono stati consegnati parzialmente i lavori, attualmente in corso di esecuzione.

Con Decreto n. 399 dell'8 aprile 2019, il Commissario Delegato ha disposto la diminuzione delle prestazioni in capo all'appaltatore secondo quanto previsto nell'atto di sottomissione di data 3 aprile 2019, ridefinendo l'importo contrattuale in complessivi Euro 84.644.899,31 e ridefinendo anche il nuovo Q.E. che ora è di Euro 148.054.492,85.

A seguito del Decreto n. 368 del 24 aprile 2018, con il quale il Soggetto Attuatore ha disposto di procedere alla progettazione e realizzazione dei cavalcavia ricadenti nel 2° e 3° sublotto funzionale del Secondo Lotto A4, anticipatamente e separatamente rispetto alle opere di adeguamento dell'asse autostradale dei medesimi sublotti funzionali, il Commissario Delegato, con Decreto n. 379 del 16 ottobre 2018, ha approvato la progettazione esecutiva dei cavalcavia del sublotto funzionale 2.

Per quanto riguarda i quattro cavalcavia del sublotto 3, gli uffici del Commissario Delegato hanno completato la progettazione esecutiva a inizio dicembre 2018 e in data 14 dicembre 2018 è stata avviata la relativa fase di verifica. Si segnala, inoltre, che il Soggetto Attuatore ha disposto, con Decreto n. 381 del 9 novembre 2018, l'avvio del procedimento di scelta del contraente per la progettazione esecutiva dell'asse autostradale dei sublotti funzionali 2 e 3.

È attualmente in corso la procedura di gara.



Terzo Lotto III corsia A4. Nuovo ponte sul fiume Tagliamento – Gonars

Per quanto riguarda la realizzazione del Terzo Lotto della Terza Corsia dell'autostrada A4, tratto nuovo ponte sul fiume Tagliamento (progr. Km 63+300) - Gonars (progr. Km 89+000), si ricorda che in data 5 agosto 2016 è stato sottoscritto tra il Commissario Delegato e il consorzio Tiliaventum (formato da Rizzani De Eccher S.p.A. e Impresa Pizzarotti & c. S.p.A.) il contratto di appalto per l'affidamento a Contraente Generale della progettazione esecutiva, delle attività accessorie e della realizzazione dei lavori, per un importo complessivo di Euro 294.049.219,85.

Con Decreto n. 318 del 30 dicembre 2016, il Commissario Delegato ha approvato il progetto esecutivo e in data 8 febbraio 2017 sono stati consegnati i lavori.

Sono attualmente in corso i lavori di ampliamento con la Terza Corsia lungo tutta l'estesa autostradale dell'intervento.

Quarto Lotto III corsia A4. Gonars – Villesse

Relativamente al Quarto Lotto della Terza Corsia, in data 9 aprile 2015, con Decreto del Commissario Delegato n. 291, era stata approvata l'aggiudicazione definitiva della procedura aperta per l'affidamento dell'appalto integrato, con relativa suddivisione in sublotto e revisione del quadro dell'intervento. Con il medesimo Decreto si sono definiti i presupposti per la contrattualizzazione della progettazione esecutiva e realizzazione del primo sublotto funzionale, tratto Gonars (progr. Km 89 + 000,00) - nodo di Palmanova (progr. Km 93 + 720,00). In esito al motivato avviso reso dal II Collegio della Corte dei Conti, Sezione Controllo Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, con Delibera n. 39 del 13 gennaio 2016, depositata in data 26 aprile 2016, e del Parere dell'Avvocatura Generale dello Stato, rilasciato in data 18 novembre 2016, il Commissario Delegato, con apposito Decreto n. 316 del 28 dicembre 2016, ha parzialmente annullato in autotutela il Decreto n. 291 del 9 aprile 2015 ed i relativi allegati.

Si precisa che in allegato al Decreto n. 291 del 9 aprile 2015 è riportato anche il quadro economico dell'opera suddiviso nei tre sublotto e tale suddivisione è stata confermata nel Decreto del Commissario Delegato di approvazione del provvedimento di gestione della spesa n. 328 del 24 marzo 2017.

In data 28 dicembre 2016, a valle di apposito atto transattivo, le Parti hanno sottoscritto il contratto per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori per un importo complessivo di Euro 126.886.828,97, avviando, contestualmente, la progettazione esecutiva del 1 sublotto funzionale.

Con il Decreto n. 347 del 26 settembre 2017, il Commissario Delegato ha disposto l'approvazione del progetto esecutivo del 1 sublotto del Quarto Lotto A4 e, in data 16 ottobre 2017, sono stati formalmente consegnati i lavori all'appaltatore.

I lavori sono attualmente in corso di regolare esecuzione.

Con il Decreto n. 369 del 24 aprile 2018, il Soggetto Attuatore ha disposto l'avvio delle prestazioni contrattuali con l'appaltatore per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori del 2 sublotto funzionale del Quarto Lotto A4, unitamente alla riapprovazione del progetto definitivo, con contestuale dichiarazione, ai sensi del comma 2 dell'art. 3 dell'Ordinanza n. 3702/2008, di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza degli interventi stessi.

Sono in corso di completamento le attività di verifica volte all'approvazione del progetto esecutivo del sublotto funzionale 2 del Quarto Lotto A4 da parte del Commissario Delegato.





Terzo Lotto (Alvisopoli-Gonars) varo ultimo concio del secondo viadotto del nuovo ponte sul fiume Tagliamento

2.1.2 Il Piano per la sicurezza autostradale – Stazione appaltante Commissario Delegato



Alla luce della rilevante complessità delle attività di progettazione, di approvazione e di realizzazione, propedeutiche alla messa in esercizio della Terza Corsia, e stante il continuo aumento del traffico, già nel 2007 la Società ha effettuato una ricognizione, con altri soggetti coinvolti, in tema di sicurezza della circolazione.

A conclusione di tale attività, si era giunti all'elaborazione del Piano per la Sicurezza Autostradale (P.S.A.), articolato in molteplici iniziative e finalizzato a individuare le forme di intervento che la Società può adottare, nel rispetto e nei limiti della vigente normativa, per accrescere il livello di sicurezza.

La dichiarazione dello stato di emergenza e la conseguente nomina del Commissario Delegato avevano determinato modifiche anche nell'ambito delle competenze per la realizzazione di opere facenti parte del P.S.A..

Ad oggi sono stati conclusi la maggior parte degli interventi previsti dal P.S.A., e rimangono da realizzare l'adeguamento di alcune piste di immissione e la realizzazione delle aree di sosta per mezzi pesanti, di competenza del Commissario Delegato.

Il progetto definitivo dell'intervento denominato "*Adeguamento piste di immissione in autostrada – I lotto funzionale*" comprende l'adeguamento delle piste di immissione in autostrada e della pista di uscita da Venezia presso lo svincolo di Redipuglia, nonché l'ampliamento delle strutture di esazione con la realizzazione di 5 nuove porte (1 in uscita e 4 in ingresso).

In data 22 maggio 2017 il progetto definitivo ha superato positivamente, con prescrizioni, la procedura di assoggettabilità a V.I.A. presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Tuttavia, l'imprevisto protrarsi dei tempi per l'ottenimento dell'ultima verifica di ottemperanza necessaria da parte di ARPA Friuli Venezia Giulia, ha comportato la

momentanea sospensione dell'istruttoria, in attesa di dirimere la problematica emersa con l'Ente regionale.

Il progetto definitivo dell'intervento denominato "*Realizzazione di due aree di sosta per mezzi pesanti – Aree di sosta Fratta Nord e Fratta Sud*" è stato sottoposto alla procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, conclusasi positivamente in data 14 ottobre 2018.

Il 9 maggio del 2019 è stata ottenuta l'autorizzazione paesaggistica dell'intervento ed è attualmente in corso l'aggiornamento del progetto definitivo per tenere conto dell'effettivo andamento dei lavori di ampliamento dell'autostrada A4 con la realizzazione della Terza Corsia.

2.1.3 Caserma P.S. San Donà di Piave – Stazione appaltante Commissario Delegato

Si ricorda che nel corso dell'esercizio 2016-2017 vi era stato un mutamento delle intese intervenute tra le varie Amministrazioni interessate cui era seguito il consolidamento dell'ipotesi della permanenza della Polizia nei locali attualmente occupati previa acquisizione da parte di Autovie Venete di detto immobile – di proprietà del Comune di San Donà di Piave – e sua successiva ristrutturazione, da parte del Commissario Delegato, secondo un progetto di massima già condiviso ed allegato ad apposito Verbale d'Intesa di data 30 marzo 2017, sottoscritto dal Commissario Delegato e dalla Polizia.

Di conseguenza, Autovie Venete, in data 27 ottobre 2017, ha acquistato detto immobile e nel corso dell'esercizio 2018-2019 si è svolta la procedura di gara che ha portato all'individuazione dell'operatore cui è stata affidata la progettazione esecutiva della ristrutturazione.



2.1.4 Il rifacimento delle barriere esistenti – Stazione appaltante Commissario Delegato

Barriera del Lisert – Stazione appaltante Commissario Delegato

Si è provveduto ad effettuare una valutazione preliminare di fattibilità dell'intervento di adeguamento funzionale della barriera del Lisert, che ha portato alla rideterminazione del numero di piste necessarie e all'identificazione degli schemi funzionali della struttura, in relazione agli spazi fisici disponibili.

L'intervento prevede un incremento delle porte in uscita di tre unità, per complessive dodici porte, nonché la realizzazione di un nuovo fabbricato di stazione, di un piazzale di servizio e di interventi complementari.

Dopo aver ottenuto le necessarie autorizzazioni, il Commissario Delegato ha approvato il progetto esecutivo con il Decreto n. 350 del 17 ottobre 2017.

Con decreto n. 391 del 22 febbraio 2019, il Soggetto Attuatore ha disposto la sospensione del procedimento di gara già avviato per un periodo di dodici mesi a partire dalla pubblicazione del decreto stesso.

Casello di Portogruaro – Stazione appaltante Commissario Delegato

Lo studio di fattibilità del nuovo casello di Portogruaro era inserito all'interno del Decreto del Commissario Delegato n. 231 del 22 marzo 2013, e comprendeva tre diverse ipotesi di intervento.

Nel 2016 è quindi stato redatto il progetto preliminare che ha consentito di determinare gli

interventi da realizzare e il relativo quadro economico, così come approvato nel Decreto commissariale n. 328 del 24 marzo 2017.

È attualmente in fase di sviluppo il progetto definitivo, che prevede la realizzazione di tre porte aggiuntive, la ristrutturazione del fabbricato di stazione esistente e la realizzazione di un nuovo fabbricato impianti e di interventi complementari.



Il casello della Villesse Gorizia

2.1.5 Il Piano di Risanamento Acustico

Il Piano di Risanamento Acustico (Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore - PCAR) delle aree adiacenti al sedime autostradale è redatto in conformità alle prescrizioni della Legge 447/95, secondo i criteri stabiliti dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 29 novembre 2000 e dal successivo DPR 142 del 30 marzo 2004 ed è stato approvato sul finire dell'esercizio 2006 - 2007.

Il Piano consiste nella completa individuazione dei livelli acustici presenti all'interno delle fasce di pertinenza stabilite dalla normativa vigente e nella predisposizione di un puntuale e preciso programma di interventi per le opere di bonifica. Il PCAR è stato approvato con Decreto del Ministero dell'Ambiente in data 11 marzo 2011.

L'indagine svolta ha consentito di definire, nel rispetto di quanto stabilito dalla normativa vigente, una graduatoria del livello di inquinamento acustico.

Nel rilevare che la realizzazione delle opere necessarie a limitare l'inquinamento acustico è prevista anche lungo tratti autostradali nei quali sono programmati rilevanti opere di potenziamento della rete (ampliamento alla Terza Corsia dell'autostrada A4), l'analisi ne ha tenuto conto separando tali interventi dagli altri previsti.

A gennaio 2013, come previsto dal Decreto di approvazione del Piano, è stata inviata al

Ministero dell'Ambiente, alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ed alla Regione del Veneto, la relazione sullo Stato di Attuazione e Aggiornamento del PCAR che illustra gli interventi realizzati e quelli in fase di realizzazione e progettazione a tutto il 2012 e quanto resta da progettare e realizzare oltre tale data.

Su richiesta del Ministero dell'Ambiente, nel corso del mese di maggio 2018, è stato trasmesso l'aggiornamento sullo stato di attuazione del Piano ai fini dell'istruttoria relativa a quanto già trasmesso nel 2013.

Gli interventi di risanamento acustico ancora da realizzare lungo la rete e non legati all'ampliamento alla Terza Corsia della A4 interessano il territorio di n. 14 Comuni lungo le autostrade A4, A23 e A28 e si prevede di appaltarne successivamente la realizzazione al fine di conseguire gli obiettivi del PCAR entro il 2022, come previsto dalla vigente normativa.

Nel corso dell'esercizio 2018-2019 si è svolta la procedura di gara che ha portato all'individuazione dell'operatore economico affidatario della progettazione esecutiva.

Mappatura acustica della rete autostradale

Come previsto dal D.Lgs. 194/05 "*Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale*", dopo l'elaborazione della mappa acustica degli assi autostradali in concessione, è stato aggiornato il Piano di Azione che recepisce i contenuti del Piano di contenimento e abbattimento del rumore.

Come la mappatura, anche l'aggiornamento del Piano di Azione ha scadenza quinquennale ed è svolta nel rispetto delle indicazioni della Direttiva Europea.

Dopo la pubblicazione sul sito istituzionale e la raccolta delle osservazioni da parte del pubblico nel periodo 16 aprile–1 giugno 2018, il Piano è stato trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 13 luglio 2018.

Interventi di bonifica acustica in Comune di Duino Aurisina (TS) e Campofornido (UD)

Gli interventi lungo la A4, nel territorio del Comune di Duino Aurisina, prevedono la posa di barriere acustiche per una superficie complessiva di circa 18.500 m² e un'estensione lineare di poco superiore ai 3.700 m.

Il contratto d'appalto con l'Impresa esecutrice per la progettazione esecutiva e per la realizzazione dei lavori è stato sottoscritto in data 21 settembre 2015.

Il progetto esecutivo è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con provvedimento n. 0022825 dd. 18.12.2017 e pertanto i lavori sono stati consegnati in data 4 giugno 2018, dopo aver ottenuto la disponibilità delle aree da espropriare.

I lavori sono proseguiti durante l'esercizio 2018-2019 prevalentemente lungo la carreggiata in direzione est dove è già iniziata la posa delle barriere, mentre nel mese di giugno 2019 sono iniziate le attività di bonifica bellica lungo i tratti interessati dai lavori lungo la carreggiata in direzione ovest. I lavori sono attualmente in corso.

Gli interventi in Comune di Campofornido prevedono la posa di barriere acustiche e rivestimenti fonoassorbenti per una superficie di quasi 8.000 m² e un'estensione lineare di 1.870 m. I lavori riguardano, in parte, zone sottoposte a vincolo paesaggistico di rispetto dei corsi d'acqua (Roggia di Udine e torrente Cormor).

Il progetto è stato validato in data 25.07.2014 e trasmesso per l'approvazione di competenza alla Struttura di Vigilanza sulle Concessioni Autostradale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con lettera del 28.07.2014. Il decreto di approvazione è stato emesso in data

23.06.2015.

Ritenendo ingiustificati gli stralci e le riduzioni apportati dal citato Decreto, la Società ha sospeso l'iter di predisposizione della gara di appalto dell'opera e presentato ricorso al TAR in data 28.08.2015.

A seguito della sentenza n. 349 del 13.07.2016 con la quale il TAR si è definitivamente pronunciato accogliendo in parte il ricorso di Autovie Venete, la Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali ha emesso rettifica del decreto di approvazione del progetto esecutivo in data 29.03.2017.

Autovie Venete ha potuto quindi dar corso alla procedura di gara per l'individuazione del soggetto affidatario dei lavori.

2.1.6 Il Centro Servizi di Palmanova

Il contratto di appalto per l'esecuzione dei lavori è stato sottoscritto in data 30 luglio 2015 per un importo complessivo di netti Euro 8.759.465,35 riferito alla realizzazione dell'intera opera suddivisa tuttavia in due sublotti funzionali, la realizzazione di uno dei quali era subordinata all'avveramento di una precisa condizione sospensiva.

In data 8 novembre 2016 è stato dato avvio ai lavori relativi al solo primo sublotto funzionale.

In data 7 settembre 2018 il Consiglio di Amministrazione della Società, non essendosi avverata la citata condizione sospensiva, ha deliberato di formalizzare l'esercizio del diritto di recesso parziale dal contratto ai sensi dell'art. 134, comma 3, del D.Lgs. 163/2006, confermando l'intenzione di realizzare solo il primo sublotto funzionale.

In data 7 dicembre 2018 sono stati ultimati i lavori di cui sopra ed in data 25 febbraio 2019 è stata formalizzata la presa in consegna anticipata dell'edificio.

Attualmente, come previsto in progetto, è in corso di ultimazione la realizzazione del nuovo ingresso della palazzina uffici esistente.



Il Centro Servizi di Palmanova

2.2 – LE OPERE IN DELEGAZIONE INTERSOGETTIVA E CONTO TERZI

2.2.1 Le opere in delegazione intersoggettiva

La realizzazione delle opere in delegazione amministrativa intersoggettiva è prevista dalle vigenti convenzioni sottoscritte dalla Società con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, che statuiscono l'affidamento alla stessa Società di interventi di collegamento tra la rete autostradale e la viabilità ordinaria tramite l'emanazione di appositi decreti di delegazione intersoggettiva e correlati Decreti Attuativi, ai sensi della Legge Regionale n. 14/2002 e s.m.i..

Risulta affidata alla Società, la realizzazione delle seguenti opere:

- progettazione e realizzazione della circonvallazione a sud della città di Pordenone tra la S.S. 13 e l'autostrada A28;
- progettazione ed esecuzione dei lavori relativi al collegamento tra Palmanova e il "triangolo della sedia" nell'area del manzanese;
- esecuzione dei lavori dello svincolo di Gradisca e dello svincolo di Gorizia sulla Villesse – Gorizia (opera ultimata nel 2013);
- realizzazione di due bretelle di collegamento sull'A28: la prima tra lo svincolo di San Giovanni del Tempio (S.S. 13) e la zona industriale "La Croce" sulla S.P. 17 "di Vigonovo" (lavori ultimati ed opera consegnata alla Provincia di Pordenone nel 2015); la seconda tra lo svincolo di Ronc di San Michele (S.S. 13) e Caneva sulla S.P. 29, (lavori ultimati ad eccezione di una strada campestre per il raggiungimento di un fondo intercluso e quindi opera ancora in carico ad Autovie Venete);
- realizzazione del collegamento A4 - Interporto di Cervignano, variante alla S.S. 352 di Grado, Lotti 2 e Lotto 3 - 2° stralcio (lavori ultimati e consegnati alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia tra il 2015 e il 2017);
- realizzazione di opere di completamento funzionale della viabilità ordinaria di adduzione al casello autostradale di Ronchis (via Guerin);
- messa in sicurezza della bretella stradale "dei Feudi" nei Comuni di Gradisca d'Isonzo e Romans d'Isonzo (lavori affidati ad Autovie Venete dalla Regione FVG a completamento dei lavori già eseguiti per la realizzazione dello svincolo di Gradisca).

A seguito del Decreto commissariale n. 45 del 14 gennaio 2010 e della deliberazione giunta DGR n. 1471/09 di data 24 giugno 2009, il Commissario Delegato aveva attratto alle proprie competenze le seguenti opere, già oggetto di delegazione amministrativa tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e Autovie Venete:

- progettazione e realizzazione della circonvallazione a sud della città di Pordenone tra la S.S. 13 e l'autostrada A28;
- progettazione ed esecuzione dei lavori relativi al collegamento tra Palmanova e il "triangolo della sedia" nell'area del manzanese;
- nuovo svincolo di Palmanova e variante della S.S. n. 352 "di Grado" Lotto 3 - Stralcio 2 da via Cajù (Cervignano del Friuli) alla S.S. n. 352 (Terzo di Aquileia) – lasciando alla Società Concessionaria la competenza sul Lotto 2.

A queste è stata aggiunta con nota del Commissario Delegato del 1° dicembre 2015, la seguente opera:

- bretella stradale "dei Feudi" nei Comuni di Gradisca d'Isonzo e Romans d'Isonzo.

Anche in questi casi, il Commissario Delegato ha individuato in Autovie Venete il supporto tecnico-logistico per la realizzazione dei suddetti interventi.

A fine 2018 la gestione di tali delegazioni amministrative intersoggettive è stata affidata alla Direzione Appalti, Lavori, Forniture e Servizi della Società, il cui Direttore ha assunto anche la funzione di Responsabile Unico dei rispettivi procedimenti.



Strada di circonvallazione a sud della città di Pordenone tra la S.S. 13 e la A28

L'opera rientra nel piano di completamento della viabilità di interconnessione tra la S.S. 13 e la A28 e completa, estendendolo sino alla S.S. 13 all'altezza della località "Ponte Meduna", lo svincolo della A28 "Pordenone - Centro Commerciale".

Dopo aver esperito la procedura di gara per un appalto integrato, con Decreto del Commissario Delegato n. 260 del 28 aprile 2014 è stata approvata l'aggiudicazione definitiva all'Impresa Vidoni S.p.A. per un importo complessivo di Euro 17.832.702,36 e in data 13 novembre 2014 è stato stipulato il contratto di appalto.

In data 26 maggio 2016 l'Impresa Vidoni S.p.A. ha comunicato al Commissario Delegato che il Tribunale di Udine, accogliendo positivamente l'istanza dalla stessa presentata in data 20 aprile 2016, con la quale nell'ambito del procedimento per concordato preventivo aveva richiesto la sospensiva dei contratti in essere, aveva disposto fino al 15 giugno 2016 la sospensione del contratto di cui trattasi.

In data 28 ottobre 2016 il Tribunale di Udine con Sentenza n. 94/16 - Fall- 80/16 - ha respinto la proposta di concordato preventivo, dichiarando il fallimento dell'Impresa Vidoni S.p.A., nominando contestualmente il Curatore fallimentare e disponendo ogni altro adempimento conseguente e connesso al procedimento medesimo.

Con Decreto commissariale n. 335 di data 1° giugno 2017 è stato avviato il procedimento ex art. 140 del D.Lgs. n. 163/06 e s.m.i. con l'interpello progressivo dei soggetti che avevano partecipato all'originaria procedura di gara così come risultanti dalla graduatoria approvata con il precedente Decreto commissariale n. 260 dd. 28.04.2014.

Con Decreto commissariale n. 337 del 4 luglio 2017 è stata disposta l'aggiudicazione al R.T.I. C.M.B – Cooperativa Muratori e Braccianti di Carpi / C.C.C. – Consorzio Cooperative Costruzioni Soc. Coop. di Bologna (ora Integra Soc. Coop.), agli stessi patti e condizioni del contratto già sottoscritto con la fallita Impresa Vidoni S.p.A.. Il giorno 21.09.2017 è stato stipulato il contratto di appalto con il R.T.I. C.M.B. / INTEGRA, avente per oggetto la sola esecuzione dei lavori, rimanendo esclusa dalla prestazione l'attività di progettazione esecutiva, ormai conclusa.

I lavori sono stati consegnati con una prima consegna parziale il 06.11.2017, una seconda consegna parziale il 07.05.2018, una terza il 08.03.2019, una quarta il 19.04.2019 ed in ultimo una quinta consegna parziale il 19.06.2019, restando attualmente esclusi i lavori relativi al monolite di sottopasso della linea R.F.I. UD-PN e delle opere accessorie, oggetto di variante per l'adeguamento al transito del terzo binario a servizio dell'Interporto Centro Ingrosso di Pordenone S.p.A., la cui perizia è in procinto di approvazione ed a cui potrà seguire la consegna definitiva dei lavori.

I lavori sono stati consegnati definitivamente nel mese di agosto 2019.

Collegamento stradale veloce tra la A4 (casello di Palmanova) e l'area della sedia in Comune di Manzano (S.S. 56)

In data 13 dicembre 2012, con Decreto n. 210, il Commissario Delegato ha approvato il progetto definitivo dell'opera e ha dato successivo avvio alla procedura di gara con la formula dell'appalto integrato.

A seguito del mutato scenario di riferimento, con Decreti n. 282 e 283 del 27 agosto 2014, il Commissario Delegato ha decretato, rispettivamente, di non concludere la procedura concorsuale, ritirando il bando di gara già pubblicato e ha disposto l'immediato avvio delle procedure connesse al solo rifacimento del ponte sul Torre, comprensivo anche dell'allargamento in sede del tratto di S.P. 50 a ovest del ponte prevedendo la redazione



solamente di uno stralcio del progetto definitivo del “Collegamento stradale veloce fra l’autostrada A4 (casello di Palmanova) e l’Area del Triangolo della Sedia in Comune di Manzano” (divenuto così 1° lotto stralcio). Nel frattempo la Delibera di Giunta Regionale n. 1535 del 7 agosto 2014 rinviava ad un successivo provvedimento l’individuazione di un tracciato alternativo complessivo (poi 2° e 3° lotti stralcio).



Palmanova-Manzano

1° Lotto Stralcio: riqualificazione S.P. 50 – Ponte sul Torre (dalla prog. km. 5+181,53 alla prog. km 7+057,46)

Per quanto riguarda il rifacimento del ponte sul fiume Torre, è stato predisposto un progetto stralcio, per un importo complessivo pari ad Euro 32.050.000,00, che è stato approvato dal Commissario Delegato con Decreto n. 289 di data 30 marzo 2015.

Espletata la procedura di gara, con Decreto n. 303 del 14 aprile 2016, il Commissario Delegato ha provveduto ad aggiudicare definitivamente la progettazione esecutiva e l’esecuzione dei lavori all’Impresa Icop S.p.A. in A.T.I. con Omba Impianti e Engineering S.p.A., ed in data 22 luglio 2016 è stato sottoscritto il relativo contratto d’appalto per un importo complessivo della prestazione pari ad Euro 17.200.950,15 (di cui Euro 15.747.508,30 per i lavori, Euro 1.103.056,88 per gli oneri della sicurezza ed Euro 350.384,97 per la progettazione esecutiva).

Il progetto esecutivo è stato approvato dal Commissario Delegato con Decreto n. 341 del 31.07.2017.

La consegna dei lavori è avvenuta il giorno 28.08.2017 con un tempo contrattuale pari a 580 giorni naturali e consecutivi. Durante il corso dei lavori è stata redatta n. 1 perizia di variante suppletiva approvata dal Responsabile del Procedimento in data 22.12.2017, che ha comportato un aumento dell’importo di contratto di netti Euro 161.983,13 ed un incremento di 6 giorni naturali e consecutivi delle tempistiche previste per la conclusione dei lavori.

A seguito dell'istanza ex art. 169 bis Legge Fallimentare avanzata da Omba Impianti e Engineering S.p.A. il 06.02.2018 al Tribunale di Vicenza, il contratto d'appalto è stato sospeso con provvedimento del Giudice delegato del 09.02.2018; di conseguenza i lavori sono stati completamente sospesi dal 16.02.2018 e poi ripresi solo parzialmente dal 26.02.2018 (il Giudice delegato aveva nel frattempo autorizzato la ripresa dei lavori relativi ai soli pali in alveo del nuovo ponte sul torrente Torre).

ICOP S.p.A. è quindi subentrata nella quota del R.T.I. di competenza di Omba Impianti e Engineering S.p.A. a seguito del nulla osta ricevuto dal Responsabile Unico del Procedimento in data 27.04.2018; i lavori sono pertanto ripresi totalmente dal 11.06.2018 con un differimento dei termini contrattuali di ulteriori 94 giorni naturali e consecutivi (che sommati ai 6 giorni aggiuntivi già assegnati con la perizia di variante n. 1 portavano la durata complessiva dei lavori a 680 giorni naturali e consecutivi a partire dal 28.08.2017).

In data 21.12.2018 i lavori sono stati sospesi parzialmente a seguito di un cedimento di una tubazione dell'impalcato metallico tra la pila 11 e 12 e ripresi in forma parziale dal 03.01.2019. A seguito della rottura della tubazione, la Direzione Lavori ha eseguito accurate indagini per risalire alla causa che ha generato la rottura dell'elemento; i risultati di tali indagini hanno evidenziato che parte degli acciai impiegati per la realizzazione delle tubazioni risultano non conformi ai requisiti di norma (problematica non emersa dall'esame dei certificati di ferriera).

In data 13.06.2019 la Direzione Lavori ha quindi aperto, nei confronti dell'Appaltatore, la non conformità n. 11 richiedendo all'Impresa di presentare una proposta di risoluzione della non conformità entro 60 giorni naturali e consecutivi dalla sua apertura,

I restanti lavori (allargamento della sede della S.R. UD 50 in comune di Chiopris – Viscone per circa 800 m e riqualificazione di 3 incroci esistenti in intersezioni a rotatoria) sono invece proceduti regolarmente ed in data 05.08.2019 sono stati parzialmente ultimati, al netto delle opere a verde e di alcune opere minori che dovrebbero terminare entro i primi di ottobre 2019.

Relativamente a tale parte di lavori in data 05.03.2019, è stata redatta una seconda perizia di variante e, in data 23.07.2019, una terza perizia di variante, entrambe di entità molto modesta che hanno comportato un aumento dell'importo di contratto di netti Euro 106.439,81 ed un incremento di 29 giorni naturali e consecutivi delle tempistiche previste per la conclusione delle opere.

2° Lotto stralcio: dall'Autostrada A4 (Casello di Palmanova) al Ponte sul Torre e 3° Lotto Stralcio: dal ponte sul Torre all'area del triangolo della sedia in Comune di Manzano

Per quanto riguarda il tracciato generale, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha avviato un processo di confronto con le Amministrazioni locali interessate dall'intervento e, in data 22 luglio 2016, si è pervenuti alla stipula di un verbale d'intesa per la localizzazione del nuovo tracciato. L'avvio al progetto di fattibilità tecnico ed economica del nuovo tracciato è stato dato dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia al Commissario Delegato con nota di data 28 ottobre 2016.

Il tracciato del 2° lotto stralcio prevede la riqualificazione della S.P. 126 a partire dal cavalcavia autostradale sino all'innesto con la S.R. 252, la riqualificazione di quest'ultima sino a superare il cimitero presso San Vito al Torre, in corrispondenza del quale è realizzato un tratto stradale su nuova sede in direzione nord, che va ad innestarsi sulla rotatoria n. 3 del progetto del 1° lotto stralcio, sulla S.P. 50.

Il tracciato del 3° lotto stralcio prevede la riqualificazione della S.P. 50 a partire dalla rotatoria n.5 del progetto del 1° lotto stralcio a Viscone sino all'innesto sulla S.R. 56, a San Giovanni al Natisone, nonché la riqualificazione di quest'ultima verso nord sino alla rotatoria posta immediatamente a nord del fiume Natisone. Inoltre, il progetto prevede la riqualificazione di



via Brava, posta tra la S.P. 50 e via Casali, a San Giovanni al Natisone, nonché il prolungamento della stessa via Brava fino alla S.R. 56.

Con Delibera di Giunta regionale n.1866 dell'8 ottobre 2018 è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica, con un importo a Quadro Economico di Euro 35.032.165,73 IVA compresa, eccedente per Euro 2.082.165,73 l'importo disponibile pari ad Euro 32.950.000,00 IVA compresa (calcolato come differenza tra Euro 65.000.000,00, individuato dal Decreto n. 6605 dd. 15.12.2016 per la realizzazione dell'intero intervento, ed Euro 32.050.000,00, importo del Quadro economico del progetto esecutivo del I° lotto stralcio, approvato dal Commissario Delegato con Decreto n. 341 dd. 31.07.2017). Con la stessa Delibera di Giunta regionale n.1866/18 è stato autorizzato, ai sensi del comma 1 ter art. 51 della L.R. 31 maggio 2002, n. 14, l'utilizzo delle economie maturate all'interno della delegazione amministrativa per la realizzazione del "Nuovo collegamento tra il casello dell'autostrada A4 a Palmanova, l'Interporto di Cervignano e la S.S. 352 in località Terzo d'Aquileia (lotti 2 e 3)" a copertura dell'importo eccedente pari ad Euro 2.082.165,73.

In data 14 novembre 2018 è stato pubblicato il bando di gara per la redazione del progetto definitivo ed esecutivo dei due lotti. Attualmente è in corso di svolgimento la procedura di verifica dell'offerta classificatasi prima in graduatoria.

Collegamento tra lo svincolo di Ronc di San Michele (S.S. 13) e Caneva sulla S.P. 29

I lavori principali si sono conclusi e collaudati con certificato di collaudo dd. 01.07.2011 e la strada è stata aperta al traffico.

I lavori di realizzazione della Bretella di collegamento tra la rotatoria n. 2 e la S.P. n. 12 "di Caneva" (lotto II) sono stati invece ultimati nel mese di febbraio 2016.

L'opera risulta ancora in carico ad Autovie Venete, poiché per dare completezza all'intervento e quindi poterlo consegnare alla Regione, è emersa la necessità di realizzare una strada campestre di collegamento ad un fondo intercluso in adiacenza alla rotatoria 2 della Bretella di collegamento alla S.P. 12 "di Caneva".

Con nota del 1° giugno 2016 la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha chiesto alla Società di quantificarne i costi, la procedura e il cronoprogramma dei lavori.

Il 5 luglio 2018 è stato pertanto formalizzato l'affidamento del servizio di progettazione definitiva-esecutiva, Direzione Lavori e Coordinamento per la sicurezza in fase di esecuzione dell'intervento sopra descritto all'operatore economico D'Orlando Engineering S.r.l..

Il 28 giugno 2019 il Progettista ha trasmesso il progetto definitivo-esecutivo e il 24 luglio 2019 il R.U.P. ha inviato la richiesta di conferma della copertura economica alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, che è stata ottenuta in data 5 agosto 2019. Si è provveduto quindi ad avviare la cd. fase partecipativa propedeutica all'acquisizione delle aree necessarie, nonché a validare il progetto definitivo – esecutivo e a trasmetterlo quindi alla Regione per l'approvazione di competenza.

Nuovo Svincolo di Palmanova e variante della S.S. 352 "di Grado"

L'opera è conclusa e consegnata alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

Realizzazione di opere di completamento funzionale della viabilità ordinaria di adduzione al casello autostradale di Ronchis (via Guerin).

Si tratta di un intervento di potenziamento ed adeguamento di via Guerin in Comune di Ronchis (UD), di circa 1 km, resosi necessario a seguito degli evidenti ammaloramenti del manto



stradale, delle banchine e dei marciapiedi, causati dai mezzi d'opera impegnati negli adiacenti lavori di realizzazione del nuovo casello autostradale di Ronchis sull'A4.

Con Decreto n. 699/TERINF del 16.02.2018, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha modificato il Decreto n. 7003/TERINF dd. 21.12.2016 di delegazione amministrativa intersoggettiva dell'intervento, confermando il finanziamento pari ad Euro 3.977.576,43.

Con deliberazione n. 345 dd. 23 febbraio 2018 la Giunta regionale ha approvato il progetto preliminare e di fattibilità tecnica ed economica di data 08.02.2018, integrato in data 20.02.2018, predisposto da Autovie Venete: il costo complessivo dell'intervento ammonta ad Euro 3.883.553,29.

Con Decreto n. 2622/TERINF del 10.06.2019 la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha approvato il progetto definitivo il cui importo complessivo a Quadro Economico risulta pari ad Euro 4.095.552,49, IVA compresa. All'eccedenza rispetto all'importo finanziato, sempre che non venga riassorbita dalle economie derivanti dai ribassi d'asta, farà fronte Autovie Venete con risorse proprie.

Il bando di gara relativo al servizio di architettura e ingegneria per la redazione del progetto esecutivo, per la direzione lavori e per il coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione è stato pubblicato il 17.06.2019 e la procedura è in corso di svolgimento.

Messa in sicurezza della bretella stradale "dei Feudi" nei Comuni di Gradisca d'Isonzo e Romans d'Isonzo

I lavori consistono nell'adeguamento a sezione stradale tipo C2 del tratto stradale esistente, della lunghezza di circa 200 m, di collegamento diretto tra la rotatoria S.R. n. 305 - svincolo di Gradisca e la S.R. n. 252. Allo stato attuale, l'opera è finanziata con:

- Euro 286.992,45, di cui al decreto del direttore del Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione n. 2166/TERINF dd. 11 maggio 2016 della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, che autorizza Autovie Venete ad utilizzare le economie risultanti dal completamento dell'intervento "realizzazione dello Svincolo di Gradisca sul Raccordo Villesse - Gorizia" di cui al decreto n. PMT/591/2009;
- Euro 280.000,00, di cui alla Delibera della Giunta Regionale n. 2326 del 22.11.2017, che autorizza l'utilizzo di quota parte dei ribassi d'asta conseguiti nel corso della realizzazione "Nuovo svincolo di Palmanova e variante della S.S. n. 352 di Grado": Lotto 2 e Lotto 3 stralcio 2;
- Euro 130.000,00 di cui alla Delibera della Giunta Regionale n. 1205 del 29.06.2018, che autorizza l'utilizzo di quota parte dei ribassi d'asta conseguiti nel corso della realizzazione "Nuovo svincolo di Palmanova e variante della S.S. n. 352 di Grado": Lotto 2 e Lotto 3 stralcio 2.

Il 31.10.2017 è stato completato il progetto di fattibilità tecnico economica e con Delibera della Giunta Regionale n. 2605 del 22.12.2017 lo stesso è stato approvato.

Il progetto definitivo-esecutivo è stato approvato con Decreto del Soggetto Attuatore n. 378 del 11.10.2018. Con Decreto del Soggetto Attuatore n. 386 dd. 21.12.2018 è stato nominato un nuovo Responsabile Unico del Procedimento. Sempre in data 21.12.2018, è stato istituito l'ufficio di Direzione Lavori con personale esterno alla Stazione appaltante.

Con Decreto del Soggetto Attuatore n. 392 dd. 12 marzo 2019, è stato necessario convalidare il precedente Decreto di approvazione del progetto esecutivo per ovviare ad un'errata classificazione dell'intervento presente al suo interno.

Il bando di gara per l'esecuzione dei lavori è stato pubblicato il 17 giugno 2019 e la procedura è in corso di svolgimento.



2.2.2 Le c.d. opere da eseguire per conto terzi

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia: Collegamento fra la S.S. 13 “Pontebbana” e la A23. Tangenziale Sud di Udine - Il Lotto. Aggiornamento progetto definitivo comprensivo del nuovo Studio di impatto ambientale.

In data 4 dicembre 2015, secondo quanto indicato nella Delibera di Giunta Regionale n. 849/2015, veniva trasmessa ad Autovie Venete, per la necessaria sottoscrizione, la Convenzione “*per l’affidamento dell’incarico delle attività per il completamento dell’iter di approvazione della Tangenziale Sud di Udine – Secondo Lotto*” (Convenzione del 9 dicembre 2015, n. 58).

Il progetto definitivo e il nuovo Studio di Impatto Ambientale, sono stati consegnati in data 8 gennaio 2016 agli uffici regionali, ottenendo in data 29 gennaio 2016 la necessaria approvazione da parte dell’Ente Proponente, Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. che ha consentito di liquidare la prima parte della prestazione prevista dalla Convenzione sopra citata.

Contrariamente alle previsioni, la procedura di VIA non è stata avviata a seguito dell’intervenuta decisione da parte della Regione Friuli Venezia Giulia di sottoscrivere un apposito Accordo di Programma con i Comuni interessati dal tracciato della Tangenziale Sud di Udine, ai sensi degli artt. 19 e 20 della L.R. 20 marzo 2000, n. 7.

Al fine di predisporre la documentazione per la sottoscrizione del succitato Accordo di programma, la Regione e Autovie Venete in data 21 aprile 2017 hanno firmato apposito Atto Aggiuntivo alla Convenzione del 9 dicembre 2015. La documentazione, redatta dagli uffici della Concessionaria, è stata consegnata in data 21 settembre 2017.

L’Accordo di Programma è stato quindi sottoposto alla procedura di VAS regionale, conclusasi positivamente con la Delibera della Giunta Regionale n. 439 del 19 marzo 2019. Nella medesima data, con la Delibera della Giunta Regionale n. 440 è stato altresì approvato lo schema dell’Accordo di Programma.

Solo in seguito della sottoscrizione dell’Accordo di Programma potrà essere avviata la procedura regionale di V.I.A. sul progetto della Tangenziale Sud di Udine, seconda parte dell’incarico.



3 – LA GESTIONE AUTOSTRADALE

3.1 – IL TRAFFICO

Nell'esercizio 2018/2019 il traffico registra una flessione con un decremento dei veicoli effettivi di oltre un punto percentuale e chilometri percorsi sulla rete autostradale di competenza inferiori del 2,6% rispetto al 2017/2018.

Tabella A - Traffico sulla rete gestita direttamente

Esercizio	2014/2015	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019	Variazione %
						18/19 - 17/18
Veicoli effettivi *	43.807	45.988	47.940	48.311	47.772	-1,1%
Veicoli - chilometro *	2.372.745	2.474.188	2.558.461	2.536.271	2.469.813	-2,6%
Percorrenza media	54,2	53,8	53,4	52,5	51,7	-1,5%

* In migliaia.

Tabella B - Traffico sulla rete estesa

Esercizio	2014/2015	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019	Variazione %
						18/19 - 17/18
Veicoli effettivi *	66.819	69.656	71.884	72.547	72.061	-0,7%
Veicoli - chilometro *	2.487.299	2.592.014	2.677.639	2.656.881	2.590.658	-2,5%
Percorrenza media	37,2	37,2	37,2	36,6	36,0	-1,6%

* In migliaia.

Evidente l'influenza del cantiere per l'allargamento con la Terza Corsia lungo la dorsale della A4 con una marcata flessione (-3,7%) dei veicoli chilometro della classe A e l'arresto nella crescita del pesante: in particolare il moderato incremento delle classi 4 e 5 non riesce più a compensare il calo delle altre classi.



Tabella C - Traffico sulla rete gestita direttamente suddiviso per tipologia

Esercizio	2017/2018		2018/2019		Variazione %	
	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti
Veicoli effettivi *	35.378	12.933	34.657	13.115	-2,0%	1,4%
Veicoli - chilometro*	1.740.575	795.696	1.675.585	794.228	-3,7%	-0,2%
Percorrenza media	49,2	61,5	48,3	60,6	-1,8%	-1,5%

* In migliaia.

Tabella D - Traffico sulla rete estesa suddiviso per tipologia

Esercizio	2017/2018		2018/2019		Variazione %	
	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti
Veicoli effettivi *	54.973	17.574	54.222	17.839	-1,4%	1,5%
Veicoli - chilometro*	1.838.104	818.777	1.772.937	817.721	-3,5%	-0,1%
Percorrenza media	33,4	46,6	32,7	45,8	-2,1%	-1,7%

* In migliaia.

Ne deriva una contrazione degli introiti di poco inferiore al punto percentuale conseguenza di un "effetto tariffa" che sconta il mancato riconoscimento tariffario nel 2019 a fronte dell'incremento del 1,88% nel 2018 che mitiga solo parzialmente lo sfavorevole "effetto traffico". Quest'ultimo è stato più netto nel primo semestre, con riduzione del traffico leggero

di oltre il 4%, più contenuto – anche se ancora negativo - nel secondo semestre con i veicoli leggeri al -2,7% e il pesante sostanzialmente invariato.

Più consistente il decremento negli oneri devolutivi – funzione del solo andamento del traffico e della sua articolazione in classi – e ascrivibile proprio all'effetto traffico particolarmente negativo nella componente leggera e non riequilibrato dalle classi di traffico pesante.

Tabella E – Introiti

Esercizio	2017/2018	2018/2019	Variazione	Incremento %
Pedaggi	188.910.603	187.372.666	-1.537.937	-0,8%
Indennizzi per transiti eccezionali	1.256.201	1.193.108	-63.093	-5,0%
Totale al netto della devoluzione	190.166.804	188.565.774	-1.601.030	-0,8%
Integrazione canone concessionale	22.270.870	21.938.696	-332.174	-1,5%
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	212.437.674	210.504.470	-1.933.204	-0,9%



Traffico sull'autostrada A4 Venezia - Trieste

3.2 – I SISTEMI DI ESAZIONE PEDAGGIO

Entrando nel dettaglio delle stazioni di competenza, si conferma il trend in aumento del traffico presso il casello di Meolo-Roncade (+9%). Questa stazione è interessata in particolare dal traffico locale e/o commerciale e quindi viene comprovata la strategicità della sua ubicazione, in quanto lambisce una serie di distretti produttivi ed è una valida alternativa per raggiungere le spiagge di Jesolo ed Eraclea.

Anche i transiti alla barriera di Cordignano ed al casello di Godega registrano un continuo aumento. Infine un costante incremento si rileva anche al casello di San Donà di Piave, che, oltre a servire il traffico estivo proveniente da est e diretto verso le spiagge di Jesolo ed Eraclea, assorbe la grande mole di visitatori dell'adiacente outlet, in continuo ampliamento,

meta rinomata e molto frequentata sia dalla clientela italiana, sia dalla clientela straniera, tappa consolidata anche per i turisti di passaggio nella zona.

In questo esercizio è stata installata una nuova cassa automatica (che all'occorrenza può essere presidiata dall'esattore) al casello di Udine sud in luogo di una pista manuale pura. Questa scelta è stata effettuata nell'ottica di un recupero di efficienza nelle ore lavorate dal personale. Entro il mese di luglio 2019 verrà fatta la stessa operazione presso il casello di Portogruaro, ovvero una delle due piste manuali verrà sostituita da una cassa automatica che all'occorrenza potrà essere presidiata dall'esattore.

Da sottolineare che quasi tutti i caselli della rete, nel periodo modale, vengono gestiti efficacemente con l'impiego di un solo esattore per turno (11 caselli su 15 attualmente), comprovando la giusta corrispondenza degli automatismi e del lay out di stazione con i volumi di traffico. Nella tabella sotto riportata si evidenzia l'attuale configurazione ed il numero delle piste di esazione.

CASELLI		ENTRATA		USCITA							TOTALE	
		A	A/T	M	A/C	A/T	A/C/T	A/C/M	A/C/T/M	T	PISTE	
501	Trieste	1	3	4	-	1	-	2	1	1	13	
502	Redipuglia	-	2	1	-	-	1	-	-	1	5	
503	Villesse	-	4	1	-	-	-	4	-	3	12	
504	Palmanova	1	2	1	2	1	-	1	-	1	9	
505	Udine Sud	1	2	-	2	1	-	2	-	1	9	
506	S. Giorgio di N.	-	2	-	-	-	1	1	-	1	5	
507	Latisana	-	4	3	-	-	-	4	-	3	14	
508	Portogruaro	1	2	2	1	1	1	-	-	1	9	
509	S. Stino di L.	1	*2	-	-	-	1	1	-	1	6	
510	Cessalto	-	2	-	-	-	1	1	-	1	5	
511	S. Donà di P.	-	2	-	1	1	-	2	-	1	7	
513	Meolo-Roncade	-	4	2	-	-	-	4	-	3	13	
515	Venezia Est	-	6	3	-	-	2	3	-	3	17	
537	Cordignano	-	3	1	-	-	-	3	1	2	10	
538	Godega di S.U.	-	2	-	-	-	-	3	-	2	7	
Porte		5	42	17	6	5	7	32	2	25		
Totale		47		94							141	
* Una delle piste Automatiche/Telepass di Entrata è reversibile in una Manuale d'uscita												

Legenda: A = Automatica; A/T = Automatica/Telepass; M = Manuale; A/C = Automatica/Cassa; A/C/T = Automatica/Cassa/Telepass; A/C/M = Automatica/Cassa/Manuale; T = Telepass; A/C/T/M = Automatica/Cassa/Telepass/Manuale

Nella seguente Tabella F sono riportate le percentuali relative all'evoluzione dei diversi sistemi di pagamento pedaggi raggruppati per macro-tipologie.

Tabella F - Sistemi di Pagamento Pedaggi

Esercizio	2014/2015	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019
Contanti	30,7%	30,0%	29,4%	28,7%	27,5%
Tessere	10,2%	10,7%	11,0%	11,3%	11,7%
Telepass	59,1%	56,3%	59,6%	60,0%	60,7%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

In costante calo il pagamento in contanti in pista manuale a cui si aggiunge per il secondo esercizio consecutivo anche quello in cassa automatica; in aumento il peso delle tessere per effetto della continua crescita delle carte di credito che compensa la contestuale contrazione delle tessere autostradali e dei bancomat; sostanzialmente invariato il peso complessivo del telepass.

Nella Tabella G vengono rappresentati i transiti suddividendoli in base alla funzionalità della pista di uscita.

Tabella G - Operazioni di pagamento suddivise per funzionalità

Esercizio	2017/2018	Composizione %	2018/2019	Composizione %	Variazione %
Automatica	918.800	2,7%	830.290	2,4%	-9,6%
Cassa Automatica	5.353.905	15,7%	5.211.981	15,5%	-2,7%
Lettore Iso	2.332.469	6,8%	2.486.776	7,4%	6,6%
Manuale	5.084.959	14,9%	4.709.708	14,0%	-7,4%
Telepass	20.466.895	59,9%	20.440.160	60,7%	-0,1%
	34.157.028	100%	33.678.915	100%	-1,4%

Nelle successive tabella H e I vengono riportate le ore lavorate dal personale di esazione operante ai caselli e tempi medi d'attesa e di presa in carico delle anomalie.

Tabella H – Ore lavorate ai caselli ed in esazione

ESERCIZIO	2016/2017	2017/2018	2018/2019	Composizione %
Totale lavorate in casello	193.940	198.247	198.660	+0.21%
Totale ore lavorate in esazione	198.494	199.271	198.660	- 0.31%

Tabella I – Tempi medi d'attesa e di presa in carico delle anomalie (in secondi)

ESERCIZIO	2016/2017	2017/2018	2018/2019	Variazione % ultimi 2 esercizi
Tempi medi d'attesa	13,99	7,07	5,9	-16,55%
Tempi medi di presa in carico	29,87	18,25	16,45	-9,86%
Numero Anomalie trattate	496.475	646.672	660.439	2,13%

Legenda: Tempi medi d'attesa = indica il tempo che il cliente attende prima che l'anomalia venga presa in carico.
 Tempi medi di presa in carico = indica la somma dei tempi di attesa più il tempo che trascorre prima che l'operatore parli (pressione del pulsante parla/ascolta).
 Numero Anomalie trattate = è la somma delle anomalie gestite e concluse più le anomalie prese in carico e auto risolte dal cliente con l'aiuto dell'operatore.

Analisi mancati pagamento emessi da operatori di casello

L'attività di analisi della lista dei mancati pagamento ha portato alle seguenti operazioni:

Analisi effettuate mediante utilizzo dell'applicativo aziendale "CONSOLE CONTROLLO FINANZIARIO"		
CATEGORIA	AZIONE	NR. RMPP
TLP	ADDEBITO	1.764
	STAZIONE ACCERTATA	829
	MODIFICA TARGA	1
	NOTE CFE	5
VIACARD C/C	ADDEBITO	453
	STAZIONE ACCERTATA	2
ESENTI	MODIFICA TARGA	1
	ANNULLAMENTO	1
	ADDEBITO	2
	CAMBIO NAZIONALITA'	3
	NOTE CFE	3
DA VERIFICHE DIVERSE	STAZIONE ACCERTATA	88
	MODIFICA TARGA	7
	ADDEBITO	13
	ANNULLAMENTO	10
	CAMBIO NAZIONALITA'	3
	NOTE CFE	15
	MODIFICA CLASSE	2
DOCUMENTI TRATTATI		3.202

VIOLAZIONI A PISTA CHIUSA	NR.
	1.502

L'analisi delle violazioni a pista chiusa ha permesso la ridefinizione della stazione di entrata, l'annullamento della violazione per pagamento già effettuato, l'associazione del pagamento in cassa automatica e la ridefinizione dei transiti per utenti TLP.

Inoltre, sono state effettuate n. 2.292 operazioni di storno/addebito su Viacard di c/c per errata classificazione del veicolo in pista manuale.

Tali attività sono finalizzate alla riduzione delle lettere di reclamo dei clienti e, conseguentemente, al miglioramento della qualità del servizio offerto.

Quanto alle azioni poste in essere per il recupero del credito e per il contrasto all'elusione del pedaggio, si rinvia al capitolo 5.6 della presente Relazione.

Controllo finanziario esattori (C.F.E.)

Nel corso dell'esercizio 2018/2019 sono proseguite le verifiche delle singole gestioni incrociando i dati forniti da:

- il sistema di rilevamento che acquisisce i dati di transito prodotti dalle piste d'uscita;
- le procedure effettivamente messe in atto dall'esattore secondo quanto indicato nel Manuale Operativo;

- il controllo dei depositi effettuati.

A tal proposito sono stati analizzati giornalmente tutti gli accrediti effettuati, monitorando l'esattezza delle procedure di conteggio denaro applicate dalla Società esterna preposta alla conta valori. Il numero di controlli effettuati in questo esercizio è stato di n. 17.114.

Questi controlli si estendono anche ai Centri Assistenza Clienti attraverso le analisi delle singole gestioni e dei singoli depositi effettuati dagli operatori a seguito degli incassi dei Rapporti di Mancato Pagamento Pedaggio e delle vendite di tessere viacard a scalare. Nel corso di questo esercizio sono state effettuate n. 1.011 operazioni di controllo.

3.3 – LA VIABILITÀ, L'ASSISTENZA AL TRAFFICO, LA MANUTENZIONE D'URGENZA

Viabilità e traffico

Nel corso dell'esercizio 2018/2019 sono proseguite le attività atte a garantire e migliorare gli standard qualitativi nell'ambito della gestione del traffico e della sicurezza stradale. Particolare rilievo assumono le attività correlate alla gestione delle criticità sui tratti su cui sono attivi i cantieri per la realizzazione della Terza corsia, condotte in applicazione dei seguenti Protocolli operativi:

- ✓ il *“Protocollo operativo per fronteggiare le eventuali situazioni di criticità collegate alla realizzazione della terza corsia sull'autostrada A4 Venezia-Trieste - tratto Portogruaro-Palmanova”*, che individua le procedure operative per un'azione coordinata degli interventi di soccorso nel tratto interessato dal cantiere per la realizzazione della Terza Corsia. Tale protocollo è stato sottoscritto da Autovie Venete con le seguenti Prefetture ed Enti istituzionalmente interessati:
 - la Prefettura di Udine, il Compartimento della Polizia Stradale del Friuli Venezia Giulia, il Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Udine, la Sala operativa regionale emergenza sanitaria (SORES) FVG, l'Elisoccorso Regionale FVG, per il tratto compreso nella Regione Friuli Venezia Giulia;
 - la Prefettura di Venezia, il Compartimento della Polizia Stradale del Veneto, il Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Venezia, la Centrale operativa del 118 di Venezia, il Coordinamento Tecnico del 118 Veneto, per il tratto compreso nella Regione del Veneto.
- ✓ Il *“Protocollo operativo per la gestione delle criticità del traffico sull'autostrada A23 nel tratto Gemona – Interconnessione A4/A23”*. Tale protocollo, sottoscritto dalla Società Autovie Venete assieme alla Prefettura di Udine, al Compartimento della Polizia Stradale del Friuli Venezia Giulia ed alla Società Autostrade per l'Italia – IX Tronco, individua le procedure operative atte a fronteggiare eventuali problematiche che si dovessero verificare sulla carreggiata in direzione sud dell'A23 e ovest dell'A4;
- ✓ il *“Protocollo operativo per la gestione degli itinerari alternativi alla viabilità autostradale a seguito di eventi in essere sui tratti autostradali gestiti da S.p.A. Autovie Venete e gestione delle comunicazioni”*, sottoscritto con la Prefettura di Udine, la Protezione Civile del Friuli Venezia Giulia, il Compartimento Polizia Stradale del Friuli Venezia Giulia, l'Uti Riviera Bassa Friulana – Riviere Basse Furlane, l'Uti Mediofriuli, il Comune di Latisana, il Comune di Codroipo e Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A., finalizzato a migliorare l'efficacia e la tempestività dei flussi informativi e a condividere le informazioni e le determinazioni necessarie per la gestione ottimale dei flussi veicolari lungo la rete viaria “ordinaria” gestita, per gli ambiti di rispettiva competenza, dagli Enti firmatari;



- ✓ il Decreto, emesso dalla Prefettura di Trieste, denominato *“Protocollo operativo per la gestione coordinata della circolazione a fronte di situazioni emergenziali connesse alla realizzazione della terza corsia sull'autostrada A4 Venezia-Trieste”*, che stabilisce, per gli Enti coinvolti, azioni coordinate e condivise da intraprendere per l'alleggerimento del traffico, basato sul principio di laminazione e/o interruzione del flusso veicolare, con particolare riferimento ai veicoli “pesanti”, in approssimazione ai tratti interessati dalle turbative o zone di blocco lungo l'asse della autostrada A4 Venezia-Trieste.

Nel corso di questo esercizio, la Società ha elaborato e sottoscritto con la Prefettura UTG di Trieste, la Prefettura UTG di Gorizia, il Compartimento Polizia Stradale del Friuli Venezia Giulia, il Centro Operativo Autostradale della Polizia Stradale (C.O.A.), Anas S.p.A., Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A., Vigili del Fuoco di Trieste, Vigili del Fuoco di Gorizia, Sala Operativa Regionale emergenza sanitaria FVG (118), Polizia locale Trieste, Comando provinciale Carabinieri di Trieste il *“Protocollo operativo per fronteggiare le eventuali situazioni di criticità connesse alla realizzazione delle barriere fonoassorbenti sull'Autostrada A4 Venezia-Trieste (tratto Monfalcone – Sistiana) e della riqualificazione della stazione di pedaggio - barriera “Trieste-Lisert”*.

Al fine di ridurre i fattori di rischio derivanti dall'eccesso di velocità, all'interno del cantiere per la realizzazione della Terza Corsia, in collaborazione con la Polizia Stradale e le U.O. competenti, sono stati ridotti i limiti di velocità per i mezzi pesanti.

Dopo l'entrata in vigore della Nuova Convenzione con il Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza - per il servizio di Polizia Stradale, sono proseguiti periodici incontri nell'ambito di riunioni paritetiche finalizzate a promuovere e definire specifici indirizzi operativi per la gestione della circolazione e delle sue criticità con particolare riferimento alle specifiche condizioni dettate dalla presenza del cantiere allestito per l'allargamento della A4 con la realizzazione della Terza Corsia.



Assistenza alla viabilità lungo la A4

Frutto della collaborazione con la Polizia Stradale è il *“Protocollo per la condivisione delle procedure operative per l'attuazione, in condizioni di sicurezza, del rallentamento dinamico del traffico con safety-car”*. Tale protocollo, sottoscritto in data 17 aprile 2019 tra Autovie Venete ed i Compartimenti della Polizia Stradale del F.V.G. e Veneto, si pone come primo obiettivo

quello di salvaguardare il principio generale di tutela degli operatori, degli utenti e di tutte le persone coinvolte negli eventi autostradali, inducendo i veicoli in avvicinamento ai punti di criticità ad adeguare velocità e traiettorie.

Nel corso di questo esercizio è proseguita la realizzazione di una piattaforma informatica finalizzata a richiedere l'intervento per la risoluzione di determinate problematiche (presenza di buche in carreggiata, coperture, ecc.), al fine di consentire la condivisione dell'attivazione di tali richieste ed il monitoraggio dello stato di avanzamento delle medesime.

Nell'ambito dell'attività di analisi dei dati di traffico, di incidentalità e degli eventi occorsi, oltre alle attività ordinarie (elaborazione delle previsioni di traffico per il periodo natalizio, primaverile ed estivo, elaborazioni di dati per la verifica di fattibilità dei cantieri, elaborazioni di dati su richiesta, ecc.) è stato sviluppato il progetto di sviluppo della sezione "Incidentalità" del Portale Applicativi Traffico, che consente di analizzare tale fenomeno attraverso la consultazione di tabelle e grafici ed il cui aggiornamento è automatico. Nel medesimo Portale è stata sviluppata la sezione "Pattugliamento e Risultati Operativi", che consente l'analisi delle attività svolte dalle pattuglie della Polizia Stradale, attraverso dati che la Polizia Stradale provvede a raccogliere e a comunicare periodicamente alla Società in base a quanto previsto dalla Convenzione e che vengono pubblicati su tabelle e grafici appositamente dedicati.

Durante l'esercizio 2018/2019 sono state predisposte:

- n. 134 Ordinanze (in base all'art. 6 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 – Nuovo codice della Strada) per imporre obblighi, divieti o limitazioni di carattere temporaneo o permanente ai veicoli in transito sull'intera rete in concessione;
- n. 2.458 autorizzazioni all'effettuazione di manovre (in base all'art. 176 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 – Nuovo codice della Strada) per il personale operante nei cantieri, nel servizio di soccorso meccanico e nelle attività in autostrada (sia dipendenti, sia personale terzo).

Nel corso dell'esercizio 2018/2019 i soccorsi meccanici effettuati (per incidente, guasto o altro) sono stati n. 7.786 di cui n. 1.029 riguardanti mezzi pesanti (si ricorda che nell'esercizio precedente erano n. 8.144, di cui n. 1.095 pesanti). Per tale attività la Società ha provveduto, in virtù di quanto previsto dalla Direttiva del Ministero LL.PP. 24/05/1999 n. 3279, alla costante verifica del rispetto dei termini autorizzativi con particolare riferimento all'idoneità delle strutture operative delle officine ed alle modalità di espletamento del servizio.

In tale ambito si segnala che, nel corso dell'esercizio, la Società ha intrapreso un'attività di analisi per la revisione del Regolamento per la gestione del Servizio di Soccorso Meccanico.

Per quanto concerne i Transiti Eccezionali, nel corso del periodo 01.07.2018 – 30.06.2019, sono state rilasciate n. 6.259 autorizzazioni (singole, multiple, periodiche) a cui debbono aggiungersi n. 85 autorizzazioni per mezzi d'opera.





Mezzo di soccorso specializzato lungo la A4

Nell'ambito della gestione del traffico hanno trovato applicazione anche altre procedure operative legate alla gestione di grandi eventi con possibili ripercussioni sulla circolazione veicolare.

In tale contesto ha assunto particolare rilievo l'applicazione dei seguenti Protocolli:

- il *“Protocollo Operativo per la gestione delle criticità del traffico sulla tratta Padova-Portogruaro”*.
Tale Protocollo, sottoscritto tra le Società Concessionarie Autovie Venete, C.A.V., Autostrade per l'Italia, le Prefetture di Venezia, Padova e Treviso ed il Compartimento della Polizia Stradale del Veneto, individua le procedure attuative per la deviazione dei flussi veicolari, qualora necessarie, nel tratto di interesse. Tale Protocollo ha trovato applicazione in situazioni legate ad eventi contingenti quali incidenti e flussi di traffico rilevanti (es. esodi).
- Il *“Protocollo Operativo per la gestione delle criticità del traffico in ambito transfrontaliero”* (protocollo siglato con le concessionarie di Slovenia, Austria, Croazia, Ungheria).

Il Centro Radio Informativo (C.R.I.) della Società ha svolto la propria attività di controllo e monitoraggio degli eventi che interessano la rete autostradale grazie anche all'utilizzo del sistema integrato che permette di gestire le attività degli operatori mediante un'unica interfaccia operativa. Nel corso dell'esercizio 2018-2019 sono state gestite complessivamente n. 18.142 situazioni legate ad eventi autostradali.

In particolare, il C.R.I. ha gestito tramite protocollo Datex i protocolli esistenti per lo scambio delle informazioni con le Concessionarie Interconnesse ed ANAS (R.A.13), con le Concessionarie transfrontaliere di Austria, Slovenia e Croazia, con gli organi di informazione all'utenza (quali Viaggiando e il C.C.I.S.S.) e, nella prospettiva di evoluzione al sistema DATEX2, si sta proseguendo con i necessari test funzionali con i partner italiani e stranieri.

Nel corso dell'esercizio è, inoltre, continuata la collaborazione con altre Società Concessionarie, sancita da apposito Protocollo di intesa del luglio 2010, per la gestione

coordinata dell'informazione fornita all'utenza tramite i pannelli a messaggio variabile.

Nella successiva tabella vengono riepilogati gli interventi effettuati dagli ausiliari alla viabilità nell'esercizio 2018/2019, suddivisi per tipologia:

TIPO INTERVENTO	NUMERO TOTALE
Incidenti	885
Assistenze tecniche ai Trasporti Eccezionali	630
Segnalazioni coda causa incidente	180
Segnalazioni coda per traffico intenso	519
Segnalazioni coda per lavori in corso	54
Segnalazioni coda per transito Trasporti Eccezionali	304
Rimozione ostacoli in carreggiata	1.799
Richieste soccorsi sanitari	35
Segnalazioni di soccorsi meccanici abusivi	6
Interventi per utenti contromano	20
Segnalazioni veicoli in avaria	3.552
Interventi per presenza animali vivi vaganti in autostrada	65
Segnalazioni veicoli abbandonati	96
Rimozione veicoli con forza idraulica in situazione di emergenza	114
Ispezioni programmate per verifica infrastrutture	435

In tema di assistenza all'utenza, oltre ai mezzi per la distribuzione dell'acqua nel periodo estivo, utilizzati in caso di blocco della circolazione o lunghe code, si segnala che, per il periodo invernale, è stato previsto anche il supporto con generi di conforto e bevande calde istantanee.



Si evidenzia che al fine di abbreviare le tempistiche di recupero dei mezzi coinvolti in sinistri ed avarie meccaniche sono stati predisposti, presso diverse Stazioni, presidi di mezzi adibiti al soccorso meccanico autostradale. Nel particolare, in collaborazione con le Prefetture di Trieste e Gorizia, con il Compartimento di Polizia Stradale del FVG e con le Società autostradali slovena e croata, la DARS e la ARZ, sono state predisposte le necessarie procedure operative per eventuali deviazioni dei flussi di traffico in concomitanza agli esodi estivi. In collaborazione con la Prefettura di Gorizia e mediante il coinvolgimento dell'Ente gestore delle autostrade slovene, è stato predisposto ed attuato anche un piano d'emergenza per il contenimento degli incolonnamenti in uscita alla barriera di TS-Lisert in concomitanza degli esodi estivi mediante la deviazione dei flussi veicolari lungo l'anello autostradale alternativo che ha previsto l'utilizzo dell'autostrada A34 Villesse-Gorizia.

Quanto al servizio di "Viabilità Invernale" legato alle emergenze derivanti dalle precipitazioni nevose, anche per questo esercizio sociale hanno trovato applicazione specifiche procedure predisposte sulla base delle "Linee guida per la gestione coordinata delle emergenze invernali su aree geografiche vaste con interessamento di più Concessionarie autostradali" concordate tra la Polizia Stradale e AISCAT ed emanate da "Viabilità Italia".



Il Centro Radio Informativo

In tale ambito il “*Manuale per la gestione delle operazioni di viabilità invernale*”, aggiornato nei contenuti, è stato integrato dall'allegato “*Emergenza neve per i cantieri allestiti per la realizzazione della Terza Corsia dell'Autostrada A4 e per cantieri non amovibili*”, con lo scopo di individuare le operazioni aggiuntive, nell'ambito delle operazioni di viabilità invernale, da porre in essere per garantire la sicurezza stradale sui tratti interessati dai cantieri.



Servizi Manutentivi

Manutenzione d'urgenza

L'attività di manutenzione d'urgenza, svolta con propri mezzi e personale, è finalizzata ad effettuare interventi urgenti nelle aree interessate dai lavori per la realizzazione della Terza Corsia, a supporto per ripristini sugli incidenti, per rimozione ostacoli, pulizia della sede viabile, gestione e segnalazione delle deviazioni del traffico ed uscite obbligatorie.



Ausiliario della viabilità sulla A4 Venezia-Trieste

Ripristino barriere danneggiate



Il ripristino delle barriere di sicurezza danneggiate per incidente è stato effettuato prevalentemente tramite l'Operatore Economico affidatario dell'appalto, che ha garantito tempi rapidi e lavorazioni sicure durante le ore notturne ed in caso di chiusure impegnative. Il personale ha eseguito ripristini immediati nei casi giudicati urgenti, il tutto per garantire, sempre e nel più breve tempo possibile, la normale circolazione autostradale in sicurezza.

Proseguono, inoltre, le attività programmate per la verifica del serraggio della bulloneria delle barriere metalliche di sicurezza (guardrail) al fine di ottemperare puntualmente alle garanzie di sicurezza.

Spazzamento della pavimentazione autostradale

Le tratte autostradali in concessione, in particolare le aree destinate alla sosta da parte dell'utenza, sono soggette ad un continuo accumulo di rifiuti e sporcizia. Nel corso dell'esercizio, tramite l'appalto in essere, sono stati effettuati maggiori interventi di spazzolatura meccanica e manuale mirati soprattutto alla pulizia, disinfezione, sanificazione e lavaggio delle piazzole di sosta, aree di parcheggio di Santa Caterina e di Roncade, di tutte le barriere centrali e laterali e spurgo delle caditoie. In aggiunta a questi interventi, ulteriori operazioni di pulizia programmata vengono effettuate dal personale della Manutenzione d'urgenza nell'area parcheggio di Roncade e saltuariamente, a seconda della necessità, con le autopazzatrici di proprietà in altre aree della competenza aziendale.



Mezzo di soccorso in azione

Altre manutenzioni

Oltre a quelle già citate, nel corso dell'esercizio 2018/2019, sono state garantite tutte le attività di manutenzione del corpo autostradale atte a mantenere costante lo stato di efficienza e di sicurezza della rete in concessione attraverso i seguenti interventi programmati:

- sistemazione di movimenti franosi;
- sistemi di raccolta e smaltimento delle acque;
- pulizia e spurgo di fossi, cunette, tombini, pozzetti;
- rifacimento di banchine;
- ripristino di stradine di servizio;
- regolazioni idrauliche;
- lavori per la sistemazione di cordonate;
- risanamento di fossi di guardia e scarpate;
- manutenzione degli accessi di servizio, posa e ripristino segnaletica verticale;
- sfalcio erba presso i caselli autostradali e tutte le sedi aziendali;
- supporto ad attività manutentive interne.

Inoltre, sono state acquistate nuove attrezzature che permettono di intervenire tempestivamente e con efficacia sugli ammaloramenti minori della pavimentazione (buche, fessurazioni, ecc..) nei casi giudicati urgenti.

Viabilità invernale

Tutte le operazioni e gli interventi relativi alla viabilità invernale sono tesi a mantenere sgombre le corsie di marcia e sorpasso e ad assicurare la viabilità nei mesi invernali tramite trattamenti preventivi antighiaccio e pulizie del manto stradale in caso di precipitazioni nevose.

Per la stagione invernale 2018/2019 (che va, indicativamente e come ogni anno, dal 15 novembre al 15 marzo) sono state messe in campo tutte le attrezzature, i mezzi, gli impianti ed il personale disponibile al fine di prevenire sia la formazione di ghiaccio, sia l'attecchimento



della neve. È stata inoltre stipulata una convenzione con una ditta specializzata nel campo delle previsioni meteorologiche, che si affianca alla comprovata esperienza del personale di Autovie Venete, in modo da prevenire con largo anticipo gli eventi meteo avversi.

Il parco attrezzature è composto da n. 19 spargisale, n. 16 botti spargiliquidi (cloruro di calcio) e n. 95 lame sgombraneve (di cui n. 14 acquistate nel corso di questo esercizio). Si prevede l'acquisizione di ulteriori lame, per sopperire alle aumentate esigenze operative determinate dall'ampliamento delle corsie, ma anche per diminuire le tempistiche di intervento. Queste attrezzature sono montate su mezzi noleggiati da ditte esterne aggiudicatrici dei nuovi contratti. A ciò si aggiungono, dislocati in "posti neve" a servizio di tutta la competenza, n. 12 silos di cloruro di sodio (7 da 70 m³, 4 da 105 m³ e 1 da 115 m³), 2 silos di cloruro di calcio (da 155 m³/cd), n. 32 vasche con soluzione di cloruro di calcio da 10.000 l/cd, n. 2 cisterne con soluzione di cloruro di calcio da 40.000 l/cd e n. 1 cisterna con soluzione di cloruro di calcio da 140.000 litri, n. 2 silos orizzontali da circa 700 m³ dislocati presso i posti di manutenzione di Portogruaro e di Porcia.

Il servizio di scorta alle lame sgombraneve è stato eseguito dal personale delle ditte che svolgono il servizio di pulizia della sede stradale in caso di neve, servizio confermato anche per la prossima stagione invernale.

Per i mezzi operativi sono stati studiati nuovi e più efficienti percorsi con l'intento di incrementare la sicurezza durante le fasi lavorative (spargimento cloruri e sgombero neve). Le nuove tratte evitano manovre di retromarcia tra le entrate e le uscite sulla dorsale autostradale, aumentando la sicurezza sia di chi opera, sia dell'utenza fruitrice delle tratte in gestione alla Concessionaria.

Sono stati conclusi i lavori di installazione di n. 4 nuovi silos per il contenimento di cloruri, n. 2 presso il Centro servizi di Palmanova e n. 2 presso Cessalto.

Dal 15 novembre 2018 al 15 marzo 2019 sono stati effettuati n. 14 interventi di prevenzione antighiaccio ed un intervento per emergenza nevicata. Sono state utilizzate circa 1.144 tonnellate di cloruro di sodio e 60 tonnellate di liquido di cloruro di calcio.

Sono state completate le operazioni di installazioni dei rilevatori di giacenze di cloruri, in modo da avere la situazione sempre sotto controllo tramite programmi software dedicati. Questo permette di razionalizzare le necessità di acquisto dei cloruri, fattore determinante per una perfetta prevenzione.





Parco auto S.p.A. Autovie Venete

Parco auto, contratti e uffici amministrativi



Composizione del parco auto al 30 giugno 2019	
Autocarri Pesanti (>35 Q.)	28
Autocarri Leggeri (<35 Q.)	24
Macchine operatrici e carrelli elevatori	18
Rimorchi (pesanti e leggeri compresi quelli ad uso speciale per segnaletica stradale)	25
Motocicli (scooter)	4
<i>Autovetture di proprietà</i>	19
<i>Autovetture a noleggio</i>	160

Come si evince dalla tabella soprastante, risulta sempre più complesso venire incontro alle esigenze gestionali di una flotta aziendale così articolata e numericamente importante. Perciò è stato acquisito un apposito software che consente di esercitare un controllo ed un potenziamento dei processi gestionali in tutti i suoi aspetti: completezza nella gestione della flotta, personalizzazione del sistema e dei suoi moduli e allacciamento web service, monitoraggio dei costi.

Officine automezzi e carpenteria

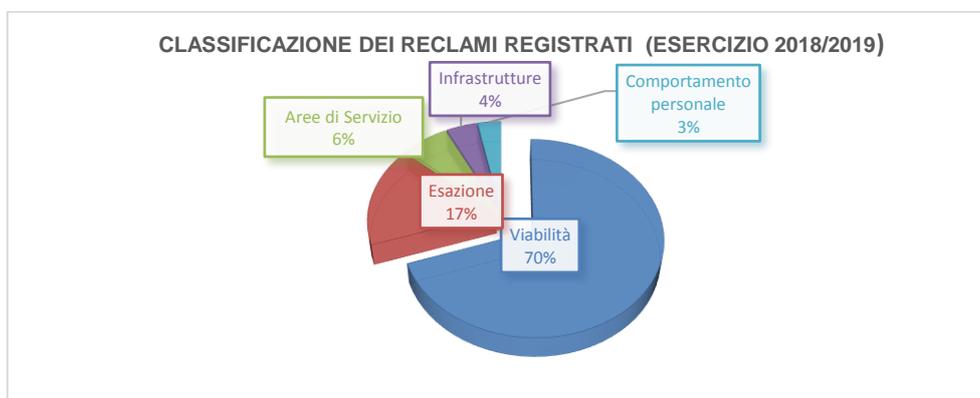
Il personale delle officine, oltre alla normale attività legata alle richieste di intervento ordinarie

e straordinarie, è stato impiegato nelle emergenze per guasti alle attrezzature adibite al servizio di viabilità invernale (su automezzi di proprietà leggeri e pesanti) al fine di ridurre considerevolmente i tempi di non utilizzo causa guasto. Le attività di manutenzione, riparazione, montaggio e smontaggio attrezzature sono state eseguite presso tutti i caselli di esazione e in tutti gli uffici del Centro Servizi.

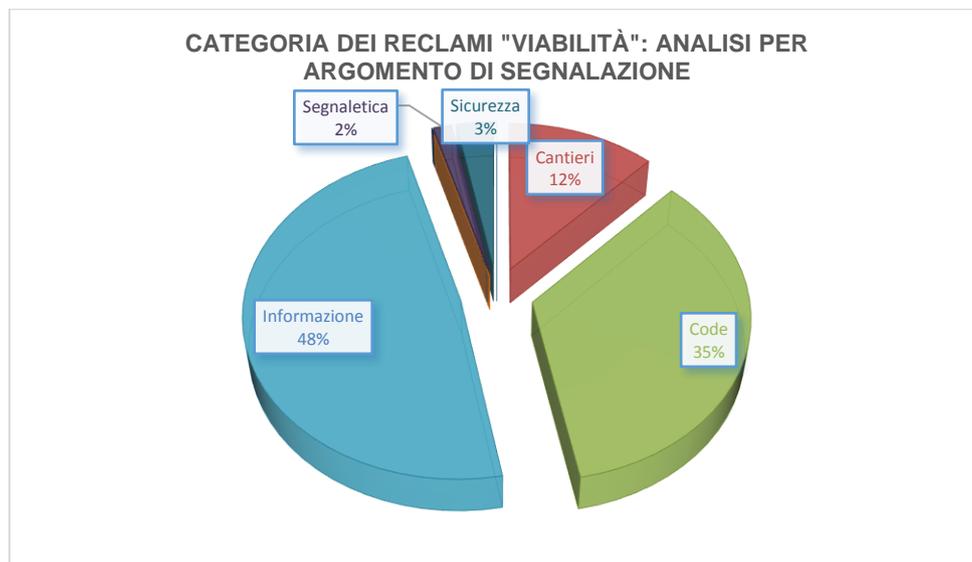
3.4 – L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE

3.4.1 La gestione del reclamo e la Carta dei Servizi

Nel corso dell'esercizio 2018-2019 è proseguito il processo di miglioramento di raccolta, analisi e gestione dei reclami da parte della clientela autostradale, già avviato nel precedente esercizio sociale. Attraverso il sito web aziendale si è cercato di incrementare la condivisione e la ricerca di azioni migliorative e correttive rispetto alle segnalazioni dei clienti.



Una più approfondita analisi del reclamo permette anche di conoscere nel dettaglio i disservizi o le carenze al fine di ottenere una migliore qualità nei servizi autostradali.



A titolo esemplificativo viene rappresentata nel grafico la categoria che ha fatto registrare il maggior numero di segnalazioni durante il periodo di esercizio 2018/2019: la fruibilità dell'autostrada in termini di viabilità e traffico. Fortemente influenzata dalla presenza dei cantieri per la realizzazione della Terza Corsia sulla A4, dalla ripresa del traffico pesante sul corridoio Mediterraneo, questa categoria ha, ovviamente, permesso di avviare una attenta e

approfondita analisi del fenomeno con il coinvolgimento delle Direzioni aziendali interessate dai processi di gestione dei lavori e dell'esercizio autostradale.

Le maggiori criticità riportate nei reclami si riferiscono all'interpretazione delle informazioni diffuse attraverso i tradizionali canali disponibili su strada (Pannelli a Messaggio Variabile) e sui canali di infomobilità messi a disposizione. Altro argomento evidenziato dalla clientela riguarda la gestione delle code, la determinazione dell'estensione o della durata della turbativa che influenza i tempi di percorrenza del viaggio. Minore, ma pur sempre di un certo rilievo, la sensazione riportata dagli utenti rispetto alla gestione dei cantieri ed alla sicurezza stradale nei tratti interessati dai lavori: su questo tema sono state effettuate le necessarie valutazioni in modo da poter fornire le più complete ed esaurienti informazioni in merito all'applicazione puntuale delle norme e del rispetto delle direttive in termini di realizzazione e gestione dei lavori in corso.

Conseguentemente sono state approfondite ed ampliate le sezioni della Carta dei Servizi - edizione 2019 - dedicate a tali argomenti e, in particolare, alle azioni di contenimento adottate. Tutte queste informazioni sono state divulgate anche sui siti aziendali e attraverso i canali di comunicazione più innovativi gestiti dalla Comunicazione aziendale.

La Carta dei Servizi, come già evidenziato, è stata integrata con informazioni e dati relativi ai servizi per la gestione autostradale e sui cantieri di realizzazione della Terza Corsia, in base alle richieste e le segnalazioni raccolte attraverso il sito e il modulo on line.

Come per i precedenti esercizi, è proseguita l'attività di raccolta degli indicatori, dei dati statistici e degli aggiornamenti sulla qualità dei servizi autostradali, al fine di fornire adeguata risposta alle richieste provenienti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da AISCAT e ISTAT.

3.4.2 Servizio di infomobilità

Nel corso dell'esercizio 2018/2019, a seguito dell'accordo in atto tra le tre Concessionarie del Nord Est, Autovie Venete, C.A.V. Concessioni Autostradali Venete e Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova inerente la gestione e la diffusione delle informazioni autostradali, è proseguito il servizio di Infoviaggiando che informa in tempo reale sulla situazione autostradale da Brescia a Trieste. In virtù di questo accordo le notizie registrate dalle tre Centrali Radio Informativa vengono convogliate in un'unica piattaforma informativa e vengono poi diffuse tramite il sito www.infoviaggiando.it e la relativa App scaricabile gratuitamente da smartphone e tablet. In questo modo il servizio InfoViaggiando è un punto di riferimento unico sia per le Concessionarie coinvolte, sia, soprattutto, per l'utenza autostradale che viaggia nel NordEst.

Il sito e la App registrano un costante aumento sia del numero di visitatori, sia del numero di pagine consultate e forniscono agli utenti dell'autostrada tutte le informazioni utili sulla viabilità e sul traffico delle reti gestite dalle tre Concessionarie del Nordest. In entrambi si trovano tutte le notizie relative al traffico, agli incidenti, ai lavori e alle chiusure autostradali dell'intero tratto di A4 che va da Brescia a Trieste, oltre degli altri tratti autostradali quali la A31 della Valdastico, la A57 Tangenziale di Mestre, la bretella dell'aeroporto Marco Polo di Tessera, la A34 Villesse Gorizia, la A23 Palmanova Udine Sud e la A28 Portogruaro Conegliano. Oltre a ciò, gli utenti possono visionare le webcam, gli avvisi ai viaggiatori, le notizie, le ordinanze, le previsioni del traffico e i divieti di transito per i mezzi pesanti. Inoltre, viene data la possibilità di calcolare il pedaggio e di verificare l'operatività delle aree di servizio, consentendo, così, una perfetta pianificazione del proprio viaggio.

In costante e continuo aumento anche l'attività sui social media, che permette di diffondere molto rapidamente tutte le informazioni sul traffico, i comunicati stampa, le ordinanze e gli avvisi importanti.



Risulta essere molto utilizzato il servizio di pagamento on line dei Rapporti di Mancato Pagamento Pedaggio, attivabile con le carte di credito, soprattutto da parte dell'utenza straniera e di notevole interesse risultano essere i servizi di segnalazione dei reclami e dei suggerimenti.

Il call center, che, tramite operatori qualificati, risponde al numero verde 800996099, ha il compito di dare informazioni agli utenti (anche in lingua inglese e tedesca) sulla viabilità e su tutti gli altri argomenti di pertinenza autostradale, quali notizie sui pedaggi, metodi di pagamento, aree di servizio e percorsi alternativi.

Il servizio di call center è attivo dalle ore 07:00 alle ore 22:00 di tutti i giorni dell'anno, compresi sabato, domenica e festivi e, a seconda della quantità di telefonate in entrata da parte dell'utenza, è in grado di mettere a disposizione fino a 12 operatori contemporaneamente, consentendo quindi di evadere tutte le telefonate in entrata con tempi di risposta sempre più brevi.

Tabella L - Variazioni Infomobilità

ESERCIZIO	2017/2018	2018/2019	Var. %
UTENTI COLLEGATI AI SITI E APP	494.649	501.874	1,46%
SESSIONI AI SITI E APP	2.489.326	2.972.838	19,42%
TELEFONATE AL CALL CENTER	52.176	53.345	2,24%



3.4.3 La comunicazione istituzionale

L'attività dell'ufficio comunicazione, anche per questo esercizio, si è concentrata molto sulla gestione di Facebook, Twitter, Instagram, YouTube soprattutto per quanto riguarda il traffico e i lavori. A distanza di un paio d'anni dall'apertura dei cantieri, infatti, il "dialogo" con gli utenti si è focalizzato principalmente sui disagi e sui tempi di realizzazione, dialogo che viene gestito molto attraverso i social.

Parimenti, l'attività informativa si è sviluppata anche utilizzando i canali tradizionali (quotidiani, periodici, emittenti radio-televisive, agenzie, siti web di informazione), con servizi (oltre 226 articoli fra comunicati e approfondimenti, 9 trasmissioni e 110 post sul magazine on line) e clip create *ad hoc*. Un lavoro avviato fin dall'inizio dei lavori e finalizzato a stabilire con i clienti, ma anche con la popolazione del Friuli Venezia Giulia e del Veneto, un canale di comunicazione che offra risposte chiare e dettagliate alle comunità locali, illustrando modalità di intervento, complessità e vantaggi futuri dell'opera.

È proseguita inoltre la pubblicazione dell'house organ aziendale A-News ed è stata intensificata la pubblicazione di post sul blog "Qui Autovie" rilanciati con twitter. I due strumenti, blog e account twitter, si sono rivelati strategici soprattutto in occasione di eventi e manifestazioni per promuoverle e raccontarle in tempo reale.

È stata riproposta, rivista e potenziata, la campagna di comunicazione sulla sicurezza, #laterzacosiasifastrada che quest'anno alle clip e ai post ha affiancato una nutrita serie di animazioni didattiche finalizzate a "ripassare" le principali norme del Codice della strada. Una novità il cui gradimento è andato oltre ad ogni aspettativa, creando un dibattito e un confronto fra gli utenti molto utile e produttivo.

3.4.4 Centri Assistenza Clienti (C.A.C.)

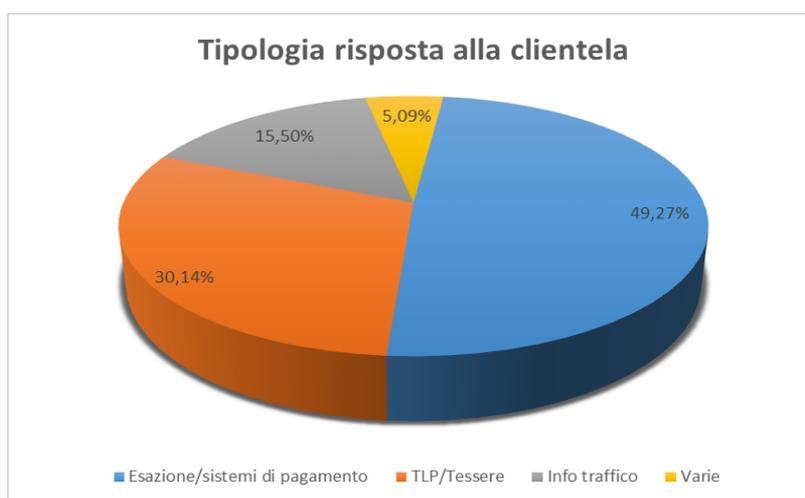
I Centri Assistenza Clienti, situati in prossimità dei caselli autostradali di Palmanova, Latisana, Venezia Est e Trieste-Lisert (quest'ultimo è situato presso l'area di servizio di Duino Sud), costituiscono i principali punti di distribuzione dei sistemi di pagamento automatici nonché di vendita ed assistenza per tessere Viacard. La clientela può rivolgersi ai C.A.C. per le richieste inerenti le modalità di pagamento, per qualsiasi esigenza riguardante l'apertura di un nuovo contratto Telepass e per qualsiasi problematica ad esso legata.

Nel corso dell'esercizio 2018/2019 sono state perfezionate le attività svolte dal personale dei C.A.C., cui è stata affidata anche la gestione dell'account servizioclienti@autovie.it.

Tramite questo account giungono le email con le segnalazioni dei clienti che riguardano principalmente problematiche riscontrate nelle piste di esazione al momento del pagamento del pedaggio o relative all'utilizzo/fatturazione del Telepass e/o delle tessere Viacard ed informazioni/segnalazioni sulla viabilità o sul traffico.

Inoltre, vengono gestite anche le segnalazioni, concernenti gli stessi argomenti, che giungono attraverso altri canali aziendali.

Il grafico successivo riporta, in percentuale, la suddivisione delle risposte in base alle tipologie.



Per quanto concerne l'attività di Front Office, nella tabella che segue vengono riepilogate le operazioni eseguite nell'esercizio 2018/2019 presso i C.A.C. della Società:

Anno finanziario 2018/2019	TESSERE A SCALARE			CONTRATTI			TLP CONSEGNATI		TLP DIRFA	TLP EUROPEO	TLP SOSTITUITI	TLP RITIRATI
	€ 25,00	€ 50,00	€ 75,00	FAMILY	TWIN	VIACARD	FAMILY	VIACARD				
LUGLIO	147	271	295	100	26	80	103	73	155	45	427	431
AGOSTO	87	205	253	140	42	84	162	117	43	39	574	441
SETTEMBRE	117	255	254	63	22	99	79	145	37	18	354	406
OTTOBRE	127	268	318	41	22	124	50	175	116	16	321	513
NOVEMBRE	132	254	279	19	28	72	15	134	363	12	198	547
DICEMBRE	82	228	240	24	3	68	11	111	394	11	121	498
GENNAIO	71	230	229	164	39	129			374	1	437	643
FEBBRAIO	395	396	230	144	20	141			355	2	337	537
MARZO	88	282	218	151	32	105			320	13	389	494
APRILE	80	233	221	138	28	85			275	4	476	437
MAGGIO	97	235	269	149	32	102			302	9	429	533
GIUGNO	80	210	256	123	26	76			233	2	442	492
TOTALE	1.503	3.067	3.062	1.256	320	1.165	420	755	2.967	172	4.505	5.972

Come negli anni precedenti si rileva una diminuzione nella vendita di tessere a scalare, -29,54% rispetto all'esercizio precedente. I contratti Telepass, con l'introduzione delle tipologie DIRFA ed EUROPEO avvenuta nell'aprile del 2018, hanno subito una drastica trasformazione e, da gennaio 2019 non si eseguono più i contratti classici commerciali e family perfezionando

sia per l'una che per l'altra categoria le nuove tipologie. Questi nuovi tipi di contratto hanno spinto la clientela ad effettuare l'apertura dei contratti on line sul sito www.telepass.it e questo ha prodotto da un lato un aumento dell'11,34% nel ritiro/sostituzione di nuovi apparati e dall'altro ha fatto sì che i contratti conclusi direttamente presso i Centri Assistenza Clienti siano diminuiti del 23,76%.

3.5 – LE AREE DI SERVIZIO

Aree di servizio affidate ai nuovi sub-concessionari nell'esercizio 2018-2019

Durante l'esercizio 2018-2019, a seguito di quanto disposto dal Consiglio di Amministrazione con Delibera del 14 giugno 2018, si è dato seguito alle complesse attività di verifica della conformità dei progetti-investimenti inerenti le ristrutturazioni/rifacimenti delle n. 15 aree recentemente affidate ai nuovi sub-concessionari, alle attività di approvazione dei progetti definitivi/esecutivi e, per alcune di esse, all'avvio dei lavori.

Area di servizio di Calstorta nord

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in data 26 luglio 2018, ha rilasciato il nulla osta allo spostamento delle attività dell'area di servizio di Calstorta Nord presso l'area di sosta di Roncade Nord. A tal riguardo si è provveduto a stipulare una proroga tecnica con la sub-concessionaria Tamoil S.p.A. fino al 31 marzo 2021 (o sino all'entrata in funzione della nuova area). Si è dato avvio alla procedura di affidamento per la nuova area di Roncade Nord, per la quale, però, nessun operatore ha presentato alcuna offerta (scadenza presentazione 03.07.2019).



Attività di ispezione e controllo

Sono proseguite le attività ordinarie di monitoraggio e controllo della gestione delle aree di servizio. In questo esercizio le visite ispettive attestate sono state pari a n. 920, con una media di n. 57 sopralluoghi annui per ciascuna area.

Gestione Contabile - Royalties

Sotto il profilo della gestione contabile si è provveduto al computo delle *royalties* e dei relativi canoni dovuti dai subconcessionari.

L'introito totale delle royalties nell'esercizio 2018/2019 si è attestato a circa 7,36 mln di Euro, con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 1,5 mln di Euro, pari al 17,85% di variazione percentuale.

Analizzando l'andamento delle vendite si evidenzia che l'aumento registrato nel settore "Automarket" è dovuto principalmente alle vendite dei distributori con bar "sottopensilina" delle aree di servizio di Calstorta Sud e Bazzera Nord, prima imputati al settore "non oil", mentre il decremento delle Royalties "Altro – varie" è dovuto esclusivamente alla variazione di imputazione delle stesse, poichè, a seguito dei nuovi contratti, vengono inserite nei rendiconti oil o non oil a seconda del punto vendita di riferimento.

Aree di Servizio - variazione delle Vendite relative al settore "Oil" (in Litri)

Periodo	2017/2018	2018/2019	Variazione (L)	Variazione %
I° trimestre	11.245.142	10.095.201	-1.149.941	-10,23%
II° trimestre	6.539.037	6.375.600	-163.437	-2,50%
III° trimestre	6.170.700	5.413.458	-757.242	-12,27%
IV° trimestre	7.711.357	6.957.469	-753.888	-9,78%
<i>Totale</i>	<i>31.666.236</i>	<i>28.841.728</i>	<i>-2.824.508</i>	<i>-8,92%</i>

Aree di Servizio - variazione delle Vendite relative al settore "Automarket" (in Euro)

Periodo	2017/2018	2018/2019	Variazione (€)	Variazione %
I° trimestre	533.619	919.304	385.685	72,28%
II° trimestre	338.108	553.604	215.496	63,74%
III° trimestre	369.701	498.156	128.455	34,75%
IV° trimestre	621.387	606.704	-14.683	-2,36%
<i>Totale</i>	<i>1.862.816</i>	<i>2.577.769</i>	<i>714.953</i>	<i>38,38%</i>

Aree di Servizio - variazione delle Vendite relative al settore "Non Oil" (in Euro)

Periodo	2017/2018	2018/2019	Variazione (€)	Variazione %
I° trimestre	12.354.327	11.234.671	-1.119.657	-9,06%
II° trimestre	7.930.116	7.353.398	-576.718	-7,27%
III° trimestre	6.834.974	6.199.090	-635.884	-9,30%
IV° trimestre	8.785.780	8.518.849	-266.930	-3,04%
<i>Totale</i>	<i>35.905.197</i>	<i>33.306.008</i>	<i>-2.599.189</i>	<i>-7,24%</i>

Aree di Servizio - variazione delle ROYALTIES (in Euro)

Tipologia	2017/2018	2018/2019	Variazione (€)	Variazione %
"Oil"	1.360.827	1.536.714	175.887	12,93%
"No oil"	3.598.790	3.731.970	133.180	3,70%
Altro - varie	27.902	2 -	27.899	-99,99%
Canoni fissi	1.259.993	2.093.758	1.259.993	66,17%
Totale	6.247.512	7.362.446	1.541.162	17,85%

**Grandi impianti Pubblicitari ubicati presso le aree di servizio**

In data 13 febbraio 2019 è terminato il contratto biennale con la Ditta Clear Channel Jolly Pubblicità S.p.A per la concessione della gestione dei grandi impianti pubblicitari. Si è quindi provveduto a dare avvio ad un'indagine di mercato finalizzata all'individuazione di Operatori Economici qualificati per la concessione del servizio di gestione dei n. 63 Grandi Impianti Pubblicitari, per la quale n. 2 operatori hanno manifestato interesse.

3.6 – GLI IMPIANTI TECNOLOGICI**Manutenzione e conduzione degli impianti di esazione pedaggio e speciali**

Per quanto riguarda gli impianti di esazione pedaggio e quelli connessi alla gestione della viabilità e del traffico, sono proseguite nel corso dell'esercizio 2018/2019 le consuete attività di manutenzione ordinaria, sia preventiva sia correttiva, adottando la seguente classificazione degli impianti in esercizio:

Descrizione impianto	Quantità	Interventi totali manutenzione ordinaria	Interventi straordinari su guasto	Interventi evolutivi
Impianto di esazione pedaggio	142	1.544	14.125	249
Sistema trasmissione dati (SELTA)	14	16	1	8
Sistema di monitoraggio delle aree di depurazione - Sistema trasmissione dati	161	0	10	2
Postazioni radio isofrequenziali	15	34	9	6
Pannelli a messaggio variabile itinerare/accesso/presegnalazione code/carrelli	110	109	161	25
Stazioni meteorologiche	11	13	3	3
TVCC (telecamere brandeggiabili) -ID (Automatic Incident Detection)	155	79	72	45
Sistema SOS	203	187	16	2
ASIM (rilevamento flussi traffico)	29	56	7	8
Sistema Merci Pericolose	21	25	17	7
Sistema Tutor	13	0	0	0



Si è inoltre provveduto ad effettuare diverse ulteriori attività di manutenzione evolutiva, tra le quali si possono citare:

- adeguamento impianto di esazione pedaggio (stazione di Udine Sud) con la trasformazione del varco 7 da pista Manuale "U" in pista Trimodale "X";
- adeguamento impianto di esazione pedaggio (stazione di Portogruaro) con la trasformazione del varco 7 da pista Manuale "U" in pista Trimodale "X";
- adeguamento del sistema di esazione al pagamento dei pedaggi con titoli standard EMV;
- implementazione di due casse automatiche di nuova generazione, presso i caselli autostradali di Villesse e Venezia Est;
- riqualificazione dei gruppi di continuità elettrica, a servizio delle piste di esazione pedaggio dei caselli di Portogruaro, Udine Sud, Trieste-Lisert e Latisana;
- riqualificazione dei gruppi di continuità elettrica, a servizio del Centro Radio Informativo e della palazzina uffici di Palmanova;
- riqualificazione degli impianti di esazione pedaggio (stazioni di San Stino di Livenza, Cessalto e Portogruaro) delle barriere di classificazione, con la nuova tecnologia a scanner ottico, e delle sbarre sia cadenzamento veicoli che chiudi pista;
- completamento della riqualificazione degli impianti di esazione pedaggio per il risparmio energetico, per le sole piste Telepass, con sostituzione, nei semafori di transito, della lampada ad incandescenza con supporti semaforici a tecnologia LED di ultima generazione;
- implementazione di una nuova stazione ripetitrice nella rete radio isofrequenziale 160 MHz, presso l'area di servizio "Duino Est", con l'impiego di apparecchiature ricetrasmittenti digitali;
- implementazione di una nuova stazione ripetitrice nella rete radio isofrequenziale Polstrada 80 MHz, presso l'area di servizio "Duino Est".

Manutenzione e conduzione degli impianti elettrici e di illuminazione

Per quanto riguarda gli impianti elettrici e di illuminazione, sono proseguite le consuete attività di manutenzione ordinaria, sia preventiva sia correttiva. Nella tabella seguente sono stati elencati e classificati gli impianti in esercizio:

2018/2019	Descrizione impianto	Quantità	Interventi totali manutenzione ordinaria	Interventi straordinari su guasto	Interventi evolutivi
Impianti ed Energia	Semaforo di pensilina	135	940	34	0
	Bumper	130	940	66	0
	Cabina elettrica	32	1970	186	1
	Gruppo elettrogeno	36	444	186	4
	Quadri illuminazione svincoli	190	2.799	1.224	3
	Armature stradali	4.840	2.799	697	1
	Impianti antinebbia	26	1.990	468	1
	Impianti fotovoltaici	3	36	10	1

3.7 LE MANUTENZIONI

Opere d'arte

La scadenza della Concessione ha richiesto una serie di adempimenti tecnico-amministrativi per verificare lo stato del patrimonio gestito dalla Concessionaria. Con particolare riguardo alle opere d'arte, tale attività di verifica si è tradotta in una visita ispettiva in contraddittorio con tecnici dell'Ente Concedente su tutte le opere aventi luce superiore a 3m ad eccezione delle tratte interessate dai lavori, in corso, di ampliamento alla Terza Corsia. Dai sopralluoghi effettuati non si sono riscontrati elementi di criticità.

Tali risultanze sono state confermate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a riscontro della richiesta pervenuta in data 16 agosto 2018 inerente la verifica sullo stato manutentivo delle infrastrutture di competenza.

Tra i molteplici interventi di manutenzione ordinaria e di pronto intervento sui manufatti della A4 Venezia – Trieste, A57 Tangenziale di Mestre (dal km 11+161 al km 26+661), A23 Palmanova – Tarvisio e A28 Portogruaro – Conegliano, comprese le bretelle di collegamento alla S.S. 13 e A34 (tratto Villesse – Gorizia), effettuati a seguito delle visite ispettive e di controllo programmate delle opere d'arte, si segnala l'intervento "in somma urgenza" effettuato a settembre 2018 – Intervento di messa in sicurezza di emergenza dei pulvini di pila 10-11 Ponte fiume Tagliamento dell'autostrada A4 Venezia – Trieste alla progr. km 463+609.

Da segnalare l'avvio del servizio nel mese di aprile 2019 per la redazione di uno studio finalizzato alla redazione di una procedura integrativa per il monitoraggio di alcuni cavi di precompressione longitudinale superiore dell'impalcato nuovo ponte sul fiume Tagliamento sud e relativa procedura di installazione delle attrezzature necessarie.

Nel corso dell'esercizio è stato consegnato il Bridge Management System (BMS) ovvero Sistema di Gestione dei Ponti che permette in un unico ambiente di programmare e registrare

le visite ispettive nonché gestire ed interrogare il patrimonio dei ponti classificati sulla base degli indici di rischio sismico, idraulico e di degrado.

Pavimentazioni

Come di consueto, anche nel corso dell'esercizio 2018-2019 si è provveduto ad effettuare una campagna di monitoraggio delle caratteristiche strutturali e funzionali della pavimentazione autostradale dell'intera rete e sono stati eseguiti interventi di riqualificazione e/o rifacimento di diverse tratte, con cantieri operanti prevalentemente in orario notturno o a ciclo continuo, per attenuarne l'impatto sul traffico.

Sono stati eseguiti anche dei riassetti del profilo longitudinale in alcuni tratti autostradali sull'intera carreggiata, causa cedimento del rilevato in prossimità delle spalle dei manufatti, con esecuzione di ricariche e stesa del tappeto con l'ausilio del filo.

Nell'arco dell'esercizio, la spesa complessiva sostenuta per i citati lavori di manutenzione delle pavimentazioni, che hanno comportato interventi per un'estesa di circa 9,00 Km lineari in A4, A23, A28 ed A34 è stata di circa 1,85 milioni di Euro.

Segnaletica

Al fine di garantire un'elevata visibilità delle linee di demarcazione delle corsie autostradali, sono stati effettuati diversi interventi di ripasso e rifacimento della segnaletica orizzontale lungo l'intera rete autostradale. Si è provveduto, inoltre, alla posa in opera di elementi di segnaletica verticale, sia in sostituzione di pannelli e targhe deteriorate, sia in funzione di nuove esigenze connesse alla gestione autostradale con l'installazione di due nuovi portali a bandiera in carpenteria metallica in prossimità delle intersezioni/uscite autostradali.



Segnaletica lungo la A4 Venezia Trieste

Opere Complementari

Nel corso dell'esercizio 2018-2019, fra lo svincolo di Monfalcone Ovest - Redipuglia e Sistiana,

a seguito di una valutazione dell'equilibrio globale dello scarpore in roccia che caratterizza il tratto autostradale sopra indicato, sono state osservate delle zone dove l'ammasso roccioso presentava un grado di fratturazione marcato che avrebbe potuto innescare delle cadute di sassi anche di importanti dimensioni. Si è quindi provveduto all'installazione di idonei sistemi contenitivi dei versanti mediante fornitura e posa di reti di contenimento al fine di evitare fenomeni di instabilità parietale.

Le lavorazioni sono in corso ed al momento sono stati coperti più di 20.000 m² di superficie rocciosa per una spesa al 30.06.2019 di circa 1,30 milioni di Euro.

Laboratorio Prove e Controlli

Nel corso dell'esercizio 2018-2019, il Laboratorio Prove e Controlli della Società ha consolidato ed ampliato la propria attività di prove, analisi e controlli alle Direzioni Lavori.

Sono state acquisite e messe in funzione diverse attrezzature sia nel settore dei controlli geotecnici, con l'acquisizione di una piastra dinamica computerizzata per i rilievi di portanza dei rilevati autostradali che nel settore delle indagini e monitoraggi dei manufatti autostradali, in particolare per i collaudi delle opere (apparecchio per la misura ed analisi degli spostamenti in fase di carico/scarico delle strutture).

Particolare impegno è stato dedicato inoltre al progetto di acquisizione ed analisi dei parametri dinamici fondamentali dei ponti e cavalcavia, allo scopo di creare un database di dati riguardanti il comportamento di tali strutture anche sotto il profilo dinamico. Il progetto ha riguardato la definizione ed acquisizione della strumentazione necessaria alle indagini e l'esecuzione delle stesse su cavalcavia "storici" ancora in esercizio per cui nell'anno di esercizio 2018-2019 sono stati monitorati più di 30 cavalcavia delle autostrade A4 ed A23.



3.8 – I SISTEMI DI PREVENZIONE E PROTEZIONE

Nel corso dell'esercizio 2018-2019 sono proseguite le attività dei sistemi di prevenzione e protezione della Società in ottemperanza alla normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. Di seguito gli ambiti di attività:

- Servizio di Prevenzione e Protezione, si occupa degli adempimenti finalizzati all'attività di prevenzione e protezione dai rischi professionali per i lavoratori, in collaborazione con il DdL e il Delegato Funzionale del DdL, all'aggiornamento del Documento di Valutazione dei Rischi aziendale, e quindi la valutazione globale e documentata di tutti i rischi per la salute e sicurezza dei lavoratori presenti nell'ambito dell'organizzazione in cui essi prestano la propria attività, valutazione finalizzata ad individuare le adeguate misure di prevenzione e di protezione e ad elaborare il programma delle misure atte a garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di salute e sicurezza.
- Sicurezza e Ispezione Cantieri - Coordinamento sicurezza in fase di esecuzione si occupano di verificare l'applicazione del Titolo I e Titolo IV del D.Lgs. n. 81/08 e s.m.i., le disposizioni specifiche relative alle misure in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, agli obblighi connessi ai contratti d'appalto o d'opera o di somministrazione, nei cantieri temporanei o mobili (es. attività di coordinatore per l'esecuzione dei lavori (CSE), incaricato dal Responsabile dei lavori (R.U.P), dell'esecuzione dei compiti di cui all'articolo 92). In particolare si occupa del coordinamento della sicurezza durante la realizzazione delle opere svolte da parte delle imprese affidatarie e dei lavoratori autonomi operanti nei cantieri e negli appalti interni di competenza della Società, delle opere per conto del Commissario Delegato A4 e in delegazione dalla Regione FVG. Inoltre si occupa del coordinamento della sicurezza nei lavori e nelle attività interferenziali *ante operam* con Enti terzi e alla corretta applicazione delle procedure di

lavoro.

Nel corso dell'esercizio 2018-2019 sono proseguite le attività di coordinamento della sicurezza, verifica e redazione dei "DUVRI" esaminando i fattori di rischio per la salute e la sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro, compresi quelli riguardanti i gruppi di lavoratori esposti a rischi particolari e sono state elaborate le misure preventive e protettive per la sicurezza e la salubrità degli ambienti di lavoro (es. attività svolte in collaborazione con il Datore di Lavoro, il Delegato Funzionale del DdL, i Medici Competenti e i rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza).

È inoltre proseguita l'attività di informazione, formazione ed addestramento specifici per gruppo omogeneo di rischio e attrezzature, secondo quanto disposto dal D.Lgs. 81/08 e s.m.i. supportando, tra le numerose attività che sono state effettuate nel corso dell'esercizio, anche l'Organismo di Vigilanza durante i sopralluoghi nei luoghi di lavoro e nei cantieri di competenza della Società, ciò al fine di vigilare sulla corretta applicazione del Modello di Organizzazione e Gestione aziendale.

La Società ha mantenuto elevata l'attenzione in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro rispettando le disposizioni in materia di prevenzione infortuni e di igiene e sono stati effettuati interventi di miglioramento delle condizioni di sicurezza. Inoltre è stato mantenuto un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro certificato BS OHSAS 18001:07 da Organismi di certificazione accreditati per lo specifico settore presso Enti di accreditamento che operano nel rispetto dei regolamenti EA e IAF. Tali interventi migliorativi e aggiuntivi, rispetto agli obblighi di legge in materia, hanno permesso alla Società, per il quinto anno consecutivo, la riduzione su base annua del 5% del premio INAIL.

Si segnala, infine che con riferimento alla gestione delle attività amministrative della sorveglianza sanitaria in collaborazione con la struttura del Medico Competente, la Società supporta lo stesso nell'organizzazione interna del programma di sorveglianza sanitaria annuale, anche attraverso lo studio dei gruppi omogenei di esposizione ai rischi (GOE) dei dipendenti-



3.9 - L'EVOLUZIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO AZIENDALE

L'esercizio sociale 2018-2019 ha visto l'adozione di sistemi orientati a garantire l'affidabilità, la riservatezza e la disponibilità dei dati aziendali. Particolare attenzione è stata rivolta al Regolamento UE 2016/679, noto come GDPR (General Data Protection Regulation).

Sul punto merita preliminarmente segnalare che la Società, in ottemperanza alle disposizioni introdotte dal Regolamento UE Privacy 2016/679 in materia di protezione dei dati personali e in linea con i primi orientamenti suggeriti dal Garante per la Protezione dei Dati Personali aveva designato Responsabile della Protezione dei Dati, RPD (DPO) un professionista esterno all'azienda. Successivamente, a seguito di una attenta analisi del personale interno, analizzati i costi interni ed esterni per affrontare una gestione continuativa sui numerosi e eterogenei trattamenti di dati personali effettuati dall'azienda, considerando altresì il lavoro formativo e consulenziale fornito dal DPO, analizzato e valutato un modello organizzativo sostenibile, si è ritenuto che una soluzione interna del DPO potesse essere in grado di garantire continuità e offrire le massime garanzie per la tutela della privacy aziendale.

Pertanto, a seguito della scadenza del contratto di servizi con il professionista esterno avvenuta nel mese di maggio 2019, si è provveduto alla formale nomina a DPO di un dipendente interno all'azienda.

Quanto alle principali attività attuate nel corso dell'esercizio sociale si indicano:

- consolidamento del nuovo impianto di virtualizzazione Vmware Data Center (in produzione 200 server virtuali);
- realizzazione impianto VDI (virtualizzazione dei desktop – I fase);
- realizzazione del nuovo impianto VEAM per il Backup dei dati e del sistema Vmware presso il Data Center con replica presso il casello di Latisana;
- realizzazione del nuovo impianto Nutanis Data Center quale infrastruttura convergente in sostituzione delle tradizionali architetture Datacenter (vedi moduli server, storage e networking separati);
- implementazione piattaforma Data Center Infrastructure Management (DCIM) per il corretto utilizzo e funzionamento dell'intero ciclo di vita dei componenti;
- realizzazione del nuovo impianto ODA per la gestione centralizzata dei database;
- realizzazione della nuova Server Farm e del nuovo File Server (migrazione di tutte le condivise di rete da Novell a Microsoft);
- realizzazione di nuovi impianti aziendali quali: Fleet Management per la gestione del Parco Auto, Gestione Turni, Gestione Beni e Cespiti;
- realizzazione del nuovo impianto Antivirus;
- sviluppo/evoluzioni applicazioni ad hoc (vari moduli Ticketing, Console Esercizio, Portale Traffico, Prenotazione Sale, Gestione Viaggi, Info Enti, Reclami, Opera d'Arte, MOP, Asset Management, Console Database, moduli Infomobilità e Portali, ecc.);
- sviluppo/evoluzioni applicazioni di Gruppo (Maori, Virgilio, Archiflow, Alice, Mago, Taxi, Magazzino, STR, Autocad, Infocad, Catasto, MUA, IpBadge, ecc.);
- gestione processi Privacy (trasversali per tutta l'azienda);
- adeguamento degli impianti anti intrusione e controllo accessi aziendali;
- realizzazione di nuovo cablaggio strutturato aree aziendali;
- aggiornamento postazioni tecnologiche (circa 160 PC, 20 stampanti dipartimentali, ritiro di oltre 100 stampanti locali, ecc.);
- attività per migrazione dei componenti tecnologici dalla sede di via Lazzaretto Vecchio a quella di via Locchi a Trieste e dalla ex caserma Montesanto al Centro Servizi di Palmanova;
- costante manutenzione ed evoluzione degli impianti/servizi rivolti all'esercizio autostradale ed elaborazione dati pedaggio (vedi nuove interfacce per lo scarico automatico di dati consolidati di pedaggio, nuovi flussi per il sistema del Percorso Reale, del Recupero Credito e delle Sanzioni): supporto ai vari Gruppi di Lavoro Aiscat per la messa in produzione dei nuovi sistemi di telepedaggio;
- aggiornamento impianto di esazione denominato MCR ed attestazione nuova server farm di pista presso i caselli autostradali;
- evoluzione dei servizi di Infomobilità per la pubblicazione delle informazioni sul traffico della rete in concessione, delle Concessionarie Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. e Concessioni Autostradali Venete S.p.A..



4 - LE ATTIVITÀ DI COFINANZIAMENTO E STUDI EUROPEI

Durante l'esercizio 2018/2019 e in continuità con gli esercizi precedenti, Autovie Venete ha proseguito nello sviluppo di iniziative innovative nel settore dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (Intelligent Transport Systems/ITS), cofinanziate dall'Unione Europea attraverso il programma Connecting Europe Facilities (CEF 2014-2020).

Oltre ai progetti a cui la concessionaria ha aderito negli esercizi precedenti (Ursa Major, Crocodile, MedTIS, EU EIP e C-Roads Italy) e che proseguono nel corso dell'esercizio in esame, è stata presentata la proposta di adesione al progetto FENIX (Federated Network of Information eXchange in Logistics). Il progetto, coordinato da ERTICO – un'organizzazione pubblico-privata europea con sede a Bruxelles e che raggruppa sia soggetti pubblici quali ministeri, operatori stradali, fornitori di servizi pubblici sia aziende ed industrie del settore dei trasporti e della logistica o delle comunicazioni – ha come obiettivo la condivisione e distribuzione delle informazioni nella catena della logistica a livello europeo, attraverso la creazione di una piattaforma di digitalizzazione dei dati interoperabile. Piattaforma che coinvolge tutti gli attori interessati nel processo.

Partecipano al progetto oltre all'Italia (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con partner quali i porti di Trieste e Genova, gli interporti di Trieste, operatori logistici e fornitori di servizi digitali) l'Austria, il Belgio, la Svizzera, Cipro, Germania, Francia, Olanda, Slovacchia, Spagna e Grecia. Autovie Venete è coinvolta nel Progetto Pilota del porto di Trieste per la condivisione dei dati di traffico per il trasporto merci verso il porto e l'interporto. Il progetto, che è stato approvato ad aprile 2019, ha una durata complessiva di tre anni e si concluderà nel primo trimestre 2022; sarà cofinanziato al 50% da parte della Commissione Europea, coinvolge oltre 40 partner europei e prevede un budget triennale di oltre 60 milioni di euro. Le principali attività di sviluppo e studio che vedranno coinvolta la concessionaria partiranno nel prossimo esercizio.

Il progetto C-Roads Italy ha come obiettivo lo sviluppo dei servizi collaborativi tra strada e veicolo, per mezzo di sistemi avanzati di comunicazione e l'interoperabilità tra diversi strumenti di raccolta e gestione dei dati del traffico: nel corso dell'esercizio 2018/2019 è proseguita l'iniziativa con la partecipazione anche ai lavori della piattaforma europea, finalizzati alla definizione dei casi studio, delle sperimentazioni sul campo e allo sviluppo delle reti di comunicazione tra veicolo ed infrastruttura.

La collaborazione con le altre concessionarie autostradali partner del progetto (CAV e Autobrennero) per lo sviluppo dei servizi digitali e di comunicazione a corto raggio lato strada, ha portato a diversi incontri tecnici, per lo studio e la progettazione del sistema di trasmissione delle informazioni nei tratti di autostrada inseriti nel progetto (A4 tra Venezia Est e San Donà di Piave e A28 tra Cordignano e Conegliano), in conformità con le direttive e gli standard adottati a livello europeo.

Durante il prossimo esercizio, IVECO e Centro Ricerche Fiat, coordinati e autorizzati dai competenti Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti e dell'Interno che partecipano al progetto, avvieranno i primi test sul campo di guida assistita e automatica con "plotoni" di mezzi dotati delle tecnologie per la guida autonoma e cooperativa.

Sono proseguite le azioni di scambio e di condivisione dei piani di gestione del traffico a livello transfrontaliero con le vicine concessionarie autostradali di Austria, Slovenia, Croazia, Ungheria e Germania e lo sviluppo dei sistemi di interscambio dei dati di traffico basati su piattaforma DATEX 2, con la partecipazione delle diverse strutture aziendali alla piattaforma europea EU EIP.

In tale ambito Autovie Venete ha coordinato durante il Forum Europeo organizzato a Utrecht (NL) nel mese di novembre 2018, (www.itsforum2018.eu) una sessione dedicata ai servizi di



informazione e scambio dati tra operatori stradali e fornitori di servizi, cui hanno preso parte oltre ai rappresentanti della Commissione Europea, anche i rappresentanti di società private che operano nel settore dei servizi digitali per la mobilità. L'European ITS Forum - patrocinato dalla European ITS Platform e dal Ministero dei trasporti olandese - ha registrato la partecipazione di oltre 300 delegati di 21 paesi europei.

Nel corso dell'esercizio sono stati erogati 242.485,62 Euro di contributo da parte della Commissione Europea, per il progetto Ursa Major NEO, un anticipo del co-finanziamento per i primi due anni di attività (2017 e 2018). Il progetto, che terminerà a fine 2020, ha la finalità di coordinare i piani di gestione del traffico internazionali per il trasporto merci sul corridoio Reno-Mediterraneo; partecipano oltre all'Italia la Germania, l'Olanda e la Svizzera ed è coordinato dal Ministero dei Trasporti tedesco.



5 - LA GESTIONE AMMINISTRATIVA

5.1 – L'ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE

Situazione al 30 giugno 2019

PERSONALE IN FORZA			
Qualifiche	30/06/2018	30/06/2019	Δ
Dirigenti	8	7	-1
Quadri	28	27	-1
Impiegati	595	587	-8
Operai	46	43	-3
TOTALE	677	664	-13
di cui personale a t. i.	635	615	-20
di cui personale a t. d.	42	49	7

La tabella evidenzia, rispetto all'anno precedente, una riduzione di n. 20 unità del personale in forza a tempo indeterminato, generata soprattutto da uscite di risorse per quiescenza e dall'ottimizzazione dei processi aziendali.

Risulta in leggero aumento il ricorso a contratti di lavoro a tempo determinato a supporto del comparto esazione per i periodi di stagionalità. Tali contratti, essendo destinati alla copertura delle maggiori esigenze di personale per l'espletamento del servizio nei periodi di espansione del traffico nonché in concomitanza di assenze per ferie e/o permessi nei suddetti periodi, hanno durata limitata nel tempo e direttamente connessa alle esigenze sopra riportate.



5.1.1 Organizzazione aziendale e Commissario Delegato

Nel corso dell'esercizio 2018-2019, a fronte del complessivo contesto finalizzato alla possibile transizione di concessione, è proseguito il processo di revisione organizzativa.

Nel mese di novembre 2018 le funzioni della Direzione Monitoraggio Grandi Opere e Sicurezza sono state affidate ad altre Direzioni aziendali, consentendo l'alleggerimento della struttura organizzativa ad un totale di n. 6 Direzioni. In particolare le deleghe funzionali in materia di sicurezza dei lavoratori e prevenzione incendi sono state attribuite alla Direzione Tecnica, mentre le deleghe relative alle opere in delegazione intersoggettiva e l'attività di coordinamento dei project aziendali sono stati posti in carico alla Direzione Appalti, Lavori, Forniture e Servizi.

Anche nel corrente anno di bilancio è continuata l'attività di accompagnamento alla modernizzazione del comparto esazione, avviata nell'esercizio precedente.

Come per i precedenti esercizi, si ricorda che la Società a seguito dell'Ordinanza n. 3702 del 5 settembre 2008, con la quale il Presidente del Consiglio dei Ministri nominava il Commissario Delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'area interessata dalla realizzazione della Terza Corsia del tratto della autostrada A4 tra Quarto d'Altino e Villesse nonché dell'adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse-Gorizia, ha provveduto a supportare tale figura tecnicamente, operativamente e logisticamente.

5.1.2 Relazioni Sindacali

Nel periodo dal 1° luglio 2018 al 30 giugno 2019, con riferimento alla contrattazione aziendale di secondo livello, oltre alle pattuizioni di natura più strettamente operativa, si richiamano i principali Accordi siglati:

29.11.2018: “*Accordo sull'applicazione dell'art. 59 comma 9 del CCNL di settore "iscrizione contrattuale" al fondo di previdenza Capidav e versamento dell'una tantum in tema di welfare*”. L'Accordo, siglato da tutte le RSA aziendali, Filt – Cgil, Fit – Cisl, Uilt – Uil Trasporti, Sla Cisl e Ugl Trasporti, recepisce il dettato contrattuale ed è rivolto al personale dipendente impiegato a tempo indeterminato non ancora iscritto ad alcun fondo di previdenza integrativa. È stata prevista l'iscrizione in via contrattuale al Fondo pensione CAPIDAV e il versamento contestuale della contribuzione, da parte della Società, pari allo 0,5% a favore di tali “lavoratori iscritti contrattuali”;

29.11.2018: “*Accordo sulla possibilità di modificare la quota di TFR da destinare al fondo Capidav*”. L'Accordo, siglato da tutte le RSA aziendali, Filt – Cgil, Fit – Cisl, Uilt – Uil Trasporti, Sla Cisl e Ugl Trasporti, recepisce una norma di legge in tema di previdenza complementare. Tale accordo è rivolto al personale dipendente impiegato a tempo indeterminato e prevede la possibilità di destinare una quota diversa dal 100% del TFR alla previdenza complementare anche modificando la scelta della percentuale già conferita;

29.01.2019: “*Accordo transitorio del comparto esazione*”. L'Accordo, siglato da tre RSA aziendali, Filt – Cgil, Fit – Cisl, Uilt – Uil Trasporti, è inerente il personale di esazione impiegato a tempo indeterminato. Tale accordo si è reso necessario in vista sia dell'evoluzione tecnologica dei sistemi di riscossione del pedaggio sia delle modifiche dei layout dei caselli previsti nei prossimi anni. Infatti al fine di anticiparne e possibilmente ridurne massimamente gli effetti sociali e salvaguardare i livelli occupazionali del comparto, le Parti hanno concordato che il numero di esattori dipendenti a tempo indeterminato della Società non potrà scendere sotto il numero di 112 unità;

22.02.2019: “*Accordo transitorio del comparto esazione - Sub accordo definizione dei criteri di priorità nel diritto di precedenza*”. L'Accordo, siglato da tre RSA aziendali, Filt – Cgil, Fit – Cisl, Uilt – Uil Trasporti, è rivolto al personale di esazione impiegato a tempo determinato. Le Parti ritenendo di dover dare applicazione ai criteri previsti dalla vigente normativa e da quanto disposto dall'art. 2 del vigente CCNL, in particolare ai punti 12, 13, 14, 15, hanno ritenuto di normare le modalità applicative relative al diritto di precedenza;

30.04.2019: “*Accordo per la definizione di un regolamento aziendale in materia di permessi sindacali*” L'Accordo, siglato da tutte le RSA aziendali, Filt – Cgil, Fit – Cisl, Uilt – Uil Trasporti, Sla Cisl e Ugl Trasporti costituisce un primo passo finalizzato a migliorare la chiarezza e la trasparenza nella gestione dei permessi, ritenendo necessario affrontare la specificità degli stessi secondo le diverse tipologie di aventi diritto e di situazioni ad oggi note. Tale accordo costituisce una normazione che, ad integrazione del contratto collettivo di settore e delle norme che regolano i rapporti di lavoro, disciplina la materia dei diritti e delle relazioni sindacali in azienda. Nella stesura dell'accordo si è convenuto, per quanto attiene ai criteri per l'attribuzione dei permessi sindacali e delle altre agibilità, di tenere conto del grado di rappresentatività, anche sul piano comparativo, delle organizzazioni sindacali, alla luce del criterio del numero degli iscritti;

30.04.2019: “*Accordo integrativo aziendale 2019 - 2021*”. L'Accordo, siglato da tre RSA aziendali, Filt – Cgil, Fit – Cisl, Uilt – Uil Trasporti. L'accordo con validità triennale dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2021. I contenuti riguardano sia le determinazioni relative alle relazioni industriali che quelle relative alla parte economica. Con particolare riferimento a quest'ultima il premio di risultato è stato correlato a incrementi di produttività ed efficienza con la finalità di conseguire un obiettivo generale di miglioramento e razionalizzazione gestionale



ed organizzativa, consentendo al contempo migliori condizioni di vita al personale dipendente della Società. Infatti il premio di risultato è correlato ai seguenti criteri: ferie, permessi e presenza.

Nell'accordo le Parti hanno stabilito nuovi parametri per l'incentivo all'esodo anche alla luce delle attuali disposizioni intervenute in materia pensionistica, concordando di rivedere quanto dalle stesse pattuito in accordi pregressi. L'accordo riconosce al personale disponibile all'esodo su base volontaria un incentivo che viene accordato secondo l'appartenenza a specifiche tipologie pensionistiche.

Relativamente ai nuovi inserimenti di personale, le Parti hanno concordato che le risorse di nuova assunzione (a prescindere dalla forma contrattuale) ovvero in somministrazione lavoro non avranno diritto a percepire i trattamenti economici derivanti dai pregressi accordi integrativi aziendali.

Si è stabilito inoltre di introdurre il riconoscimento di un'indennità integrativa del reddito a favore dei lavoratori dipendenti colpiti da eventi morbosi rientranti nella tipologia contrattuale delle "Malattie gravi".

5.1.3 Contenzioso del lavoro

Nel corso dell'esercizio in esame la Società ha affrontato otto contenziosi in materia di Diritto del Lavoro.

I contenziosi definiti nel corso dell'esercizio sono n. 5.

Un contenzioso apertosi con un ex lavoratore somministrato in utilizzo presso il Commissario Delegato si è concluso con una conciliazione in sede giudiziale mentre un secondo, relativo ad una dipendente che ha adito la Suprema Corte, si è chiuso con la soccombenza di quest'ultima a favore della Società.

Nel corso dell'esercizio due lavoratori hanno radicato un contenzioso in merito al recupero di un credito derivante da accordo sindacale siglato in data 31.12.2017. Il contenzioso è stato definito in via stragiudiziale con il riconoscimento del diritto e il pagamento degli importi richiesti.

Una lavoratrice ha presentato ricorso per l'accertamento del diritto al riconoscimento dell'anzianità di servizio con riferimento al periodo di attività svolta in rapporti di lavoro a tempo determinato. Il giudice ha riconosciuto il diritto della ricorrente, condannando la Società a dare esecuzione alla sentenza. La Società ha ritenuto di ricorrere in appello per la riforma della sentenza di 1° grado.

Si è conclusa davanti alla Corte d'Appello di Trieste con la soccombenza della Società, il giudizio promosso da un ex lavoratore somministrato in utilizzo presso il Commissario Delegato. La Società ha ritenuto di promuovere ricorso in Cassazione per la riforma della sentenza.

In corso di definizione rimangono i seguenti contenziosi insorti nel corrente esercizio:

- quattro lavoratori hanno presentato ricorso per il riconoscimento delle mansioni superiori e le relative differenze retributive;
- sei lavoratori hanno adito il giudice del lavoro per l'accertamento del diritto al riconoscimento dell'anzianità di servizio con riferimento al periodo di attività svolta in rapporti di lavoro a tempo determinato;
- la Società ha agito in giudizio dinnanzi al giudice del lavoro al fine di accertare la legittimità della sanzione disciplinare erogata nei confronti di un lavoratore che aveva impugnato il provvedimento davanti al Collegio di Conciliazione ed Arbitrato.

5.1.4 Sistema di Valutazione delle Performance Organizzative: il piano delle Performance

Nel corso dell'anno di bilancio 2018-2019 è proseguita l'attività di implementazione del sistema integrato di gestione delle performance Organizzative: nello specifico, sulla base di nuovi criteri di definizione, è stato realizzato un nuovo modello di Job Description e un nuovo modello di competenze.

Il nuovo modello è stato creato progettando una libreria di competenze in una prospettiva Lean, basata sull'individuazione di un repertorio di competenze e relativi driver che utilizza indicatori trasversali (metacompetenze) utili per la successiva taratura delle job description.

Le job sono state redatte seguendo un doppio criterio di completezza e funzionalità in modo da mettere a disposizione un job mapping utilizzabile sia in termini di chiarezza organizzativa, sia per le valutazioni strategiche che Autovie Venete vorrà fare in termini di valutazione, piani di carriera, sistema retributivo nonché per condurre un'analisi delle strutture organizzative sia per quanto riguarda le risorse che i processi/attività afferenti alle strutture oggetto di analisi. Il sistema integrato di gestione e valutazione delle risorse umane così ottenuto risulta semplificato e maggiormente fruibile grazie anche all'integrazione di tutti i modelli utilizzati per la corretta gestione e sviluppo del personale.

5.2 - LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Nel corso dell'esercizio 2018-2019 sono stati effettuati complessivamente n. 191 corsi di formazione per n. 459 partecipanti e per un ammontare complessivo di n. 8.667 ore di formazione erogate.

Formazione sicurezza obbligatoria

La formazione obbligatoria sulla sicurezza (305 partecipanti – 4.491 ore di formazione – 91 corsi) rappresenta quasi il 50 per cento del totale delle ore di formazione erogate.

Tra il mese di febbraio 2019 e maggio 2019 è stato organizzato un percorso formativo in 12 giornate atto a consentire a 23 coordinatori per la sicurezza in fase di esecuzione di completare l'aggiornamento da 40 ore così come previsto dal D.Lgs. 81/08 e s.m.i..

Sempre nell'ambito della sicurezza obbligatoria, oltre all'erogazione dei consueti aggiornamenti periodici (RSPP, ASPP, RLS) e alla formazione generale e specifica regolarmente impartita ai neoassunti ed ai dipendenti soggetti a cambio mansione, si è provveduto a formare il personale addetto alle emergenze con corsi di aggiornamento triennale per addetti al primo soccorso. Si è inoltre provveduto ad aggiornare il personale addetto all'utilizzo di attrezzature di lavoro.

Tra il mese di dicembre 2018 e marzo 2019, secondo le specifiche definite dal Decreto Interministeriale del 4 marzo 2013, sono stati erogati i corsi per gli operatori addetti alle attività di pianificazione, controllo e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative in presenza di traffico veicolare.

Si segnalano anche due interventi formativi propedeutici all'esame per l'ottenimento del patentino per acquisto ed utilizzo di prodotti fitosanitari (14 risorse abilitate).

Eventi in house

In campo ambientale è stato erogato un evento formativo dedicato alla gestione delle terre e rocce da scavo, dei rifiuti e delle bonifiche, che ha visto coinvolti 58 dipendenti oltre a personale della struttura del Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (VE-TS) ed il raccordo Villesse-Gorizia.



Al fine di rappresentare ai Dirigenti ed ai Responsabili delle Unità Organizzative le novità del General Data Protection Regulation relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento e alla libera circolazione dei dati personali, è stato effettuato un evento formativo che ha visto la partecipazione di 57 dipendenti.

Alla luce del nuovo Decreto Legge n. 32/2019 cd. "Sblocca Cantieri" state erogate due apposite sessioni formative di cui una dedicata al personale della Direzione Appalti, Lavori, Forniture e Servizi ed una dedicata prevalentemente al personale che ricopre la funzione di Progettista di Forniture e Servizi, RUP e DEC della Società.

Infine si segnalano due interventi formativi propedeutici agli esami per l'ottenimento della certificazione di personale addetto all'ispezione di ponti, viadotti e passerelle di 1° e 2° livello.

5.3 – IL SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO

È proseguito nell'esercizio 2018-2019 l'iter aziendale di mantenimento delle certificazioni Qualità (9001), Ambiente (14001), Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro (18001) e Sicurezza dell'utenza stradale (39001).

Nel mese di giugno 2019 si è svolto l'audit combinato di mantenimento/rinnovo del sistema di gestione integrato aziendale (rinnovo degli schemi salute e sicurezza sui luoghi di lavoro – 18001 – sicurezza utenza stradale – 39001, mantenimento degli schemi qualità – 9001 e ambiente – 14001) da parte dell'Ente di Certificazione Rina Services S.p.a..

Tutti gli Audit svolti hanno avuto un esito positivo e hanno dato spunto per puntuali opportunità di miglioramento, rilevando due non conformità minori per le quali sono state avviate le azioni correttive, appositamente approvate dall'Ente di certificazione, ed una non conformità maggiore che dovrà essere risolta entro il mese di dicembre 2019. Le attività di Audit suddette hanno comportato da parte dell'Ente certificatore incaricato la verifica dei processi e delle attività aziendali, comprendendo la visita e l'ispezione di caselli, CAC, palazzine ed uffici, posti di manutenzione, cantieri in ambito autostradale di competenza della Società, l'esame del rispetto della coerenza ambientale e di sicurezza per ogni sito aziendale.

Nel corso dell'esercizio 2018-2019 è stata potenziata l'attività di auditing interno del sistema integrato, che ha visto più di settanta audit interni a copertura di tutti i processi aziendali, siti, fornitori esterni e cantieri.

Nel periodo considerato è stata revisionata ed aggiornata la documentazione di sistema in essere e sono stati emessi nuovi manuali, procedure ed istruzioni a copertura di nuovi processi o ad integrazione di quelli esistenti.

5.4 – SERVIZI LOGISTICI

Nell'esercizio 2018-2019 si è concluso favorevolmente l'allestimento dei nuovi uffici nella nuova palazzina del Centro Servizi di Palmanova e del terzo piano della sede legale di Via Locchi 19, acquisito dalla Società nel corso dell'esercizio sociale. Ciò ha permesso il trasferimento di tutto il personale precedentemente di sede in Via Lazzaretto Vecchio (Trieste), nell'ex caserma di Montesanto (Palmanova) e nell'ex fabbricato Giubileo (presso l'Area di Servizio di Gonars nord) verso i nuovi spazi della sede legale di via Locchi a Trieste e verso la nuova palazzina del Centro Servizi di Palmanova, secondo una nuova riorganizzazione e distribuzione degli uffici.

La Società, unitamente all'acquisizione del terzo piano della palazzina della sede di via Locchi a Trieste, è entrata in possesso della sala Convegni di via Locchi 21/b a Trieste denominata "Sala Friulia" con capienza di circa 150 posti a sedere con l'obiettivo di razionalizzare le sedi formative.



5.5 – ASSICURAZIONI

Il portafoglio assicurativo di Autovie Venete nel periodo 2018-2019 è rimasto invariato rispetto allo scorso esercizio sociale alla cui Relazione, per un maggior dettaglio, si rinvia.

I premi assicurativi di competenza dell'esercizio sociale 2018-2019 ammontano ad Euro 1.540.312,00.

La Società si avvale dell'attività di brokeraggio assicurativo prestata dalla società Aficurci S.p.A. in A.T.I. con AON S.p.A., giusto affidamento ai sensi dell'art. 36, comma 2, lett. b), del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i..

Sul finire dell'esercizio in esame è stato dato avvio alla procedura per l'affidamento dei contratti di assicurazione per il periodo 31.10.2019 – 31.12.2023.

5.6 – IL RECUPERO DEL CREDITO DA RMPP ED IL CONTRASTO ALL'ELUSIONE DEL PAGAMENTO DEL PEDAGGIO AUTOSTRADALE

Il 21 dicembre 2017 è stato firmato il Protocollo d'Intesa tra il Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza Compartimento della Polizia Stradale Friuli Venezia Giulia e Autovie Venete, che richiama l'iniziativa nazionale sostenuta dall'Associazione nazionale AISCAT e dal Ministero dell'Interno che punta alla riduzione del fenomeno di elusione del pagamento del pedaggio autostradale ed alla conseguente violazione dell'obbligo del pagamento dello stesso (art. 176, commi 11, e 21, del Codice della Strada). L'accordo ha come oggetto la *“Sperimentazione per il piano nazionale di attività istruttoria e sanzionatoria in caso di pedaggio autostradale non corrisposto all'atto di uscita dall'autostrada”*.

Tale attività, avviata di fatto nel mese di febbraio 2018, è stata procedurizzata al fine di rendere operativo il processo di recupero del credito da mancato pagamento pedaggio relativo alla rete di competenza da parte del personale della Società, appositamente formato e qualificato. La Polizia Stradale interviene nel processo attraverso il supporto al personale societario nonché con apposita attività sia di prevenzione sia sanzionatoria.

Tale sperimentazione è stata prorogata al 31 dicembre 2019.

A tale attività si è affiancata l'attività di recupero del credito immediato, sia per i veicoli con targa di nazionalità italiana che straniera, sempre in collaborazione con la Polizia Stradale presso le barriere di Trieste Lisert e di Villesse in uscita.

In accordo con il Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza Compartimento della Polizia Stradale Friuli Venezia Giulia e Autovie Venete è stata effettuata un'ulteriore sperimentazione per i soli veicoli commerciali immatricolati all'estero. Tale intervento si è basato su una prima lista di 30 veicoli già destinatari di procedure sanzionatorie ex art. 176, comma 11 e 21 del Codice della Strada ed ha portato risultati positivi.

5.7 LE GARE E GLI AFFIDAMENTI DI LAVORI, FORNITURE E SERVIZI

Anche l'esercizio 2018–2019 è stato caratterizzato, con riferimento alle attività relative agli appalti pubblici, dall'introduzione di numerose modifiche al Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 s.m.i..

In particolare, la Legge finanziaria 2019 ha introdotto una deroga temporanea al comma 2 dell'art. 36, del Codice degli Appalti, il Decreto Legislativo 12 gennaio 2019, n. 14 ha apportato modifiche agli artt. 48, 80 e 110; la Legge 3 maggio 2019, n. 37 ha modificato i termini di pagamento degli appalti pubblici. La maggior novità, tuttavia, è stata la pubblicazione del Decreto Legge 18 aprile 2019 n. 32, c.d. *“Sblocca Cantieri”*, che ha apportato significative modifiche al vigente corpo normativo. Peraltro, tali modifiche sono state a loro volta modificate



in fase di conversione del Decreto Legge con la Legge 14 giugno 2019 n. 55. Tra le tante modifiche intervenute si evidenzia lo stravolgimento delle modalità di affidamento degli appalti sottosoglia, e segnatamente di quelli normati dalle lett. b), c) e d) del comma 2 dell'art. 36, introdotto dalla legge di conversione. Le nuove disposizioni relative agli affidamenti di cui alla lett. b), in particolare, hanno generato diverse ipotesi interpretative e pertanto è auspicabile un rapido intervento chiarificatore del legislatore.

Da segnalare, inoltre, la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale n. 186 del 11 agosto 2018 del bando tipo n. 3 redatto dall'A.N.AC. e relativo alle gare per l'affidamento con procedura aperta di servizi di architettura e ingegneria di importo pari o superiore a Euro 100.000 con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo.

Nel corso dell'esercizio l'A.N.AC. ha inoltre pubblicato o aggiornato diverse linee guida tra le quali, di particolare interesse, le Linee guida n. 1 pubblicate in seconda revisione il 13 giugno 2019, relative agli indirizzi generali sull'affidamento dei servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria.

Questo quadro normativo complesso ed in continua evoluzione, accompagnato dalla conseguente giurisprudenza, hanno portato a numerose revisioni dei documenti di gara allo scopo di mantenerli costantemente aggiornati, generando conseguentemente una non trascurabile tensione nei processi di acquisizione da parte della Società.

Tale continua evoluzione ha suggerito l'opportunità di revisionare nuovamente i regolamenti interni per le procedure di scelta del contraente, approvati dal Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 16 marzo 2018. Tuttavia, l'iter già avviato è stato sospeso a seguito della pubblicazione del D.L. cd. "sblocca cantieri" e della relativa Legge di conversione stante le novità normative introdotte.



La Direzione Appalti, Lavori, Forniture e Servizi nel corso dell'esercizio 2018-2019 ha inoltre provveduto ad aggiornare al nuovo corpo normativo le Norme Generali del Capitolato Speciale d'appalto di lavori.

Di notevole importanza, inoltre, il fatto che, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 40 del D.Lgs. 50/2016 s.m.i. ed entro il termine previsto del 18 ottobre 2018, si è provveduto ad implementare una piattaforma telematica per lo svolgimento delle procedure di scelta del contraente. Attualmente, pertanto, tutte le gare si svolgono tramite il cd. "portale appalti" della Società (il cui indirizzo è https://portaleappalti.autovie.it/PortaleAutovie/it/ppgare_bandi_lista.wp), in modo da garantire la tracciabilità di tutti i dati e l'assenza di offerte cartacee.

Le procedure di affidamento sopra soglia

Con riferimento alle procedure di affidamento dei lavori sopra i 150.000 Euro, dei servizi attinenti l'architettura e l'ingegneria sopra i 100.000 Euro e quelle di forniture e servizi sopra la soglia comunitaria (attualmente fissata in 221.000 Euro), sono state affidate nell'esercizio 2018-2019 un totale di 20 procedure di scelta del contraente, di cui 2 lavori, 7 forniture e 11 servizi, il cui dettaglio ed importi sono riportati nelle tabelle e nei grafici seguenti. A tali procedure si aggiungono quelle svolte per il Commissario Delegato, non riportate nelle seguenti tabelle: 1 gara di lavori e 4 di servizi aggiudicate, per complessivi 8.388.672,62 Euro.

Nel corso dell'esercizio sono state svolte le attività istruttorie legate alle richieste di autorizzazione al subappalto, alle comunicazioni dei subcontratti ed alle notifiche sulla cessione dei crediti da parte degli operatori economici.

Descrizione (segue)	Importo a base d'asta	% ribasso offerto	Importo di aggiudicazione	Imprese partecipanti	Imprese escluse	Tipo di gara
PIANO DEGLI INVESTIMENTI - LAVORI	-	-	-	-	-	-
Lavori di risanamento acustico mediante la realizzazione di Barriere fonoassorbenti nel comune di Campofornido Tagliamento.	3.188.451,55	20,31%	2.595.491,95	4	2	P.A.
PIANO DEGLI INVESTIMENTI - SERVIZI						
Servizio di progettazione esecutiva e coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione degli interventi di contenimento	795.498,00	45,67%	457.203,59	8	0	P.A.
Prove di laboratorio e servizio di controllo qualità di materiali e lavorazioni con	715.920,60	45,39%	411.544,34	11	1	P.A.
Descrizione (segue)	Importo a base d'asta	% ribasso offerto	Importo di aggiudicazione	Imprese partecipanti	Imprese escluse	Tipo di gara
MANUTENZIONI - LAVORI						
Manutenzione quadriennale della segnaletica autostradale - Intera rete.	5.304.621,30	17,69%	3.808.551,36	5	0	P.A.
MANUTENZIONI - FORNITURE						
Fornitura energia elettrica anno 2019 - Accordo Quadro Consorzio Autostrade Italiane Energie	1.900.000,00	00,00%	1.900.000,00	1	0	P.N.
Adeguamento del sistema di esazione al pagamento dei pedaggi con titoli standard EMV e nuove funzionalità	1.098.095,56	6,07%	1.031.471,24	1	0	P.N.
Accordo quadro, fornitura di materiali elettrici vari, suddivisa in due Lotti. Lotto 1: forniture corpi illuminanti e relativi accessori.	157.900,00	17,33%	157.900,00	4	0	P.A.
Accordo quadro, fornitura di materiali elettrici vari, suddivisa in due Lotti. Lotto 2: forniture materiali per impianti elettrici.	157.900,00	5,75%	157.900,00	3	0	P.A.
Fornitura e posa in opera di tutte le apparecchiature/materiali necessari per la realizzazione della nuova rete Metro IP 10 Gb MPLS.	1,864,396,96	26,62%	1.368.116,51	2	0	P.A.
Fornitura gas metano periodo 01.10.2018 - 30.09.2019 - Accordo Quadro Consorzio Autostrade Italiane Energie	165.000,00	00,00%	165.000,00	1	1	P.N.
Fornitura impianto di virtualizzazione dei desktop aziendali	515.000,00	4,90%	489.765,00	1	0	P.A.
MANUTENZIONI - SERVIZI						
Accordo quadro, suddiviso in due lotti, per l'esecuzione di spazzamento, pulizia, raccolta rifiuti e diserbo su rete autostradale e relative pertinenze. Lotto 1 Interventi di spazzamento, pulizia e raccolta rifiuti.	852.834,00	49,25%	528.192,67	3	0	P.A.
Accordo quadro, suddiviso in due lotti, per l'esecuzione di spazzamento, pulizia, raccolta rifiuti e diserbo su rete autostradale e relative pertinenze. Lotto 2 Interventi di diserbo	84.010,00	38,21%	53.136,32	1	0	P.A.



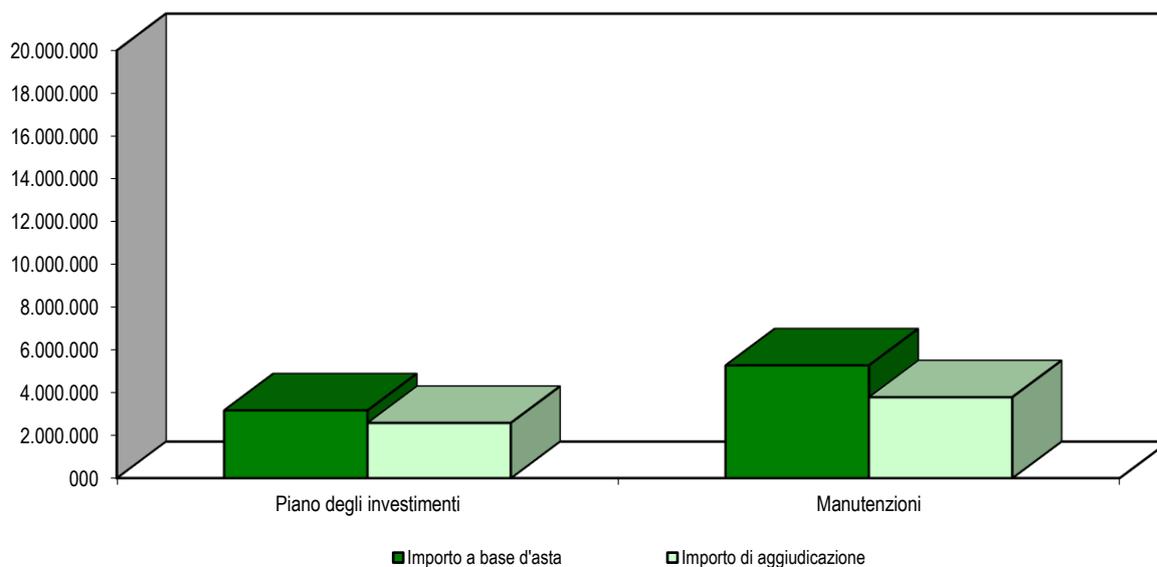
Servizio di raccolta e smaltimento rifiuti in autostrada e relative pertinenze 2017 - 2020. Destra Tagliamento.	763.470,00	31,69%	523.060,15	5	0	P.A.
Servizio di raccolta e smaltimento rifiuti in autostrada e relative pertinenze 2017 - 2020.	408.485,00	28,93%	291.205,67	6	0	P.A.
Servizio di raccolta e smaltimento rifiuti in autostrada e relative pertinenze 2017 - 2020. Rifiuti provenienti dall' esercizio autostradale.	319.946,00	17,24%	264.906,26	5	0	P.A.
Servizio di noleggio di n° 2 Pick Up allestiti con forche	396.000,00	36,73%	250.549,20	1	0	P.A.
Servizio di noleggio di "veicoli senza conducente".	2.620.800,00	30,80%	1.813.440,00	3	0	P.A.
Servizio di somministrazione di lavoro a tempo determinato.	20.802.264,93	70,37%	20.105.190,94	6	0	P.A.
Servizio di pulizie e fornitura materiale igienico - sanitario a ridotto impatto ambientale.	2.360.560,24	30,00%	1.653.869,07	12	0	P.A.

Ove previsti, l'importo a base d'asta indicato comprende anche i costi della sicurezza che non sono soggetti a ribasso. In tali casi l'importo di aggiudicazione è calcolato sommando tali costi all'importo ottenuto applicando il ribasso offerto alla sola quota parte dell'importo posto a base di gara soggetto a ribasso non esplicitata nella tabella. Ne consegue che l'importo di aggiudicazione riportato in tabella non corrisponde all'importo a base d'asta indicato decurtato del ribasso d'asta indicato, a meno che i costi della sicurezza non siano pari a zero.

Legenda: P.A. = Procedura Aperta; P.N. = Procedura Negoziata.

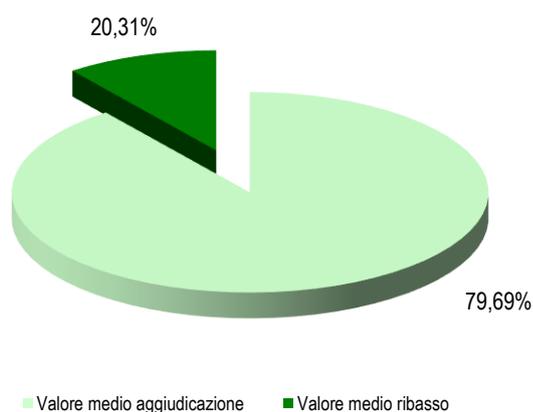
Lavori	Numero affidamenti	Totale importi a base d'asta	Totale importi di aggiudicazione	Importo medio a base d'asta	Ribasso medio di aggiudicazione
Piano degli investimenti	1	3.188.451,55	2.595.491,95	3.188.451,55	20,31%
Manutenzioni	1	5.304.621,30	3.808.551,36	5.304.621,30	17,69%
Totale	2	8.493.072,85	6.404.043,31		

La tabella riporta i dati riepilogativi dei lavori.



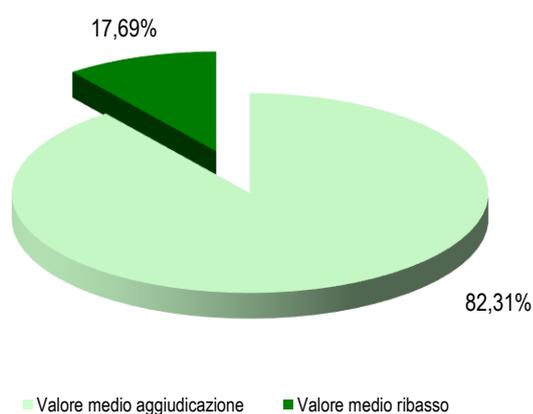
Il grafico riporta il confronto fra importi a base d'asta e importi di aggiudicazione dei lavori del piano degli investimenti e delle manutenzioni

Piano degli investimenti - Lavori



Il grafico riporta la percentuale di risparmio dei lavori del piano degli investimenti.

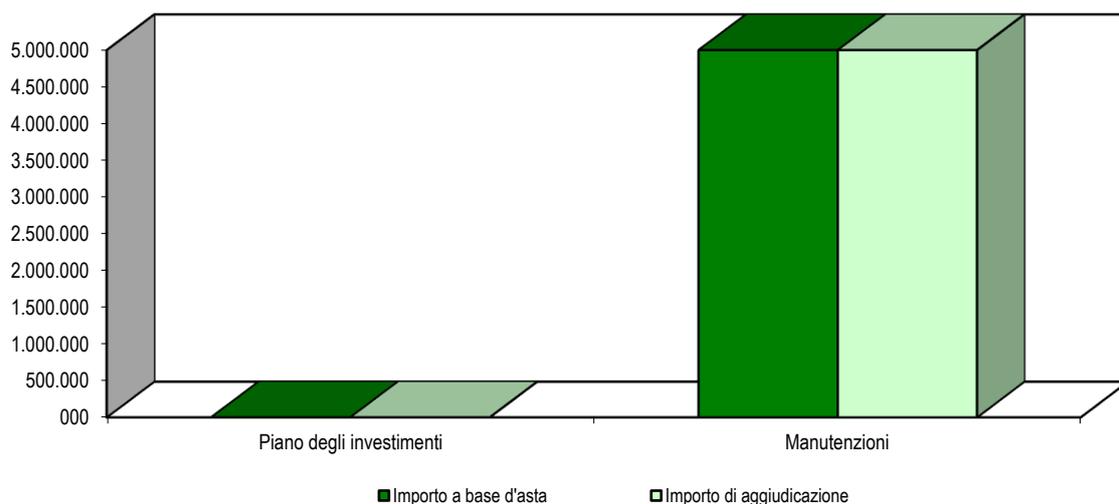
Manutenzioni - Lavori



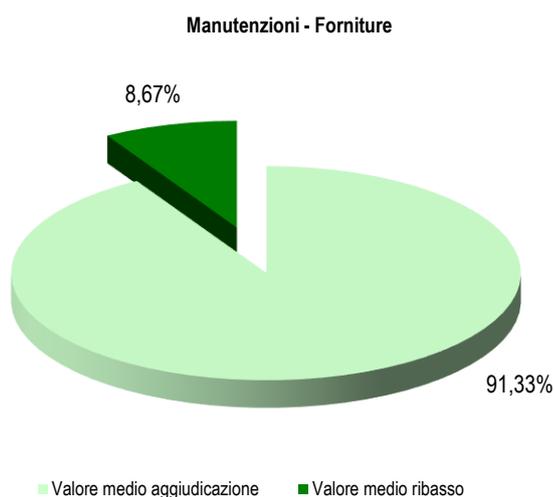
Il grafico riporta la percentuale di risparmio dei lavori delle manutenzioni.

Forniture	Numero affidamenti	Totale importi a base d'asta	Totale importi di aggiudicazione	Importo medio a base d'asta	Ribasso medio di aggiudicazione
Piano degli investimenti	0	0	0	0	00,00%
Manutenzioni	7	5.858.292,52	5.270.152,75	836.898,93	8,67%
Totale	7	5.858.292,52	5.270.152,75		

La tabella riporta i dati riepilogativi delle forniture delle manutenzioni



Il grafico riporta il confronto fra importi a base d'asta e importi di aggiudicazione delle forniture delle manutenzioni.

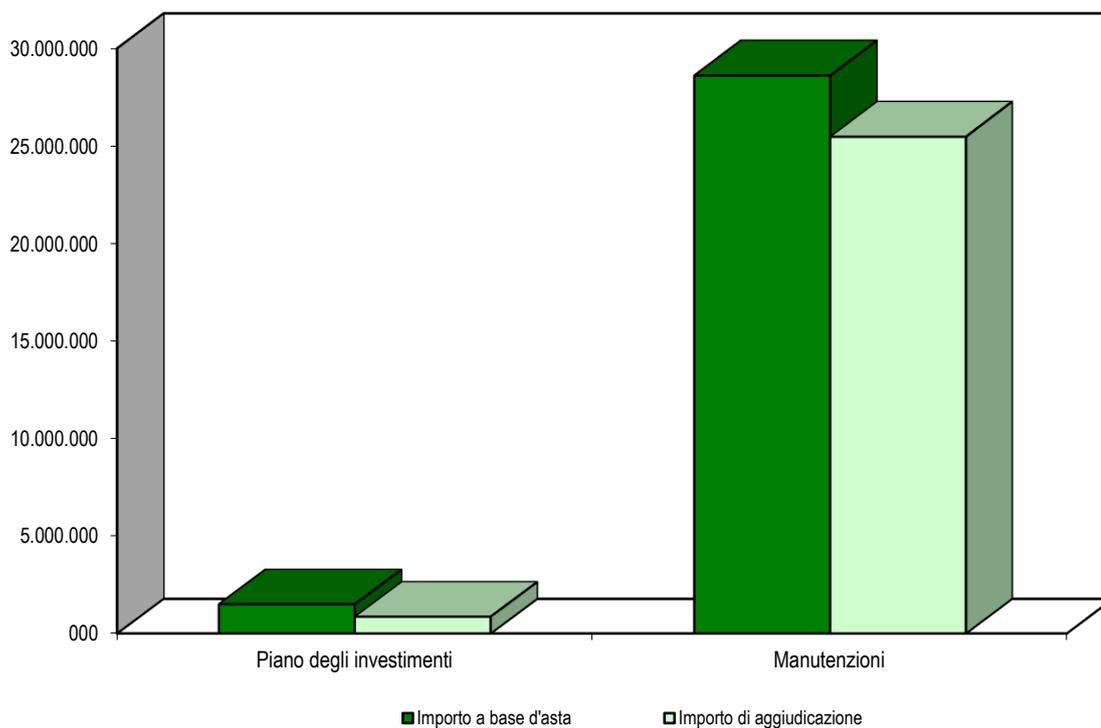


Il grafico riporta il confronto fra importi a base d'asta e importi di aggiudicazione delle forniture delle manutenzioni.

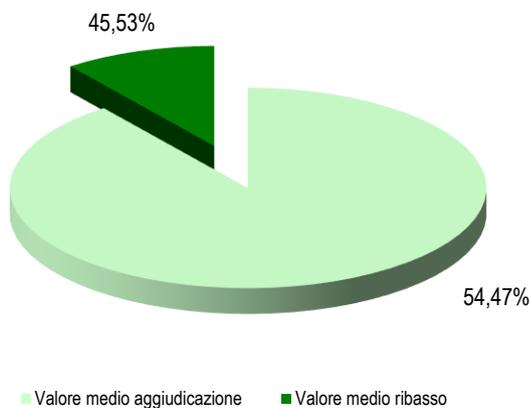
Servizi	Numero affidamenti	Totale importi a base d'asta	Totale importi di aggiudicazione	Importo medio a base d'asta	Ribasso medio di aggiudicazione
Piano degli investimenti	2	1.511.418,60	868.747,93	755.709,30	45,53%
Manutenzioni	9	28.608.370,17	25.483.550,28	3.178.707,80	37,02%
Totale	11	30.119.788,77	26.352.298,21		

La tabella riporta i dati riepilogativi dei servizi.

Il grafico riporta il confronto fra importi a base d'asta e importi di aggiudicazione dei servizi delle manutenzioni.



Piano degli investimenti - Servizi



Il grafico riporta la percentuale di risparmio dei servizi del piano degli investimenti.



Il grafico riporta la percentuale di risparmio dei servizi delle manutenzioni.

Le procedure di affidamento sotto soglia

Le Procedure Negoziate Sotto Soglia riguardano le procedure di affidamento dei Lavori per importi inferiori a 150.000 Euro, dei Servizi attinenti l'Architettura e l'Ingegneria per importi inferiori a 100.000 Euro e quelle di Forniture e Servizi per importi inferiori alla soglia Comunitaria (attualmente fissata in 221.000 Euro). Nel corso dell'esercizio 2018 - 2019 sono state gestite un totale di n. 333 procedure di scelta del contraente, per un totale di 7.380.192,52 Euro affidati. A tali procedure si sono aggiunte ulteriori 39, per un totale di 829.658,60 Euro affidati, svolte per il Commissario Delegato.

L'elenco fornitori della Società, attualmente suddiviso nelle sezioni Forniture e Servizi, ciascuna delle quali suddivise in numerose categorie merceologiche, è in continua implementazione ed è utilizzato per individuare gli operatori economici da consultare per le procedure ex art. 36 del D.Lgs. 50/2016 s.m.i.. Tutti gli operatori economici in possesso dei necessari requisiti di iscrizione possono registrarsi ed iscriversi all'elenco fornitori direttamente tramite il sito internet della Società, attraverso una procedura on-line, propedeutica per l'ottenimento della abilitazione.

5.8 – GLI AFFARI LEGALI

Risultano attualmente pendenti n. 36 contenziosi in cui la Società è parte, di cui n. 19 in sede civile, n. 10 in sede amministrativa e n. 6 in sede tributaria, mentre, quanto ai contenziosi penali, non si evidenziano procedimenti di rilievo.

Tale dato, di per se, consente di confermare quanto già evidenziato lo scorso esercizio relativamente alla tendenza ad un calo complessivo delle controversie; tale *trend*, rilevato nel corso degli ultimi esercizi sociali, risulta riconducibile, tra le varie motivazioni, ad un generale atteggiamento di maggior cautela/diffidenza - da parte della collettività nel suo complesso considerata - rispetto all'opportunità di utilizzare l'azione giudiziale quale migliore strumento di tutela concreta dei propri diritti/interessi, in ragione degli elevati costi e dei rischi connessi all'alea dei giudizi.

Un'analisi più approfondita delle risultanze numeriche, unita ad una compiuta disamina dell'oggetto dei singoli contenziosi dettagliati nei paragrafi seguenti, consente, inoltre, di operare talune ulteriori riflessioni.

In primis di rilevare un apprezzabile contenimento, sia dal punto di vista quantitativo che sotto il profilo economico, dei contenziosi riconducibili alle molteplici attività di ordinaria amministrazione poste in essere dalla Società, nonché a quelle relative alla realizzazione della Terza Corsia (attività espropriativa, procedure di affidamento di contratti di appalto, forniture e servizi, gestione dei contratti in essere, ecc...).

In secondo luogo di evidenziare una notevole riduzione dei contenziosi che vedono la Società opposta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, anche in ragione dei positivi precedenti giurisprudenziali conseguiti in antecedenti vertenze.

In controtendenza a tali rilievi, peraltro, si può segnalare un sensibile incremento delle vertenze tributarie afferenti a cartellonistica di varia natura esposta lungo le tratte gestite dalla Società; tale fenomeno, pur di trascurabile significato economico, appare riconducibile ad un rinnovato tentativo, da parte dei soggetti concessionari per conto dei Comuni della riscossione dell'imposta sulla pubblicità e sulle pubbliche affissioni, di assoggettare a tassazione mezzi divulgativi che, di per sé, risulterebbero privi del presupposto fondante l'imposta.

Infine, analizzando la ripartizione delle varie controversie e raggruppando le stesse in ragione della rispettiva materia del contendere, si rileva come non si rinvercano singole aree in cui si concentrano i contenziosi pendenti, dato che consente di evidenziare una sostanziale assenza di particolari patologie gestionali.

Di seguito la descrizione delle principali vertenze.

5.8.1 Contenziosi civili, amministrativi, penali e tributari

Contenziosi civili

Contenziosi civili pendenti

Contenziosi in materia di espropri

La Società risulta essere stata chiamata in causa in n. 3 giudizi, promossi innanzi alle competenti Corti d'Appello, con cui soggetti terzi, titolari di taluni terreni oggetto di procedura espropriativa finalizzata alla realizzazione delle opere previste dalla Convenzione di Concessione, hanno richiesto il riconoscimento, a vario titolo, di maggiori importi in relazione all'effettiva entità del danno asseritamente patito a causa della perdita della titolarità dei rispettivi beni immobili.

Il primo di tali procedimenti, promosso dalla ditta Cesa Engineering, risulta attualmente pendente innanzi alla Corte di Cassazione a seguito di impugnazione, da parte della medesima società, della sentenza parzialmente sfavorevole per Autovie Venete, con cui veniva riconosciuta all'attrice un'indennità aggiuntiva rispetto a quella originariamente prevista, se pur di entità notevolmente inferiore rispetto a quella oggetto della domanda.

Il secondo ed il terzo di tali procedimenti interessano un unico compendio immobiliare di proprietà del sig. Fighera - proprietario e coltivatore diretto - insistente in parte in Provincia di Treviso ed in parte in Provincia di Venezia. Tali vertenze, a fronte di una riunione dei contenziosi promossi sia dalla Ditta che dalla stessa Autovie Venete, risultano definite in primo grado con pronunce favorevoli per la Società e, attualmente, sono pendenti innanzi alla Corte di Cassazione a seguito di impugnazione ad opera di controparte delle sentenze di primo grado.

Contenziosi promossi da alcuni Soci Pubblici al fine del riconoscimento del diritto di recesso



Tali contenziosi traggono origine da una serie di istanze, presentate da parte di alcuni Soci Pubblici della Società, all'esito di alcuni interventi normativi diretti al riordino della disciplina in materia di partecipazioni societarie detenute da Amministrazioni ed Enti Pubblici.

Rispetto a tali istanze l'Assemblea dei Soci di Autovie Venete, svoltasi nell'aprile 2016, aveva ritenuto non sussistenti i presupposti per l'applicazione del disposto di cui all'art. 1, commi 569 e 569 *bis*, della Legge 27 dicembre 2013 n. 147, e, conseguentemente, il Comune di Venezia, la C.C.I.A.A. di Venezia Rovigo Delta Lagunare e la Città Metropolitana di Venezia avevano provveduto a promuovere impugnazione avverso tale deliberazione assembleare, dando origine a n. 3 autonome controversie ad oggi pendenti innanzi al Tribunale di Trieste.

Tali contenziosi - volti ad ottenere il riconoscimento dell'intervenuta cessazione, *ex lege*, delle rispettive partecipazioni in Autovie Venete e la conseguente condanna della Società alla liquidazione delle stesse, unitamente al maggior danno da ritardo nella liquidazione medesima ed oggetto di riunione in ragione del cumulo soggettivo e della rilevata connessione oggettiva tra di essi - risultano aver trovato una prima parziale definizione in data 07.05.2019, a seguito dell'intervenuta pubblicazione della sentenza n. 295/2019. Con tale provvedimento l'organo giudicante ha disposto l'accoglimento delle istanze promosse dai tre Soci Veneti, provvedendo, di conseguenza, ad accertare e dichiarare la cessazione *ex lege* delle rispettive partecipazioni in Autovie Venete, nonché a dichiarare la nullità della deliberazione dell'Assemblea dei Soci di data 5 aprile 2016 ed a disporre la prosecuzione del giudizio innanzi al giudice istruttore al fine della nomina di un consulente d'ufficio, a cui demandare la determinazione del valore delle singole partecipazioni per la successiva liquidazione (con separato provvedimento è stata fissata all'uopo l'udienza di nomina del CTU che inizierà le proprie operazioni dopo la metà del mese di ottobre 2019).

Contenziosi derivanti da sinistri stradali

La Società risulta convenuta in n. 2 contenziosi promossi da utenti al fine di ottenere il risarcimento di danni patiti, a vario titolo, in considerazione di sinistri stradali intervenuti sulle tratte assentite in concessione. Il più significativo di tali sinistri, conclusosi con sentenza favorevole in primo e secondo grado per Autovie Venete, risulta attualmente pendente presso la Corte di Cassazione a seguito di impugnazione promossa da parte di uno degli attori al fine di contestare la condanna solidale alla refusione delle spese di lite inflitta in secondo grado. Stante l'assenza di interesse rispetto all'eventuale riforma dell'impugnata decisione, la Società ha deciso di non costituirsi in giudizio.

Parallelamente si è provveduto a promuovere n. 2 contenziosi, attualmente pendenti innanzi alle autorità giudiziarie territorialmente competenti, al fine di ottenere il risarcimento dei danni cagionati da parte di utenti ad infrastrutture autostradali di proprietà di Autovie Venete, in considerazione di sinistri intervenuti sulle tratte di competenza.

Contenziosi inerenti recupero di crediti

Risultano attivati n. 6 contenziosi finalizzati ad ottenere il recupero di crediti inevasi inerenti a svariate fattispecie, tra cui la mancata corresponsione di canoni relativi alla concessione in locazione di immobili di proprietà della Società e l'omesso pagamento del pedaggio autostradale. Tra tali vertenze quelle maggiormente degne di rilievo risultano individuabili, rispettivamente, in un recupero credito nei confronti di Immobiliare Arco S.r.l. - relativo a canoni inevasi previsti da una convenzione avente ad oggetto la realizzazione di un manufatto stradale in attraversamento al raccordo stradale Villesse – Gorizia e rispetto al quale, sinora, i tentativi esperiti di addivenire ad una risoluzione conciliativa della vertenza non hanno sortito esito positivo - nonché in un ulteriore recupero credito di importo non trascurabile sfociato in una insinuazione fallimentare in ragione dell'assoggettamento del debitore a procedura concorsuale.

Ulteriori contenziosi

Sono infine pendenti in sede civile n. 3 ulteriori contenziosi, rispetto ai quali due risultano aver maggior rilievo anche sotto il profilo economico. Il primo ha ad oggetto la richiesta di riconoscimento di taluni rilevanti importi, iscritti a titolo di riserve, avanzata da parte di Consorzio Stabile Consta, impresa affidataria di un'opera realizzata dalla Società per conto della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. Tale vertenza, conclusasi in primo grado in termini sfavorevoli per Autovie Venete - condannata al pagamento di parte delle riserve azionate in giudizio - risulta attualmente pendente innanzi alla Corte d'Appello a seguito dell'impugnazione, da parte della Società, delle pronunce adottate da parte del Tribunale di Trieste. Rispetto a tale controversia si segnala, peraltro, di aver ottenuto il riconoscimento ed il conseguente rimborso, da parte dell'Ente Regionale, dei maggiori importi già corrisposti dalla Società in favore di Consorzio Stabile Consta in ragione delle decisioni assunte in primo grado.

Quanto al secondo trattasi di un procedimento afferente ad una richiesta di risarcimento danni avanzata dalle Società Easy Drive S.r.l. e Noixa S.r.l. in ragione della mancata concretizzazione di un peculiare progetto denominato "Deep View", rispetto al quale veniva imputato alla Società uno scorretto comportamento contrattuale ingenerante l'affidamento, da parte del promotore, nella sussistenza di un interesse di Autovie Venete ad una concreta realizzazione del progetto medesimo. Tale vertenza, definita con sentenze favorevoli per la Società in primo e secondo grado, risulta attualmente pendente innanzi alla Corte di Cassazione a seguito di ricorso promosso da controparte.

Si segnala infine l'attivazione di un procedimento di Accertamento Tecnico Preventivo promosso dalla Società al fine di acclarare la sussistenza e le cause scatenanti di taluni ammaloramenti riscontrati sulla pavimentazione della A34 Villesse – Gorizia. Rispetto a tale iniziativa, prodromica al successivo avvio di un apposito giudizio volto a far valere le legittime pretese della Società nei confronti dell'ATI con capogruppo mandataria I.CO.P. S.p.A. - all'epoca affidataria della realizzazione dell'intervento di adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse – Gorizia - si evidenzia come fosse già stata posta in essere un'analoga procedura rispetto ad ulteriori tratte dell'opera, conclusasi con una perizia favorevole ad Autovie Venete (il perito designato aveva riconosciuto la sussistenza dei rigonfiamenti del sedime stradale e la riconducibilità degli stessi all'utilizzo di materiale non conforme da parte dell'appaltatore in fase di realizzazione). Il nuovo procedimento avviato, pertanto, risulta indirizzato ad ottenere una conferma delle medesime risultanze del primo A.T.P. - in esito al quale I.C.O.P. S.p.A. aveva provveduto a ripristinare una consistente porzione dei tratti danneggiati - anche per gli ulteriori ammaloramenti emersi in fase successiva.

Contenziosi civili chiusi

Tra i principali contenziosi civili che hanno trovato conclusione nel corso dell'esercizio sociale due risultano quelli degni di menzione.

Il primo contenzioso - di natura analoga ai procedimenti tuttora pendenti promossi dai tre Soci Veneti sopra menzionati ed instaurato dalla Provincia di Udine al fine di ottenere il riconoscimento dell'intervenuta cessazione della propria partecipazione in Autovie Venete e la liquidazione del valore delle quote detenute - risulta conclusosi positivamente, per la Società, in considerazione dell'intervenuta girata, in favore della Regione FVG, dei titoli azionari detenuti dalla Provincia di Udine e della conseguente estinzione del giudizio per reciproca rinuncia delle parti, in ragione del venir meno della materia del contendere.

Il secondo, avente ad oggetto l'impugnazione della stima operata dalla Commissione Provinciale per la determinazione dei valori agricoli ed indennità espropriative della Provincia di Gorizia rispetto ad alcuni terreni - rispettivamente in proprietà ed in usufrutto all'avv. Enrico Agostinis ed ai sig.ri Anna Albertin e Carlo Alberto Agostinis - espropriati dalla Società al fine della realizzazione del progetto "*Raccordo Villesse - Gorizia: adeguamento a sezione*



autostradale”, risulta essersi concluso con sentenza sfavorevole per Autovie Venete, con cui veniva disposto l'accoglimento della richiesta degli attori di rideterminazione, in termini accrescitivi, delle indennità di esproprio, di asservimento ed aggiuntiva.

Contenziosi amministrativi

Contenziosi amministrativi pendenti

Contenziosi inerenti insegne d'esercizio lungo e in vista dell'autostrada

La Società risulta convenuta in giudizio in n. 3 contenziosi pendenti innanzi al Consiglio di Stato, promossi al fine di ottenere l'annullamento di vari provvedimenti con cui veniva riscontrata l'installazione abusiva, ovvero negata l'autorizzazione all'installazione, di talune insegne apposte su edifici commerciali in violazione alla normativa vigente, di cui al Codice della Strada. Tali procedimenti hanno trovato una definizione in primo grado con sentenze favorevoli per la Società, le quali sono poi state oggetto di successiva impugnazione, da parte dei ricorrenti, innanzi al Consiglio di Stato.

Contenziosi con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

I contenziosi promossi da Autovie Venete avverso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti risultano complessivamente 3: i primi due relativi all'impugnazione dei Decreti che non hanno riconosciuto il richiesto adeguamento tariffario rispettivamente per l'anno 2014 e per l'anno 2019; il terzo e senz'altro meno significativo – che vede quale ulteriore soggetto convenuto in giudizio il Ministero della Difesa - promosso unitamente ad altre Concessionarie Autostradali al fine di ottenere l'annullamento di una specifica nota del MIT, nella parte in cui risultano esclusi i trasporti eccezionali effettuati dalla Forze Armate, o per loro conto, dall'assoggettamento al pagamento del pedaggio autostradale. Tali contenziosi risultano attualmente pendenti innanzi ai competenti Tribunali Amministrativi Regionali.

Ulteriori contenziosi

Risultano infine pendenti, in sede amministrativa, n. 5 ulteriori contenziosi di diversa tipologia, di cui i più rilevanti inerenti rispettivamente: un ricorso al T.A.R. promosso avverso la deliberazione con cui la Giunta Provinciale di Venezia disponeva la riclassificazione ad aree preferenziali di riqualificazione ambientale di forestazione e di ricostruzione del paesaggio agrario, rispetto a talune aree in proprietà di Autovie Venete site in Comune di Venezia; un appello innanzi al Consiglio di Stato, promosso da parte di un'impresa estromessa dalla procedura di gara indetta dalla Società relativamente alla realizzazione dei lavori di riqualificazione di barriere di sicurezza autostradali “bordo ponte”, definito in primo grado con una sentenza favorevole per Autovie Venete; un ricorso innanzi al T.A.R. avente ad oggetto la procedura di gara indetta dalla Società per l'affidamento del servizio di piantagione e manutenzione delle aree a verde lungo l'estesa autostradale in concessione, promosso da un'impresa partecipante avverso il provvedimento di esclusione della stessa dalla gara; un ricorso straordinario al Presidente della Repubblica promosso dalla Società, anche in ragione dei propri obblighi convenzionali di vigilanza, avverso un provvedimento di condono edilizio ed il relativo certificato di agibilità rilasciati dal comune di Duino Aurisina a favore di taluni edifici e pertinenze eretti in parziale violazione delle fasce di rispetto autostradali.

Contenziosi amministrativi chiusi

Tre risultano i contenziosi amministrativi che hanno trovato conclusione nel corso dell'esercizio sociale; un ricorso innanzi al T.A.R. promosso da un'impresa avverso il provvedimento di aggiudicazione dalla procedura di gara indetta dalla Società per l'affidamento del servizio di lavanoio di indumenti ad alta visibilità, conclusosi in senso favorevole sia in primo che in



secondo grado; un ricorso promosso dalla Società avverso il provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con cui veniva approvato il progetto relativo alla realizzazione delle opere di completamento del nuovo Casello di Ronchis - nella parte in cui prevede lo stralcio di taluni importi previsti nel quadro complessivo di spesa - conclusosi con sentenza sfavorevole per la Società (rispetto a tale pronuncia risulta attualmente in fase di valutazione l'eventuale proposizione di impugnazione); un ricorso avente ad oggetto la richiesta di risarcimento danni, avanzata nei confronti di Autovie Venete, per la mancata conclusione di un contratto di appalto relativo alla realizzazione del Lotto 29 del prolungamento della A28 tratto Pordenone-Conegliano, oggetto di rinuncia da parte della ricorrente anche in considerazione dell'esito ad essa sfavorevole del parallelo giudizio civile avente analogo oggetto.

5.8.2 Contenzioso relativo alle attività commissariali

Con riferimento ai contenziosi inerenti le attività commissariali si evidenzia che, stante la natura di organo straordinario del Commissario Delegato e la sua peculiare posizione di autonomia rispetto alla Società – della cui struttura lo stesso si avvale per l'attuazione dei compiti precipui ad esso affidati in relazione allo stato emergenziale determinatosi lungo la A4 – per buona parte delle vertenze che lo vedono parte in causa con l'assistenza dell'Avvocatura dello Stato, anche Autovie Venete è parte nei medesimi giudizi.

Contenziosi pendenti

In capo al Commissario Delegato risultano pendenti n. 3 contenziosi, afferenti la materia espropriativa contenziosi che vedono parte attrice/convenuta anche Autovie Venete e per i quali si rimanda al paragrafo 5.8.1.

I contenziosi di che trattasi sono stati promossi dal sig. Fighera Girolamo innanzi alla Corte di Cassazione, mentre per quanto attiene quello promosso dai sig.ri Agostinis Enrico, Agostinis Carlo Alberto e Albertin Anna, lo stesso si è concluso con l'Ordinanza n. 487/2019 della Corte d'Appello di Trieste e per il quale si sta valutando la possibilità e/o opportunità di presentare ricorso innanzi la Cassazione. Residuava altresì un contenzioso in materia tributaria dinanzi la Commissione Tributaria Provinciale di Udine, conclusosi positivamente con la dichiarazione della cessata materia del contendere sia per il Commissario sia per Autovie Venete.



5.9 – LA GESTIONE ECONOMICA E FINANZIARIA

5.9.1 La gestione economica

Il conto economico dell'esercizio chiuso al 30 giugno 2019 riporta una differenza tra valore e costi della produzione di 22,7 milioni di Euro contro i 22,2 milioni di Euro dell'esercizio precedente.

Il valore della produzione ha raggiunto, nel periodo sopraccitato, i 235,6 milioni di Euro contro i 234,6 milioni di Euro dell'esercizio 2017-2018. A tale risultato hanno contribuito, principalmente, le seguenti componenti:

- i ricavi delle vendite e delle prestazioni, pari a Euro 210,5 milioni, con un decremento pari a Euro 1,9 milioni (-0,89%), da attribuirsi principalmente all'andamento dei volumi di traffico;
- la variazione dei lavori in corso su ordinazione, per 0,04 milioni di Euro, sostanzialmente invariata rispetto al precedente esercizio;
- gli altri ricavi e proventi, pari a 25,1 milioni di Euro, con un incremento di 2,9 milioni di Euro.

I costi della produzione ammontano a 212,9 milioni di Euro contro i 212,4 milioni di Euro dell'esercizio precedente. Nell'ambito di tale voce, si segnalano:

- i costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci per Euro 3,2 milioni che registrano un incremento di 1,0 milioni rispetto all'esercizio precedente;
- l'incremento dei costi per servizi, da 34,8 milioni di Euro a 35,4 milioni di Euro (0,6 milioni di Euro);
- l'incremento dei costi per godimento di beni di terzi, da 1,32 milioni di Euro a 1,36 milioni di Euro (+0,04 milioni di Euro);
- i costi del personale, per 56,2 milioni di Euro, che hanno fatto registrare un incremento di circa 1,5 milioni di Euro;
- gli ammortamenti e svalutazioni, per 57,3 milioni di Euro, con un incremento di 4,1 milioni di Euro;
- la variazione negativa delle rimanenze di materiali di manutenzione e consumo per 0,46 milioni di Euro;
- gli accantonamenti per rischi, per 30,7 milioni di Euro, con un decremento di 19,9 milioni di Euro;
- la variazione del fondo di ripristino e sostituzione pari a 0,19 milioni di Euro che riporta un incremento dell'accantonamento di 13,7 milioni di Euro;
- gli oneri diversi di gestione per 29,3 milioni di Euro con un decremento di 0,1 milioni di Euro.

 Le spese per manutenzioni, ripristini e sostituzioni, comprese nei costi della produzione, hanno segnato un decremento di 0,1 milioni di Euro (13,8 milioni di Euro contro 13,9 milioni di Euro del 2017/2018), nell'esercizio è stato effettuato l'accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione per 13,7 milioni di Euro contro il mancato accantonamento dell'esercizio precedente (in merito si rimanda a quanto riportato in nota integrativa).

Il risultato della gestione finanziaria, pari a -2,43 milioni di Euro, ha subito un decremento pari a 0,07 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Le rettifiche di valore di attività finanziarie hanno portato a un saldo negativo di 9 migliaia di Euro.

L'utile prima delle imposte è pari a 20,3 milioni di Euro e le imposte del periodo ammontano a 13,7 milioni di Euro.

L'utile netto d'esercizio è risultato pari a 6,6 milioni di Euro contro gli 4,7 milioni di Euro dell'esercizio precedente.

5.9.2. La gestione finanziaria

Nel ricordare che, con decorrenza 1° aprile 2007, la gestione delle risorse finanziarie è stata accentrata in capo alla controllante Friulia S.p.A., si segnala che le disponibilità liquide al 30 giugno 2019 ammontavano a 218,9 milioni di Euro, facendo registrare un decremento di 31,7 milioni di Euro rispetto al 30 giugno 2018.

Si ricorda che il Consiglio di Amministrazione nel corso della seduta del 24 giugno 2014, sulla scorta dei contenuti del Contratto di Finanziamento sottoscritto con CDP ed in considerazione del fattivo e concreto ruolo da sempre svolto dalla capogruppo Friulia S.p.A. nell'ambito delle attività volte al reperimento delle risorse finanziarie necessarie per la realizzazione delle opere inserite nel piano degli investimenti, ha deliberato la riscrittura dell'originaria Convenzione - risalente al 2006 – novando in tal modo, a decorrere dal 1° luglio 2014, la disciplina oltre che

per la c.d. *“gestione accentrata delle risorse finanziarie”* anche per le ulteriori attività svolte da Friulia S.p.A. ed inerenti i *“servizi di consulenza e assistenza, con particolare riguardo alla gestione, strutturazione e riorganizzazione del debito”* della Società.

5.9.3 Indicatori reddituali e finanziari

Ai fini di una più dettagliata analisi della situazione economico-finanziaria, di seguito vengono forniti i dati del conto economico, riclassificato a valore della produzione e valore aggiunto, e dello stato patrimoniale riclassificato secondo il criterio finanziario nonché alcuni principali indicatori reddituali e finanziari.



CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

	2018-2019	2017-2018	VARIAZIONE		INCIDENZA % SUL VALORE DELLA PRODUZIONE	
			ASSOLUTA	%	2018-2019	2017-2018
VALORE DELLA PRODUZIONE	235.565.747	234.584.132	981.615	0,42%	100,00%	100,00%
ricavi gestionali propri (*)	235.601.036	234.636.415	964.621	0,41%	100,01%	100,02%
variazione dei lavori in corso su ordinazione	(35.289)	(52.283)	16.994	-32,50%	-0,01%	-0,02%
COSTI GESTIONALI "ESTERNI"	(68.798.958)	(67.754.550)	(1.044.408)	1,54%	29,21%	28,88%
costi di funzionamento	(54.952.221)	(53.817.797)	(1.134.424)	2,11%	23,33%	22,94%
<i>costi di diretta imputaz. per lavori in corso su ordinazione</i>	(10.115.197)	(9.143.126)	(972.071)	10,63%	4,29%	3,90%
<i>altri costi di funzionamento</i>	(44.837.024)	(44.674.671)	(162.353)	0,36%	19,03%	19,04%
manutenzione autostrada	(13.846.737)	(13.936.753)	90.016	-0,65%	5,88%	5,94%
<i>manutenzione autostrada</i>	(14.228.836)	(13.822.400)	(406.436)	2,94%	6,04%	5,89%
<i>variazione rimanenze materiali manutenzione</i>	382.099	(114.353)	496.452	-434,14%	-0,16%	0,05%
VALORE AGGIUNTO (VA)	166.766.789	166.829.582	(62.793)	-0,04%	70,79%	71,12%
COSTO DEL PERSONALE	(56.243.750)	(54.687.501)	(1.556.249)	2,85%	23,88%	23,31%
MARGINE OPERATIVO LORDO (MOL)	110.523.039	112.142.081	(1.619.042)	-1,44%	46,92%	47,80%
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI ED ACCANTONAMENTI	(87.828.656)	(89.923.094)	2.094.438	-2,33%	37,28%	38,33%
REDDITO OPERATIVO (RO)	22.694.383	22.218.987	475.396	2,14%	9,63%	9,47%
PROVENTI FINANZIARI	56.861	177.644	(120.783)	-67,99%	0,02%	0,08%
ONERI FINANZIARI	(2.488.413)	(2.534.241)	45.828	-1,81%	1,06%	1,08%
RETTIFICHE ATTIVE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	0	0	-	0,00%	0,00%
RETTIFICHE PASSIVE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	(9.159)	(17.144)	7.985	-46,58%	0,00%	0,01%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	20.253.672	19.845.246	408.426	2,06%	8,60%	8,46%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(13.671.145)	(15.115.021)	1.443.876	-9,55%	5,80%	6,44%
RISULTATO DELL'ESERCIZIO (RN)	6.582.527	4.730.225	1.852.302	39,16%	2,79%	2,02%



STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO SECONDO IL CRITERIO FINANZIARIO

Impieghi	30.06.2019	30.06.2018	Fonti	30.06.2019	30.06.2018
C.IV.1. Depositi bancari e postali	213.033.047	245.517.463	B. Fondi per rischi e oneri (per la quota a breve)	0	0
C.IV.3. Denaro e valore in cassa	5.889.806	5.125.691	D. Debiti per importi esigibili entro l'esercizio succ.	87.604.969	70.907.998
A) Liquidità immediate (LI)	218.922.853	250.643.154	E. Ratei passivi (esclusa la parte pluriennale)	12.802	21.006
A. Crediti vs soci per vers. ancora dovuti esigibili entro l'esercizio					
B.III.2.Crediti finanziari esigibili entro l'esercizio successivo	0	296.836			
C.II. Crediti commerciali e diversi esigibili entro l'esercizio successivo	58.904.080	58.935.910			
C.III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	0			
D. Ratei e risconti attivi (esclusa la parte pluriennale)	1.109.535	1.320.554			
B) Liquidità differite (LD)	60.013.615	60.553.300			
C.I. Rimanenze	1.541.693	1.120.839			
C) Disponibilità (D)	1.541.693	1.120.839			
D) ATTIVO CORRENTE (A+B+C) (AC)	280.478.161	312.317.293	A) PASSIVO CORRENTE (PC)	87.617.771	70.929.004
A. Crediti vs soci per vers. ancora dovuti esigibili oltre l'esercizio succ.			C. Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	7.967.882	8.618.435
B.III.1. Partecipazioni	1.947	1.947	B. Fondi per rischi e oneri (esclusa la quota a breve)	155.190.699	125.993.397
B.III.2. Crediti finanziari esigibili oltre l'esercizio successivo	688.582	684.404	D. Debiti per gli importi esigibili oltre l'esercizio succ.	9.210.887	13.736.432
B.III.3. Altri titoli	0	0	E. Ratei (la parte pluriennale)	0	0
C.II. Crediti commerciali esigibili oltre l'esercizio successivo	1.050.021	994.802			
E) Immobilizzazioni finanziarie	1.740.550	1.681.153	B) PASSIVO CONSOLIDATO (PCO)	172.369.468	148.348.264
B.II. Immobilizzazioni materiali	514.182.050	435.641.563			
F) Immobilizzazioni materiali	514.182.050	435.641.563	C) PATRIMONIO NETTO (PN)	537.433.067	531.323.561
B.I. Immobilizzazioni immateriali	1.093.714	1.014.902			
D. Ratei e risconti (quota parte pluriennale e disaggio sui prestiti)	0	0			
G) Immobilizzazioni immateriali	1.093.714	1.014.902			
H) ATTIVO IMMOBILIZZATO (E+F+G) (AI)	517.016.314	438.337.618	D) RISCONTI PASSIVI	74.169	54.082
I) CAPITALE INVESTITO (D+H) (CI)	797.494.475	750.654.911	E) TOTALE A PAREGGIO (A+B+C)	797.494.475	750.654.911



PRINCIPALI DATI FINANZIARI	2018-2019	2017-2018
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE (BANCA C/C E CASSA)	218.628.408	250.357.986
MARGINE DI TESORERIA (LI+LD)-PC	191.318.697	240.267.450
MARGINE DI STRUTTURA (PN+PCO)-AI	192.786.221	241.334.207
CASH FLOW della gestione reddituale	104.365.494	110.386.626

INDICI FINANZIARI	2018-2019	2017-2018
INDICE DI LIQUIDITA' IMMEDIATA LI/PC	2,50	3,53
INDICE DI LIQUIDITA' (LI+LD)/PC	3,18	4,39
INDICE DI DISPONIBILITA' (LI+LD+D)/PC	3,20	4,40
INDICE DI COPERTURA DELL'ATTIVO IMMOB.TO (PCO+PN)/AI	1,37	1,55
INDICE DI INDEBITAMENTO ((CI-PN)/PN)	0,48	0,41
CASH FLOW della gestione reddituale/ VALORE DELLA PRODUZIONE	44,30%	47,06%

INDICI REDDITUALI	2018-2019	2017-2018
R.O.E. (RN/PN)	1,22%	0,89%
R.O.I. (RO/CI)	2,85%	2,96%
INCIDENZA DEGLI ELEMENTI NON OPERATIVI (RN/RO)	0,29	0,21
R.O.S. (RO/RICAVI)	9,63%	9,47%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (RICAVI/CI)	0,30	0,31
COSTO LAVORO/VALORE DELLA PRODUZIONE	0,24	0,23
COSTO LAVORO/VALORE AGGIUNTO	0,34	0,33



Quanto al programma di valutazione del rischio di crisi aziendale, di seguito si riportano le possibili "soglie di allarme" strumentali alle finalità di quanto disposto dall'art. 6 del Decreto Legislativo 19 agosto 2016, n. 175:

- 1) la gestione della Società sia negativa per tre esercizi consecutivi: A – B ex art. 2425 cod. civ. (i.e. valore della produzione – costi della produzione);
- 2) la somma dei risultati degli ultimi tre esercizi abbia eroso il patrimonio netto in misura superiore al 10%;
- 3) le relazioni al bilancio redatte dalla Società di revisione e dal Collegio Sindacale rappresentino dubbi di continuità aziendale;
- 4) l'indice di struttura finanziaria, dato dal rapporto tra patrimonio netto più passivo consolidato e attivo immobilizzato, sia inferiore a 1.

Nella tabella che segue viene evidenziata la valorizzazione numerica degli indicatori sopra esposti.

Soglie di allarme ex art. 6 D.Lgs. 175/2016	2018-2019	2017-2018	2016-2017
REDDITO OPERATIVO (RO pari ad A-B conto economico)	22.694.383	22.218.989	24.273.083
RISULTATO D'ESERCIZIO (RN)	6.582.527	4.730.225	8.773.688
INDICE DI COPERTURA DELL'ATTIVO IMMOB.TO (PCO+PN)/AI	1,37	1,55	1,79

Si evidenzia inoltre che le Relazioni precedentemente emesse dal Collegio Sindacale e dalla Società di Revisione non hanno rappresentato dubbi di continuità aziendale fatte salve le considerazioni legate alla scadenza della concessione.

6 - PARTECIPAZIONI

Nel prospetto che segue vengono riepilogate le partecipazioni detenute dalla società al 30.06.2019.

SOCIETÀ	SEDE		CAPITALE SOCIALE			PARTECIPAZIONE S.P.A. AUTOVIE VENETE	
			NUMERO AZIONI O QUOTE	VALORE NOMINALE	VALORE COMPLESSIVO	%	NUMERO AZIONI O QUOTE
ALTRE IMPRESE:							
CAF INTERREGIONALE DIPENDENTI S.r.l.	Vicenza Via Ontani n. 48	30.06.2018	529.300	0,52	275.756,00	0,00%	1
		Incrementi decrementi					
		30.06.2019	529.300	0,52	275.756,00	0,00%	1
CONSORZIO AUTOSTRADALE ITALIANE ENERGIA	Roma via A. Bergamini n. 50	30.06.2018			113.949,00	1,60 % (**)	1.817,41
		Incrementi decrementi					
		30.06.2019			113.949,00	1,60 % (**)	1.817,41
PEDEMONTANA VENETA S.p.A. in liquidazione	Verona Via Flavio Gioia n. 71	30.06.2018	12.000	500,00	6.000.000,00	8,00%	960
		Incrementi decrementi					
		30.06.2019	12.000	500,00	6.000.000,00	8,00%	960

(**) S.p.A. Autovie Venete detiene una quota pari a tale importo.



7 - DESCRIZIONE DEI PRINCIPALI RISCHI

Si riporta di seguito una sintetica descrizione dei principali rischi e incertezze ai quali la Società è esposta.

7.1 – RISCHI NORMATIVI

Nei paragrafi della Relazione dedicati ai rapporti con l'Ente Concedente si sono ampiamente descritte le vicende inerenti la dichiarazione dello stato di emergenza avvenuta con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di data 11 luglio 2008 e la successiva nomina del Commissario Delegato avvenuta con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702, del 5 settembre 2008, stato di emergenza confermato e prorogato sino al 31 dicembre 2020.

Quanto alla revisione della Convenzione di Concessione del 7 novembre 2007 e dei relativi allegati, attuata con l'Atto Aggiuntivo del 18 novembre 2009 e con l'Atto Integrativo del 4 novembre 2011, si segnala la situazione di stallo venutasi a creare con riferimento al processo di approvazione del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione e del relativo Piano Economico Finanziario sottoscritto da ultimo, il 19 luglio 2018.

Sul punto si rileva come le recenti Deliberazioni CIPE n. 38/2019 e n. 39/2019 adottate nella seduta del 24 luglio 2019 ad oggi in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, inerenti il *“criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (periodo transitorio)”* e l'*“approvazione dell'accordo di cooperazione relativo alla tratta autostradale A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia [ex Autovie Venete]”,* potrebbero finalmente favorire la definizione dei rapporti convenzionali con il Concedente anche relativamente al periodo successivo all'intervenuta scadenza della concessione, con ciò confermando l'impostazione adottata dalla Società nella redazione del bilancio d'esercizio chiuso al 30 giugno 2018 e dirimendo le incertezze regolatorie che hanno caratterizzato gli ultimi esercizi sociali.

Nel particolare avuto riguardo ai contenuti della Delibera n. 38/2019 che ha raccomandato al Concedente di salvaguardare le specifiche pattuizioni convenzionali vigenti nella disciplina del periodo successivo all'intervenuta scadenza della concessione, rimane ora da verificare l'effettivo recepimento di tali raccomandazioni negli atti in fase di predisposizione.

Tale Delibera CIPE n. 38/2019 evidenzia infatti la necessità di addivenire quanto prima alla definizione di un Piano Finanziario che rappresenti la disciplina del periodo intercorrente dalla scadenza della concessione sino all'effettivo subentro del nuovo concessionario.

La suddetta esigenza di celerità emerge altresì dai contenuti della Delibera CIPE n. 39/2019 relativa all'approvazione della Convenzione che regolerà i rapporti tra il Concedente e la Società che subentrerà nella gestione delle tratte attualmente assentite ad Autovie Venete, Accordo che individua i tempi del perfezionamento dell'operazione.

Qualora il suddetto quadro venisse effettivamente confermato con la registrazione da parte della Corte dei Conti delle Delibere CIPE n. 38/2019 e 39/2019 e l'effettivo recepimento dei contenuti delle stesse nei documenti in corso di definizione con il Concedente, verrebbe significativamente ridimensionato lo scenario dell'eventuale avvio di un potenziale contenzioso nei confronti del Concedente a tutela della posizione della Società.

Quanto alla più generale disciplina dell'affidamento delle concessioni autostradali e alle incertezze segnalate nelle Relazioni dei precedenti esercizi in merito al c.d. affidamento in

house, si ritiene che le stesse possano ritenersi superate in considerazione del positivo parere reso dal Consiglio di Stato nell'adunanza del 20 giugno 2018, dalla favorevole pronuncia resa nel medesimo contesto dalla stessa Commissione Europea (DG Grow) in data 11 novembre 2018 nonché, da ultimo, dai contenuti della Delibera CIPE n. 39 del 24 luglio 2019.

Permane tuttavia l'opportunità di mantenere un atteggiamento prudente in attesa dell'effettivo riscontro sulla positiva definizione dei processi avviati un tanto nella consapevolezza dell'impegno e delle complessità che tutti i soggetti interessati, ivi inclusi i soggetti finanziatori, incontreranno nella programmazione delle proprie attività.

Le suddette incertezze, associate a quelle descritte nel successivo paragrafo 7.3, hanno - e potranno avere in futuro, senza la possibilità di fare alcuna previsione in merito - effetti che possono condizionare, in modo anche significativo, la disponibilità di risorse finanziarie, l'operatività e la redditività della Società.

Merita sottolineare come gli effetti del sopra descritto quadro di incertezza non si siano riverberati solamente sul piano dei rapporti giuridici con il Concedente ma abbiano condizionato significativamente anche l'operatività della Società impedendo alla stessa di garantire la copertura finanziaria necessaria all'avvio di nuove ed ulteriori iniziative da parte del Commissario Delegato per la risoluzione dell'emergenza lungo la A4 Venezia –Trieste.

7.2 – RISCHIO TRAFFICO

Il traffico complessivamente ha registrato nel corso dell'esercizio appena conclusosi un ulteriore rallentamento rispetto alla flessione registrata nel corso dell'esercizio 2017/2018, effetto di una significativa riduzione della componente veicolare leggera non più compensata dalla crescita dei veicoli pesanti, che hanno segnato un rallentamento.

Decisamente più marcata la contrazione nel I° semestre, in particolare per il traffico leggero, evidente effetto anche nel corso di questo esercizio del restringimento di carreggiata in A4 per il cantiere di realizzazione della Terza Corsia, la cui estensione si è ampliata in prossimità degli ultimi mesi dell'esercizio dal nodo di Portogruaro fino ad oltre il nodo di Palmanova con uno sviluppo complessivo di quasi 40 km senza soluzione di continuità.

Anche in un confronto con gli andamenti del settore e delle reti autostradali geograficamente contigue alla tratta di A4 gestita, emerge in modo palese questa situazione di criticità e di controtendenza del traffico leggero rispetto alla crescita registrata dal settore.

Anche le prime evidenze, non ancora consolidate, del bimestre luglio-agosto 2019 confermano – pur in assenza di una reale offerta infrastrutturale alternativa – la sempre più marcata tendenza della componente veicolare leggera a cercare alternative alla permanenza sulla rete autostradale, dato a cui si affiancano preoccupanti segnali di una non trascurabile decelerazione del traffico pesante fino a segnare anche tassi negativi di variazione rispetto all'omologo periodo dell'esercizio scorso.

Analizzando brevemente le prospettive del contesto macroeconomico nazionale e internazionale, permangono notevoli rischi di revisione al ribasso effetto di possibili misure protezionistiche e dell'aumento delle tensioni commerciali a livello globale oltre che del permanere dell'attuale rallentamento della crescita del PIL a livello mondiale, pur in un contesto di politiche monetarie accomodanti. Per l'Europa, oltre ad un'incertezza politica diffusa, il nodo principale sembra costituito dall'annosa questione "Brexit" che si aggiunge a possibili difficoltà del settore manifatturiero più esposto al commercio internazionale.

In un contesto di generale debolezza della crescita economica nel panorama europeo, l'economia italiana si conferma in maggiore sofferenza per incertezze politiche e volatilità dei mercati finanziari: per il 2019 le previsioni confermano l'Italia all'ultimo posto con una crescita stimata del PIL che si ferma poco oltre lo zero - rispetto ad una ipotesi di crescita per la zona



euro appena al di sopra del punto percentuale - mentre per il 2020-2021 l'ipotesi di posizionamento proposto dalle ultime stime è comunque inferiore al punto percentuale.

Di un certo interesse, posta la geolocalizzazione della rete gestita, le previsioni di crescita del PIL proposte dall'European Economic Forecast di luglio 2019 per le economie emergenti orbitanti lungo la porzione orientale del Corridoio Mediterraneo: Slovenia, Ungheria, Slovacchia, Polonia e Romania si confermano attestare in una forbice tra il 3% e il 4,5% nel 2019-2020.

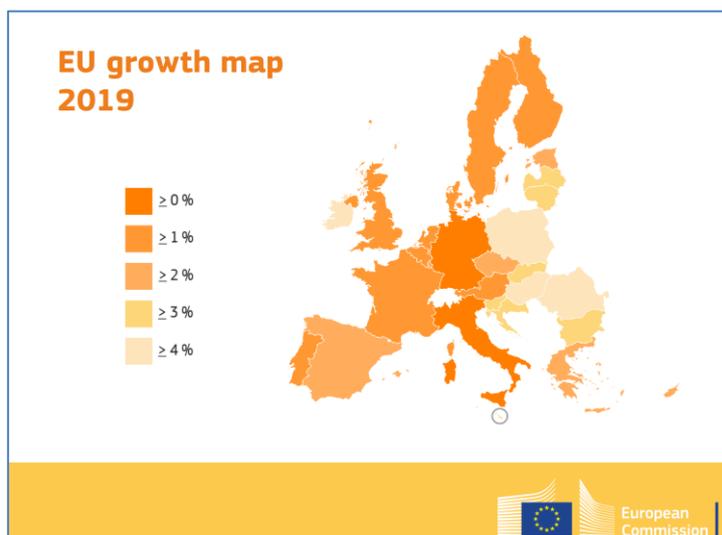


Figura 1 – Previsioni di crescita del PIL in UE nel 2019 (Fonte EC)

Alla luce di quanto brevemente illustrato, l'incertezza sulle prospettive economiche nel medio termine e le condizioni contingenti di potenziamento della rete che interesseranno quanto meno anche il prossimo esercizio, permangono come elementi caratterizzanti il contesto in cui opera la Concessionaria, consigliando di non escludere la possibilità di ripercussioni significative sui flussi di traffico.

L'andamento del traffico, ha subito nel corso dell'esercizio appena concluso un significativo rallentamento.

Come già evidenziato in altra parte della Relazione sulla gestione, i veicoli-chilometro hanno registrato complessivamente una riduzione di poco meno di un punto percentuale frutto di una evidente flessione del traffico leggero parzialmente compensata dalla ancora positiva progressione del traffico pesante. Peraltro, nel secondo semestre il rallentamento è stato generalizzato sull'infrastruttura gestita per tutte le classi tariffarie di traffico: all'aggravarsi del calo della classe A si è associata una flessione nella crescita del pesante.

Si sono pertanto acuiti i primi segnali già registrati durante gli ultimi mesi dello scorso esercizio, sicuramente effetto – come peraltro già preannunciato nella Relazione al bilancio 2016-2017 – del restringimento di carreggiata in A4 per il cantiere di realizzazione della Terza Corsia, inizialmente approntato tra il Ponte sul Tagliamento e lo svincolo di San Giorgio e nel corso dell'esercizio prolungato fino ad oltre il nodo di Palmanova con un'estensione complessiva di circa 30 km.

Anche in un confronto con gli andamenti del settore e delle reti autostradali geograficamente contigue alla tratta di A4 gestita, emerge in modo palese questa situazione di problematicità, in particolare del traffico leggero, che sconta tassi di decrescita rispetto alla crescita complessiva del settore, mentre il dato del traffico pesante si è dimostrato sostanzialmente in

sintonia con la media di comparto.

Anche le prime evidenze, non ancora consolidate, del bimestre luglio-agosto 2018 confermano – seppure in assenza di una reale offerta infrastrutturale alternativa – la sempre più marcata tendenza della componente veicolare leggera a cercare alternative alla permanenza sulla rete autostradale, dato a cui si affiancano primi preoccupanti segnali di una non trascurabile decelerazione del traffico pesante fino a segnare anche tassi negativi di variazione rispetto agli omologhi periodi dell'esercizio scorso.

Analizzando brevemente le prospettive del contesto macroeconomico nazionale e internazionale, sono concordi le posizioni espresse dai principali osservatori politico-economici italiani e internazionali che pur ritenendo acquisita una certa solidità della ripresa economica guidata a livello globale dagli Stati Uniti e a livello Europeo dalla Germania, paventano come ancora presenti una serie di rischi che potrebbero mutare repentinamente al ribasso lo scenario: in particolare le tensioni commerciali dettate da orientamenti protezionistici e l'aumento dell'incertezza politica in alcuni Stati chiave europei che si estende all'intera architettura istituzionale dell'eurozona.

Guardando all'ambito domestico, le ultime proiezioni per l'Italia sono più caute rispetto all'inizio dell'anno e prevedono una crescita del PIL sostanzialmente appiattita su una soglia di un punto percentuale per il biennio 2018-2019. Pur in un contesto di generale rallentamento – già conclamato nel secondo trimestre 2018 – della crescita economica nel panorama europeo, l'economia italiana sembra essere quella più in sofferenza e sulla quale gravano incertezze politiche e di volatilità dei mercati finanziari che rendono il quadro più fragile che altrove.

Di un certo interesse, posta la geolocalizzazione della rete gestita, le previsioni di crescita del PIL proposte dall'European Economic Forecast di luglio 2018 per le economie emergenti orbitanti lungo la porzione orientale del Corridoio Mediterraneo: dalle figure sottostanti si evince che Slovenia, Ungheria, Slovacchia, Polonia e Romania dovrebbero attestarsi – seppur in diminuzione tra 2018 e 2019 – in una forbice tra il 3% e il 5%.

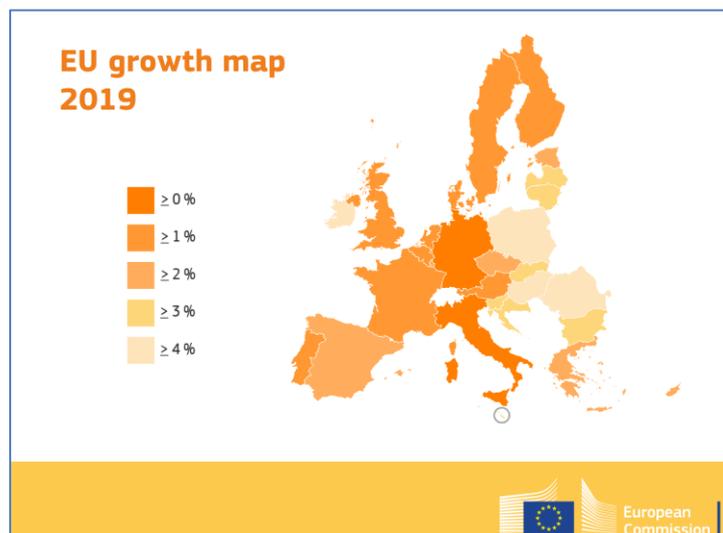


Figura 2 – Previsioni di crescita del PIL in UE nel 2019 (Fonte EC)

Alla luce di quanto brevemente illustrato, l'incertezza sulle prospettive economiche nel medio termine e le condizioni contingenti di potenziamento della rete che interesseranno quanto meno anche il prossimo biennio, costituiscono elementi caratterizzanti il contesto in cui opera la Concessionaria e consigliano di non escludere la possibilità di ripercussioni – anche rilevanti – sui flussi di traffico.

7.3 – RISCHIO TARIFFA

Il vigente quadro normativo di riferimento attribuisce alla Società il calcolo dell'incremento tariffario annuo in base a parametri definiti nello strumento convenzionale e trasmesso all'Ente Concedente; quest'ultimo, previa apposita istruttoria, deve a sua volta formulare una propria proposta, da approvare con Decreto Interministeriale del Concedente Ministero delle Infrastrutture di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Come già evidenziato, l'OPCM n. 3702/08 e s.m.i. ha introdotto innovazioni anche in materia tariffaria: l'articolo 6, comma 4, infatti, statuisce che *“Il Commissario Delegato provvede all'istruttoria tecnica relativa allo stato di avanzamento lavori, relativamente agli interventi di cui all'articolo 1 ai fini dell'adozione dei provvedimenti di competenza dell'ANAS in materia tariffaria”*.

Dall'esame della dinamica tariffaria degli ultimi anni emerge un orientamento scostante da parte del Concedente rispetto alle istanze della Società e ai contenuti del Piano Economico Finanziario, spesso risolti con l'adozione di un provvedimento "provvisorio" sugli adeguamenti tariffari annuali e rinviando la regolazione definitiva all'atto di aggiornamento del Piano Economico Finanziario, che peraltro risulta ancora in corso di definizione.

Da ultimo, con Decreto Interministeriale n. 576 del 31 dicembre 2018, a fronte della richiesta di adeguamento della tariffa avanzata dalla Società pari al 1,48%, il MIT di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze ("MEF") non ha riconosciuto ad Autovie Venete alcun adeguamento tariffario per l'anno 2019.

Nel complesso, tuttavia, qualora dovessero essere rispettati i tempi al momento ipotizzati per il passaggio della concessione al nuovo soggetto subentrante e fermo restando che con la definizione dell'indennizzo vi sarà necessariamente la composizione anche delle questioni aperte, il rischio tariffa pare contenuto nei termini già assorbiti dalla Società. Un tanto anche in considerazione del fatto che le recenti deliberazioni assunte dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) in materia tariffaria – anche in virtù dell'ampliamento delle relative competenze alle concessionarie in essere e tra le quali rientra quello di stabilire *“sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione”* - non hanno riguardato Autovie Venete.

Ciò nonostante, pur rinviando a quanto esposto in Nota Integrativa, merita in ogni caso ricordare come il concomitante effetto del rallentamento nella realizzazione degli investimenti programmati e dell'andamento dei volumi di traffico, associato all'intervenuta scadenza della concessione, abbia indotto la Società ad accantonare in apposito fondo le somme di cui potrebbe risultare debitrice nei riguardi del Concedente in ragione dell'attuale livello tariffario.

A tal proposito, si segnala che la Società ha presentato in data 3 dicembre 2018 all'Agenzia delle Entrate una istanza di interpello finalizzata a conoscere il corretto trattamento fiscale da riservare allo stanziamento imputato nella voce debito di poste figurative.

Con comunicazione di data 12 luglio 2019, l'Agenzia delle Entrate ha reso il proprio parere ritenendo nel merito *“non possibile dedurre nel 2018 gli accantonamenti relativi al “debito per poste figurative” stanziati nell'esercizio 2018 e negli esercizi precedenti”*.

Nel particolare, l'Agenzia delle Entrate ha rilevato che *“le tempistiche puntuali con cui la Concessione sarà assegnata al nuovo gestore non sono governabili né conoscibili dalla Società” e pertanto trattasi in una posta stimata nella data di sopravvenienza e che la deducibilità dell'onere, sarà ammessa “al verificarsi dell'evento a fronte del quale è stato effettuato l'accantonamento”* con ciò lasciando sostanzialmente aperte le valutazioni sulle possibili modalità di recupero di detto credito fiscale.



7.4 – RISCHI FINANZIARI

Si ricorda che, sin dal 1° aprile 2007, la gestione delle risorse finanziarie è stata accentrata in capo a Friulia S.p.A., che, per conto di Autovie Venete, provvede ad accendere, presso soggetti abilitati, rapporti connessi all'impiego delle risorse finanziarie.

Il Consiglio di Amministrazione nel corso della seduta del 24 giugno 2014, sulla scorta degli impegni contenuti del Contratto di Finanziamento sottoscritto con CDP ed in considerazione del fattivo e concreto ruolo da sempre svolto dalla capogruppo Friulia S.p.A. nell'ambito delle attività volte al reperimento delle risorse finanziarie necessarie per la realizzazione delle opere inserite nel piano degli investimenti, ha deliberato la riscrittura dell'originaria Convenzione novando in tal modo, a decorrere dal 1° luglio 2014, la disciplina oltre che per la c.d. "*gestione accentrata delle risorse finanziarie*" anche per le ulteriori attività svolte da Friulia S.p.A. ed inerenti i "*servizi di consulenza e assistenza, con particolare riguardo alla gestione, strutturazione e riorganizzazione del debito*" della Società, Convenzione, da ultimo esaminata dal Consiglio di Amministrazione in data 22 marzo 2019, tutt'ora vigente.

Si segnala il permanere di una consistente liquidità disponibile, pur in parte erosa nel corso dell'esercizio dall'andamento degli investimenti, nonché il permanere dell'assenza di titoli in giacenza, situazione dettata fondamentalmente dai vincoli alle politiche di investimento posti dal Contratto di Finanziamento con CDP nonché dalle sfavorevoli condizioni dei mercati finanziari.

Con riferimento al rischio di credito, al netto della tematica inerente l'intervenuta scadenza della Convenzione di Concessione, si ritiene possibile affermare che le attività commerciali della Società continuano a vantare un'adeguata qualità creditizia e ciò nonostante il generale ed obiettivo aumento delle incertezze connesse al sistema regolatorio e tariffario che hanno interessato l'intero settore autostradale.

Quanto al rischio connesso alle oscillazioni dei tassi di interesse, che senz'altro condiziona la politica di investimento delle giacenze presenti sui conti correnti attivi, negoziati a tassi variabili, lo stesso potrebbe ripercuotersi sui Contratti di Finanziamento sottoscritti con Cassa Depositi e Prestiti e con Banca Europea per gli Investimenti, peraltro non ancora utilizzati, ove in ogni caso lo *spread* contrattualizzato appare particolarmente favorevole alla Società. Pur non essendo presenti, al 30 giugno 2019, operazioni relative a strumenti derivati sui tassi di interesse, si rappresenta che la Società ha avviato le attività preliminari per dar corso all'individuazione dello strumento finanziario maggiormente adeguato atto a garantire la copertura del rischio tasso in coerenza con i Contratti di Finanziamento sottoscritti il 27 febbraio 2017 che tuttavia verrà perfezionato solo qualora vi fosse l'effettiva esigenza di utilizzo di detti finanziamenti.

Relativamente al rischio di liquidità è possibile affermare che risultano assicurate le disponibilità finanziarie indispensabili per coprire le opere già definitivamente aggiudicate e/o contrattualizzate dal Commissario Delegato, ferma restando la necessità di una puntuale verifica circa la sussistenza delle stesse qualora fosse richiesto l'avvio di nuove iniziative da parte del Commissario Delegato.

In particolare, così come meglio descritto al paragrafo 1.3, nel ricordare che a seguito dell'avvenuto superamento di tutte le condizioni sospensive dei contratti c.d. "esistenti", entrambi i Contratti di Finanziamento sottoscritti con CDP il 6 ottobre 2015 sono pienamente efficaci, in data 27 febbraio 2017 si è giunti alla sottoscrizione di due nuovi Contratti di Finanziamento con BEI e CDP dell'importo complessivo pari a 600 milioni di Euro con durata sino al 2029 – le cui linee di finanziamento, in accordo con gli Istituti Finanziatori, sono state ridotte ad Euro 500 milioni - nonché dei relativi allegati unitamente ai testi necessari all'estensione della garanzia di Pegno sui conti correnti e l'estensione della garanzia di Pegno su crediti Convenzione.



Tali risorse, associate alle fonti generate autonomamente dalla Società, garantiscono, senza soluzione di continuità, la copertura finanziaria delle opere avviate dal Commissario Delegato per la realizzazione della Terza Corsia dell'autostrada A4, in particolare il 1° e 2° sublotto del Quarto Lotto (Gonars - nodo di Palmanova), la realizzazione dell'intero Terzo Lotto (Alvisopoli - Gonars), il 1° sublotto del Secondo Lotto (Portogruaro - Alvisopoli). Quanto alla valutazione sulla copertura finanziaria delle attività propedeutiche e preliminari alla realizzazione del 2° e 3° sublotto del Secondo Lotto (espropri, interferenze, cavalcavia, ecc...), copertura rientrante nei contratti di finanziamento di cui sopra, la Società ha ritenuto di assumere una condotta particolarmente prudente in ragione della situazione di indeterminatezza che ha caratterizzato pressoché l'intero esercizio 2018/2019 associato al mancato riconoscimento dell'adeguamento tariffario, con ciò condizionando inevitabilmente anche l'azione del Commissario Delegato che allo stato attuale non ha ancora dato avvio ad ulteriori iniziative programmate.

In ogni caso, l'analisi sui fabbisogni finanziari della Società, non evidenzia come probabile il ricorso all'effettivo utilizzo dei finanziamenti in parola nel corso del prossimo esercizio peraltro limitato a soli sei mesi (1 luglio 2019 - 31 dicembre 2019).



8 – CONCLUSIONI

Signori Azionisti,

l'organo amministrativo della Società, il cui rinnovo è avvenuto nel corso dell'Assemblea dei Soci dello scorso 6 maggio che, in un'ottica di continuità ha confermato sostanzialmente la precedente composizione limitando la durata del mandato all'approvazione del bilancio relativo all'esercizio che si andrà a chiudere il 31 dicembre 2019, ha profuso tutto il possibile impegno nel perseguimento degli obiettivi peraltro delineati dallo stesso Socio di riferimento, improntati alla composizione dello stato di emergenza lungo la A4 attraverso il completamento delle opere in fase di realizzazione e garantendo la manutenzione dell'infrastruttura esistente, ferma restando la massima attenzione posta nel perseguimento dell'efficienza gestionale nell'ottica della preservazione del valore del patrimonio.

La preservazione del patrimonio aziendale è stata altresì perseguita attraverso una intensa attività di interlocuzione con il Concedente e con le competenti strutture ministeriali al fine di poter giungere ad una adeguata disciplina regolatoria non solo relativamente al periodo sino alla scadenza della concessione, che rimane a tutt'oggi in attesa di definizione in ragione del mancato perfezionamento dell'iter approvativo del Secondo Atto Aggiuntivo sottoscritto, da ultimo, il 19 luglio 2018, ma soprattutto per il periodo successivo e sino all'effettivo subentro del nuovo concessionario.

Tale impegno, che ha dovuto altresì scontare le difficoltà e le incertezze normative e regolatorie che come noto hanno interessato l'intero settore autostradale negli ultimi anni, le incertezze dei mercati finanziari e - necessariamente - le problematiche connesse alla strutturazione del processo di affidamento in house della nuova concessione ad una società interamente controllata dalle Regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto, ha infine senz'altro contribuito all'adozione da parte del CIPE nella seduta del 24 luglio 2019 della Delibera n. 38/2019 concernente il *“criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (periodo transitorio)”*.

I contenuti di tale Delibera, unitamente a quelli della successiva Delibera n. 39 inerente l'*“approvazione dell'accordo di cooperazione relativo alla tratta autostradale A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia [ex Autovie venete]”*, qualora confermati con la registrazione da parte della Corte dei Conti e la relativa pubblicazione nonché con l'effettivo recepimento nei documenti in corso di definizione con il Concedente relativi alla disciplina regolatoria applicabile ad Autovie Venete sino all'effettivo subentro del nuovo concessionario, consentirebbero di guardare con maggiore ottimismo alla possibilità di definire, in tempi ragionevolmente brevi, il passaggio della concessione nelle mani della Società Autostrade Alto Adriatico e, comunque favorire, in ogni caso, la prosecuzione dei lavori di completamento della Terza Corsia.

Come riferito nell'ambito degli specifici paragrafi della presente Relazione, si conferma il positivo andamento dei lavori per la realizzazione della Terza Corsia lungo la A4 nel tratto che collega Portogruaro a Palmanova che, completata la realizzazione dell'opera ritenuta tecnicamente più complessa e impegnativa rappresentata dal Ponte sul Fiume Tagliamento, sono oramai prossimi alla conclusione.

Questo obiettivo ha da sempre rappresentato la priorità assoluta anche al fine di contenere gli inevitabili disagi che i cantieri generano sul regolare flusso veicolare.

Tuttavia la situazione di indeterminatezza che ha caratterizzato pressoché l'intero esercizio 2018/2019 e il mancato riconoscimento dell'adeguamento tariffario per l'anno 2019 hanno di



fatto rallentato l'azione del Commissario Delegato che, prudenzialmente, ha ritenuto di non dare avvio ad alcune opere già programmate con ciò facendo emergere come il positivo e rapido processo di trasferimento della nuova concessione rappresenti il presupposto per il pronto avvio delle ulteriori iniziative necessarie per il completamento del progetto di realizzazione della Terza Corsia anche nei sublotti che interessano la tratta da Portogruaro a San Donà di Piave.

Nel confermare, pertanto, il presupposto della continuità aziendale, che in prospettiva parrebbe obiettivamente limitato nel tempo in ragione di quanto sopra rappresentato, fondato sull'avvenuto riconoscimento della validità dei contenuti dell'Atto Integrativo alla Convenzione di concessione sottoscritto nel novembre 2011, nonché dei contenuti del Secondo Atto Aggiuntivo, è possibile altresì affermare che la Società risulta essere nelle condizioni di soddisfare le necessità finanziarie derivanti dagli impegni sino ad oggi assunti dal Commissario Delegato.

Nel ringraziare i Sindaci, i Revisori e il personale tutto per la collaborazione prestata, il Consiglio di Amministrazione, in coerenza con quanto rappresentato nell'ambito della presente Relazione sulla gestione e alle voci illustrate nel bilancio al 30 giugno 2019 composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario, e dalla nota integrativa che consuntiva un utile pari ad Euro 6.582.526,53, quanto alla proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite di cui al comma 22-septies dell'articolo 2427 del codice civile, propone all'Assemblea dei Soci:

- di destinare alla "riserva legale" un importo di Euro 329.126,33;
- di destinare alla "riserva straordinaria" un importo di Euro 5.595.152,69;
- di destinare all'erogazione di dividendi un importo di Euro 658.247,51, in misura di Euro 0,00109399 per ciascuna azione in circolazione.

Vi invitiamo, pertanto, ai sensi di Legge e di Statuto, a voler assumere le deliberazioni di Vostra competenza.

Trieste, 27 settembre 2019

S.p.A. Autovie Venete
per il Consiglio di Amministrazione
IL PRESIDENTE ED
AMMINISTRATORE DELEGATO
Ing. Maurizio Castagna



Prospetti di bilancio



PROSPETTI DI BILANCIO 2018/2019
STATO PATRIMONIALE
ATTIVO

Valori espressi in unità di Euro

	30.06.2019	30.06.2018
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti:	0	0
B) Immobilizzazioni:		
I - Immobilizzazioni immateriali:		
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	960.594	798.913
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	118.920	120.823
6) immobilizzazioni in corso e acconti	14.200	95.166
7) altre	0	0
Totale immobilizzazioni immateriali (I)	1.093.714	1.014.902
II - Immobilizzazioni materiali:		
1) terreni e fabbricati	4.937.657	1.946.994
3) attrezzature industriali e commerciali	3.124.096	2.824.636
4) altri beni	108.548	108.548
5) immobilizzazioni materiali in corso ed acconti	0	13.100
6) beni gratuitamente devolvibili:		
a) autostrada A4-A23-A28 in esercizio	700.170.621	692.294.098
b) prolungamento autostrada A28 in esercizio	340.085.416	340.085.416
c) raccordo Villesse-Gorizia in esercizio	148.022.483	148.012.136
d) fondo ammortamento finanziario e contributi	(999.126.815)	(943.859.815)
Totale (a + b + c + d)	189.151.705	236.531.835
e) altri beni devolvibili attrezzature industriali e commerciali	0	0
f) immobilizzazioni devolvibili in corso ed acconti	316.860.044	194.216.450
Totale beni gratuitamente devolvibili (6)	506.011.749	430.748.285
Totale immobilizzazioni materiali (II)	514.182.050	435.641.563
III - Immobilizzazioni finanziarie:		
1) partecipazioni in:		
d bis) altre imprese	1.947	1.947
Totale Partecipazioni (1)	1.947	1.947
2) crediti:		
d bis) verso altri		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	0	296.836
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	688.582	684.404
Totale crediti verso altri (d bis)	688.582	981.240
Totale crediti (2)	688.582	981.240
Totale immobilizzazioni finanziarie (III)	690.529	983.187
Totale immobilizzazioni (B)	515.966.293	437.639.652
C) Attivo Circolante:		
I - Rimanenze:		
1) materiali di manutenzione e consumo	1.535.962	1.079.820
3) lavori in corso su ordinazione	5.730	41.019
Totale Rimanenze (I)	1.541.692	1.120.839
II - Crediti:		
1) verso clienti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	7.775.619	9.727.178
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale crediti verso clienti (1)	7.775.619	9.727.178
4) verso imprese controllanti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	316.317	0
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale crediti verso imprese controllanti (4)	316.317	0
5 quater) verso altri		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	50.812.144	49.208.732
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	1.050.021	994.802
Totale crediti verso altri (5 quater)	51.862.165	50.203.534
Totale crediti (II)	59.954.101	59.930.712
IV - Disponibilità liquide:		
1) depositi bancari e postali	213.033.047	245.517.463
3) danaro e valori in cassa	5.889.806	5.125.691
Totale disponibilità liquide (IV)	218.922.853	250.643.154
Totale attivo circolante (C)	280.418.646	311.694.705
D) Ratei e risconti attivi:		
1) ratei attivi	25.710	77.562
2) risconti attivi	1.083.826	1.242.992
Totale ratei e risconti attivi (D)	1.109.536	1.320.554
TOTALE ATTIVO	797.494.475	750.654.911





PROSPETTI DI BILANCIO 2018/2019
STATO PATRIMONIALE
PASSIVO

Valori espressi in unità di Euro

	30.06.2019	30.06.2018
A) Patrimonio netto:		
I - Capitale	157.965.739	157.965.739
II - Riserva da soprapprezzo delle azioni	2.451.099	2.451.099
III - Riserve di rivalutazione	1.428.659	1.428.659
IV - Riserva legale	23.421.281	23.184.770
V - Riserve statutarie	0	0
VI - Altre riserve:		
a) Riserva straordinaria	293.199.870	289.179.178
b) Riserva accantonamento introiti aum.tariffario 1/11 ÷ 31/12/85	363.068	363.068
c) Riserva contributi Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia costruzione autoporto Coccau	593.925	593.925
d) Riserva completamenti, innovazioni e ammodernamenti L.287/71	4.861.306	4.861.306
e) Riserva contributi Anas A28 Pordenone-Conegliano	2.582.285	2.582.285
f) Riserva arrotondamenti Euro	-2	-3
g) Riserva per valutazione partecipazioni al patrimonio netto	0	0
h) Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti	42.800.000	42.800.000
i) Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti P.F. 2007	3.597.600	3.597.600
l) Riserva vincolata per sanzioni e penali	25.000	25.000
m) Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti P.F. 2009	2.823.600	2.823.600
Totale Altre Riserve	350.846.652	346.825.959
VIII - Utile portato a nuovo	0	0
IX - Utile dell'esercizio	6.582.527	4.730.225
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	-5.262.890	-5.262.890
Totale patrimonio netto (A)	537.433.067	531.323.561
B) Fondi per rischi ed oneri:		
2) per imposte anche differite	13.225	8.471
4) altri fondi rischi ed oneri:		
a) fondo ripristino e sostituzione	15.753.000	15.938.247
b) altri fondi rischi ed oneri	139.424.473	110.046.679
Totale altri fondi rischi ed oneri (4)	155.177.473	125.984.926
Totale fondi per rischi ed oneri (B)	155.190.698	125.993.397
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	7.967.882	8.618.435
D) Debiti:		
4) debiti verso banche		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	294.445	285.168
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso banche (4)	294.445	285.168
6) acconti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	145.420	231.944
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	9.210.887	13.736.432
Totale acconti (6)	9.356.307	13.968.376
7) debiti verso fornitori		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	62.826.227	44.786.512
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso fornitori (7)	62.826.227	44.786.512
11) debiti verso imprese controllanti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	0	307.148
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso imprese controllanti (11)	0	307.148
11 bis) debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	0	13.495
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti (11 bis)	0	13.495
12) debiti tributari		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	9.467.172	10.381.636
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti tributari (12)	9.467.172	10.381.636
13) debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	2.278.320	2.356.742
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale (13)	2.278.320	2.356.742
14) altri debiti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	12.593.386	12.545.353
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale altri debiti (14)	12.593.386	12.545.353
Totale debiti (D)	96.815.857	84.644.430
E) Ratei e risconti passivi:		
1) ratei passivi	12.802	21.006
2) risconti passivi	74.169	54.082
Totale ratei e risconti passivi (E)	86.971	75.088
TOTALE PASSIVO	797.494.475	750.654.911





PROSPETTI DI BILANCIO 2018/2019
CONTO ECONOMICO

Valori espressi in unità di Euro

	30.06.2019	30.06.2018
A) Valore della produzione:		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	210.504.470	212.437.674
3) variazione dei lavori in corso su ordinazione	-35.289	-52.283
5) altri ricavi e proventi		
a) altri ricavi e proventi	24.849.151	21.413.099
b) contributi in conto esercizio	247.417	785.644
Totale altri ricavi e proventi (5)	25.096.568	22.198.743
Totale valore della produzione (A)	235.565.749	234.584.134
B) Costi della produzione:		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	3.220.672	2.200.472
7) per servizi	35.387.015	34.795.023
8) per godimento di beni di terzi	1.360.852	1.316.704
9) per il personale:		
a) salari e stipendi	37.209.817	37.272.004
b) oneri sociali	11.517.376	11.464.507
c) trattamento di fine rapporto	2.280.214	2.301.415
e) altri costi	5.236.344	3.649.574
Totale costi per il personale (9)	56.243.751	54.687.500
10) ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	840.099	774.482
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali		
- ammortamento finanziario delle immobilizzazioni materiali gratuitamente devolvibili	55.267.000	51.271.000
- ammortamento delle altre immobilizzazioni materiali	1.139.633	1.143.420
Totale ammortamento delle immobilizzazioni materiali	56.406.633	52.414.420
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	36.171	32.946
Totale ammortamenti e svalutazioni (10)	57.282.903	53.221.848
11) variazione delle rimanenze di materiali di manutenzione e di consumo	-456.142	69.420
12) accantonamenti per rischi	30.731.000	50.638.000
13) altri accantonamenti:		
a) accantonamento e utilizzo del fondo di ripristino e sostituzione:		
- accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	13.661.491	0
- utilizzo del fondo di ripristino e sostituzione	-13.846.738	-13.936.753
Totale altri accantonamenti (13)	-185.247	-13.936.753
14) oneri diversi di gestione	29.286.562	29.372.931
Totale costi della produzione (B)	212.871.366	212.365.145
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	22.694.383	22.218.989
C) Proventi e oneri finanziari:		
15) proventi da partecipazioni		
b) da imprese collegate	0	111.428
e) da altre imprese	0	858
Totale proventi da partecipazioni (15)	0	112.286
16) altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi dai precedenti:		
- da terzi	56.444	65.073
Totale proventi diversi dai precedenti (d)	56.444	65.073
Totale altri proventi finanziari (16)	56.444	65.073
17) interessi e altri oneri finanziari:		
e) verso terzi	2.488.412	2.534.212
Totale interessi e altri oneri finanziari (17)	2.488.412	2.534.212
17 bis) utile e perdite su cambi	416	255
Totale proventi e oneri finanziari (C) (15+16-17+/-17 bis)	-2.431.552	-2.356.598
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie:		
19) svalutazioni:		
a) di partecipazioni	9.159	17.144
Totale svalutazioni (19)	9.159	17.144
Totale delle rettifiche (D) (18-19)	-9.159	-17.144
Risultato prima delle imposte (A-B+C+D)	20.253.672	19.845.247
20) imposte sul reddito dell'esercizio		
a) imposte correnti	13.666.391	15.112.877
b) imposte differite e anticipate	4.754	2.145
Totale imposte sul reddito dell'esercizio	13.671.145	15.115.022
21) utile dell'esercizio	6.582.527	4.730.225





**PROSPETTI DI BILANCIO 2018/2019
RENDICONTO FINANZIARIO**

Valori espressi in unità di Euro

30.06.2019 30.06.2018

A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale

Utile (perdita) dell'esercizio	6.582.527	4.730.225
imposte sul reddito	13.671.145	15.115.022
Interessi passivi/(interessi attivi)	2.431.552	2.468.884
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	-32.289	-132.397
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	22.652.935	22.181.734
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi	32.930.967	39.017.662
Ammortamenti delle immobilizzazioni	57.246.732	53.188.902
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	36.171	32.946
Altre rettifiche per elementi non monetari	-912.841	-700.856
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	111.953.964	113.720.388
<i>Variazione del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(incremento) delle rimanenze	-420.853	121.704
Decremento/(incremento) dei crediti verso clienti	1.951.559	-3.246.342
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	18.039.715	15.090.037
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	211.018	143.778
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	11.883	-22.306
Altre variazioni del capitale circolante netto	-7.072.631	2.031.198
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	124.674.655	127.838.457
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	-2.554.219	-2.461.537
(Imposte sul reddito pagate)	-14.359.776	-12.008.121
Dividendi incassati	0	0
(Utilizzo dei fondi)	-3.395.166	-2.982.173
4. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche	104.365.494	110.386.626
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	104.365.494	110.386.626

B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento

<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
Investimenti	-135.017.274	-137.387.184
Contributi su immobilizzazioni passate in esercizio	0	0
Disinvestimenti	102.443	309.335
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
Investimenti	-999.877	-881.985
Disinvestimenti	0	0
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
Investimenti	0	0
Disinvestimenti	292.658	1.442.774
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
Investimenti	0	0
Disinvestimenti	0	0
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	-135.622.050	-136.517.060

C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento

<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	9.277	261.414
Accensione finanziamenti	0	0
Rimborso finanziamenti	0	0
<i>Mezzi propri</i>		
Aumento di capitale a pagamento	0	0
Cessione (acquisto) di azioni proprie	0	0
Dividendi e acconti su dividendi pagati	-473.022	-877.368
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	-463.745	-615.954

Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A+B+C)	-31.720.301	-26.746.388
Disponibilità liquide iniziali	250.643.154	277.389.542
Di cui depositi bancari e postali	245.517.463	273.167.421
Di cui danaro e valori in cassa	5.125.691	4.222.121
Disponibilità liquide finali	218.922.853	250.643.154
Di cui depositi bancari e postali	213.033.047	245.517.463
Di cui danaro e valori in cassa	5.889.806	5.125.691







Nota integrativa



1. PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E CRITERI DI VALUTAZIONE

Premessa

Come noto in data 31 marzo 2017 è intervenuta la scadenza naturale della Convenzione di concessione.

Sul punto, si evidenziano i contenuti della lettera trasmessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 06 febbraio 2017 a mezzo della quale l'Ente Concedente, nelle more della definizione del nuovo assetto concessorio, ha chiesto ad Autovie Venete di proseguire nella gestione della concessione secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione Vigente e dei relativi Atti Aggiuntivi ed Integrativi, ciò anche al fine di garantire l'espletamento del servizio autostradale senza soluzione di continuità.

Inoltre si evidenzia che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella citata comunicazione ha reso noto che, con riferimento alla realizzazione degli investimenti, la Società dovrà proseguire la realizzazione del programma di adeguamento dell'infrastruttura in attuazione alle disposizioni convenzionali, tenuto conto delle specifiche competenze attribuite al Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 ed il raccordo Villesse – Gorizia.

A conferma di tale posizione, si segnala che in data 08 marzo 2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con riferimento alla scadenza della polizza fideiussoria di buona esecuzione della gestione operativa della concessione, ha formalmente richiesto una proroga della stessa in ottemperanza a quanto prescritto dall'art. 5 della Convenzione Unica vigente. A tale richiesta la Società ha prontamente adempiuto estendendo la citata garanzia sino al 31 marzo 2019 con proroga al 31 marzo 2020 effettuata in data 4 marzo 2019.

Tenuto conto di quanto sopra esposto e nelle more della definizione del passaggio della concessione al nuovo concessionario, ad oggi ancora in fase di perfezionamento, anche il presente bilancio d'esercizio, è stato redatto in conformità alle disposizioni del Codice Civile artt. 2423 – 2427 bis, interpretate ed integrate dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano Contabilità (OIC) nella prospettiva della continuità aziendale.

Permangono talune problematiche del passato che hanno portato alla redazione e rappresentazione dei bilanci delle società autostradali in base, ove possibile, a principi contabili statuiti e quand'essi mancassero, applicando prassi contabili che, comunque rispettose del principio generale della prudenza, hanno tenuto conto delle norme convenzionali disciplinanti in modo specifico le poste caratteristiche del settore.

Nell'intento di armonizzare e rappresentare alla luce della legislazione vigente la situazione anzidetta, complessa per i vincoli oggettivi che ne emergono e, tenendo sempre come punto di riferimento il principio generale della chiarezza, della correttezza e della veridicità nell'espone i conti della Società, gli Amministratori hanno redatto il bilancio secondo i principi di rappresentazione ed i criteri di valutazione di seguito illustrati.

A partire dall'esercizio 2006, la S.p.A. Autovie Venete è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte della capogruppo Friulia S.p.A. – Finanziaria Regionale del Friuli Venezia Giulia. In allegato viene riportata l'informativa di cui all'art. 2497 bis del Codice Civile.

Il bilancio è redatto in unità di Euro.

Come più diffusamente illustrato nella relazione sulla gestione, con ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 5 settembre 2008, il Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia è stato nominato Commissario delegato per l'emergenza determinatasi nel



settore del traffico e della mobilità nell'area interessata dalla realizzazione della terza corsia del tratto dell'autostrada A4 tra Quarto d'Altino e Villesse nonché dell'adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse-Gorizia. In base a quanto prescritto dalla citata ordinanza il Commissario delegato provvede al compimento di tutte le iniziative finalizzate alla sollecita realizzazione delle opere commissariate e può adottare, in sostituzione dei soggetti competenti in via ordinaria, gli atti e i provvedimenti occorrenti alla urgente realizzazione delle stesse.

Con OPCM n. 3954 d.d. 22.07.2011 la carica di Commissario delegato per l'emergenza era stata attribuita al dott. Riccardo Riccardi. Con decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri d.d. 22.12.2012 il ruolo di Commissario delegato è stato nuovamente assegnato al Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, carica attualmente ricoperta dal dott. Massimiliano Fedriga. Lo stesso decreto prorogava lo stato di emergenza sino al 31.12.2014.

Con decreto d.d. 20.01.2015 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale in data 28.01.2015 la Presidenza del Consiglio dei Ministri prorogava, lo stato di emergenza a tutto il 31.12.2016.

Con successivi decreti d.d. 23.12.2016, 29.12.2017 e 31.12.2018 la stessa Presidenza del Consiglio dei Ministri prorogava lo stato di emergenza a tutto il 31.12.2017, 31.12.2018 e 31.12.2020.

L'elenco delle opere oggetto di commissariamento è riportato nel paragrafo a commento della voce immobilizzazioni materiali.

A seguito dell'introduzione della figura del Commissario delegato, la società e l'Anas hanno sottoscritto in data 18 novembre 2009 un atto aggiuntivo alla convenzione vigente con conseguente aggiornamento del relativo piano finanziario. Detto documento è divenuto pienamente efficace a seguito della sottoscrizione dell'atto di recepimento delle prescrizioni formulate dal Cipe avvenuta il 22.12.2010.

In data 4 novembre 2011, al fine di meglio precisare alcuni aspetti del rapporto concessionario in essere, è stato stipulato con l'Ente Concedente un "atto integrativo alla convenzione". Il documento è divenuto pienamente operativo a seguito della sua registrazione alla Corte dei Conti avvenuta in data 23.02.2012.

Nel marzo 2018 la Società ha sottoscritto con l'Ente concedente il "Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 7 novembre 2007" che è attualmente in attesa della registrazione alla Corte dei Conti.

In data 6 maggio 2019 l'Assemblea straordinaria della società ha modificato lo statuto. A seguito di detta modifica la chiusura dell'esercizio sociale è stata spostata dal 30.06 al 31.12 di ogni anno. Le modalità di transizione sono state inserite nell'articolo 27 dello statuto stesso che sull'argomento così si esprime:

"Art. 27 - Esercizio sociale e Bilancio d'esercizio

L'esercizio sociale si chiude al 31 (trentuno) dicembre di ogni anno.

In conformità a quanto deliberato dall'Assemblea straordinaria di data 6 maggio 2019 in ordine alla modifica della durata dell'esercizio sociale, l'esercizio iniziato il 1° luglio 2018 si concluderà il 30 giugno 2019, mentre l'esercizio con decorrenza 1° luglio 2019 chiuderà al 31 dicembre 2019. I successivi esercizi avranno durata dall'1 gennaio al 31 dicembre di ogni anno."

Si segnala che a seguito delle citate modifiche nel presente bilancio le poste di debito e credito "esigibili entro l'esercizio successivo" hanno una scadenza non superiore ai 6 mesi.

1.1 ILLUSTRAZIONE DEI PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E DEI CRITERI DI VALUTAZIONE

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali rappresentano costi ad utilità pluriennale e sono iscritte nell'attivo al costo di acquisto o di costruzione/produzione interna nel rispetto dei limiti posti dall'art. 2426 del Codice Civile. L'ammortamento di dette voci è stato effettuato in rapporto alla durata della loro utilità, ove stimabile (durata contratti) o - alternativamente - da un minimo di tre ad un massimo di cinque anni.

Immobilizzazioni materiali

In attuazione dei commi 2, 3, 4 e 5 del richiamato art. 2423-ter, che disciplinano l'eventuale suddivisione, l'aggiunta e l'adattamento delle voci del bilancio all'interno dell'inalterabile voce complessiva, oltre alle specifiche voci di contropartita nel conto economico relative all'alimentazione del fondo ammortamento tecnico delle immobilizzazioni materiali gratuitamente devolvibili, dell'ammortamento finanziario e dell'accantonamento e dell'utilizzo del fondo di ripristino e sostituzione, sono esplicitate nello stato patrimoniale, all'interno delle immobilizzazioni materiali, le voci caratterizzanti le opere devolvibili compiute nonché in corso di esecuzione.

All'interno della suddetta distinzione gli investimenti in opere autostradali trovano distinta appostazione a seconda che essi appartengano alla prima concessione (1966-1972) ed ai relativi completamenti (Mestre-Trieste con diramazioni Udine e Pordenone) (B II 6/a), vengano realizzate a valere sulla più recente legislazione autostradale (L. 12.08.1982 n. 531) ed in base agli strumenti attuativi della medesima (Pordenone-Conegliano) (B II 6/b), o si riferiscano al raccordo autostradale Villesse-Gorizia tra l'autostrada A4 e il valico confinario di Sant'Andrea - Gorizia dato in gestione dall'ANAS ad Autovie Venete in data 17.11.2005 (B II 6/c).

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di produzione interna. Nella componente relativa alle opere di prima generazione trovano collocazione gli oneri finanziari sui mutui a lungo termine, patrimonializzati ad incremento del valore del cespite fino al 1987. Si rammenta che, con il piano finanziario allegato all'atto aggiuntivo sottoscritto il 2 luglio 1986 rep. A.N.A.S. 18662, approvato col D.L. 18.12.1986 n. 2130/1, l'Ente concedente ha mutato indirizzo in merito alla patrimonializzazione degli oneri finanziari, con la conseguenza che i medesimi, anziché incrementare il valore delle opere iscritte all'attivo, andavano a costituire componente di costo nell'esercizio di competenza.

L'orientamento tendente a mantenere le quote di interessi sui mutui detti "di costruzione" a carico dell'esercizio ha trovato conferma anche con il successivo piano finanziario, redatto in relazione al finanziamento delle nuove opere di cui alla L. 531/82 e recepito con l'atto aggiuntivo rep. 19566 del 5 dicembre 1988, di cui - si ricorda - è intervenuta l'approvazione con D.L. 08.06.1989. Anche il piano finanziario in vigore sino all'8 giugno 2008 (D.L. 21.12.1999), per motivi di continuità, recepiva il descritto criterio per gli oneri finanziari sui mutui pregressi; prevedeva, inoltre, la capitalizzazione degli oneri finanziari sui nuovi mutui da stipulare per il finanziamento delle opere programmate, limitatamente, però, al periodo di costruzione. La stessa impostazione è stata seguita nella redazione del piano finanziario divenuto definitivamente operativo a seguito dell'entrata in vigore della Legge 101/08, nel documento allegato all'atto aggiuntivo siglato in data 18 novembre 2009 e nel II atto aggiuntivo del marzo 2018 attualmente in corso di registrazione da parte della Corte dei Conti.



Il costo delle immobilizzazioni materiali non devolvibili (B II 1 e 3) e delle attrezzature devolvibili (B II 6/e) è ammortizzato sulla base delle aliquote fiscali ordinarie in quanto detta misura è ritenuta congrua in relazione alla residua possibilità di utilizzazione dei beni. Per il primo esercizio di ammortamento viene applicata l' aliquota ordinaria ridotta del 50%. I beni di modico importo vengono ammortizzati interamente nell'esercizio di acquisizione.

Le aliquote applicate alle principali categorie di beni possono essere così riassunte:

CATEGORIA	ALIQUOTA
Fabbricati industriali e commerciali	4%
Costruzioni leggere	10%
Mobili e arredi	12%
Autoveicoli da trasporto	20%
Macchine elettroniche	20%
Impianti specifici	25%

La voce "altri beni" dello stato patrimoniale attivo (B II 4) è costituita da oggetti artistici di arredo che, per loro natura, non sono soggetti ad ammortamento.

Nel caso in cui le immobilizzazioni materiali alla data di chiusura dell'esercizio risultino durevolmente di valore inferiore rispetto a quello di iscrizione le stesse vengono opportunamente adeguate a tale minor valore. Nel caso in cui negli esercizi successivi, i motivi della rettifica siano venuti meno, viene ripristinato il valore originario.



Fondi di ammortamento tecnico e finanziario

L'accantonamento di quote al fondo ammortamento finanziario risulta riferito all'aggregato strutturale ed architettonico destinato ad essere devoluto gratuitamente in buono stato di conservazione e quindi tale da poter essere utilizzato anche successivamente alla scadenza della concessione.

Lo stanziamento al fondo ammortamento finanziario, voce B II 6/d dello stato patrimoniale attivo, è posto pari a quanto rappresentato nel piano finanziario che prevede quote variabili in relazione all'andamento dei proventi del traffico, al netto dei costi e delle spese di diretta imputazione. Nella presente impostazione di bilancio, la consistenza raggiungibile dal fondo in commento, a mezzo degli accantonamenti effettuati ogni esercizio, trova il proprio limite nel valore complessivo degli investimenti devolvibili cui è riferito, al netto dei contributi ottenuti per sostenerli e delle quote di ammortamento tecnico dedotte fino al 31 dicembre 1995.

Svalutazioni per perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni

A ogni data di riferimento del bilancio viene valutato se esiste un indicatore che evidenzia eventuali perdite di valore da parte di singole immobilizzazioni. Se tale indicatore dovesse sussistere, si procede alla stima del valore recuperabile e, nel caso in cui quest'ultimo sia inferiore al corrispondente valore netto contabile, si procede alla conseguente svalutazione. In assenza di indicatori di potenziali perdite di valore non si procede alla determinazione del valore recuperabile.

Il valore recuperabile di un'attività è considerato pari al maggiore tra il suo valore equo e il suo valore d'uso.

Se il valore recuperabile di un'immobilizzazione è inferiore al suo valore contabile l'immobilizzazione viene iscritta a tale minor valore. La differenza è imputata nel conto economico come perdita durevole di valore. Le perdite durevoli di valore sono rilevate nel conto economico nella voce B 10 c). Analogamente, i ripristini di valore sono rilevati nella voce A5.

Partecipazioni

Le partecipazioni sono valutate, singolarmente, in base al metodo del costo. In caso di perdite durevoli di valore, il valore di carico viene ridotto al minor valore recuperabile, che è determinato tenuto conto dei benefici futuri che si prevede di ricevere dalla partecipata.

Nel caso in cui non sussistano più le ragioni che hanno determinato la svalutazione, il valore della partecipazione viene riportato al costo di acquisto o sottoscrizione.

Rimanenze

Le rimanenze di materiali di consumo (pezzi di ricambio e materiale minuto) che costituiscono la scorta tecnica per le manutenzioni e le riparazioni del cespite autostradale, sono state valorizzate al costo di acquisizione, in quanto inferiore al prezzo di mercato, utilizzando il metodo del Lifo.

Le rimanenze dei lavori in corso su ordinazione sono valutate in base ai corrispettivi maturati che per le opere in delegazione intersoggettiva equivalgono ai costi consuntivati.



Crediti

I crediti sono iscritti secondo il criterio del costo ammortizzato tenuto conto del loro presumibile valore di realizzo. Nel caso in cui gli effetti dell'applicazione del costo ammortizzato risultino irrilevanti gli stessi non vengono contabilizzati.

Ratei e risconti attivi e passivi

I ratei e risconti attivi e passivi sono determinati secondo il criterio della competenza temporale al fine di riflettere in bilancio la quota di competenza di costi e ricavi comuni a più esercizi.

Trattamento di fine rapporto

Il trattamento di fine rapporto rappresenta il debito maturato al 30 giugno nei confronti dei dipendenti in conformità ai contratti collettivi di lavoro ed alla legislazione vigente, dedotti gli importi devoluti agli istituti di previdenza integrativa e/o versati per legge all'INPS.

Fondi rischi ed oneri

Tali fondi accolgono gli accantonamenti destinati a coprire oneri di natura determinata, dei

quali, tuttavia, alla chiusura dell'esercizio sono indeterminati o l'ammontare o la data di sostenimento. Gli stanziamenti riflettono la migliore stima della passività potenziale sulla base degli elementi a disposizione.

Fondo di ripristino e sostituzione

Il fondo di ripristino e sostituzione, iscritto al passivo alla voce B4/a, ha la finalità di realizzare una corretta ripartizione nei diversi esercizi dei costi di manutenzione, ammodernamento e rinnovo dei beni gratuitamente devolvibili.

Debiti

I debiti sono iscritti secondo il criterio del costo ammortizzato. Nel caso in cui gli effetti dell'applicazione del costo ammortizzato risultino irrilevanti gli stessi non vengono contabilizzati.

Ricavi e costi

I ricavi ed i costi sono iscritti secondo il principio della prudenza e competenza economica.

Imposte sul reddito



Lo stanziamento delle imposte correnti è determinato in base ad un calcolo analitico dell'onere di competenza dell'esercizio, secondo la normativa vigente, a cui vengono aggiunte eventuali rettifiche degli importi imputati negli esercizi precedenti.

La Società provvede ad effettuare i dovuti stanziamenti inerenti la fiscalità anticipata e differita. I relativi conteggi sono stati effettuati in base alle seguenti regole:

- **imposte anticipate:** sono iscritte in bilancio sulla base della ragionevole certezza del loro recupero tenuto conto delle prospettive future di redditività;
- **imposte differite:** sono calcolate senza limiti temporali.

Nel calcolo sono state utilizzate le aliquote fiscali che in base alla normativa attuale risulteranno in vigore al momento in cui le differenze temporanee si riverseranno.

2. INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE

2.1 - IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI E MATERIALI

Le immobilizzazioni immateriali e materiali risultano iscritte per un valore complessivo pari ad Euro 515.275.764 e sono suddivise in:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	Euro	1.093.714
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	Euro	514.182.050

La movimentazione delle singole voci componenti le immobilizzazioni è riportata nei prospetti seguenti:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI

3) DIRITTI DI BREVETTO INDUSTRIALE E DIRITTI DI UTILIZZAZIONE DELLE OPERE DELL'INGEGNO					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	5.358.035	0	4.559.122	0	798.913
Acquisizioni dell'esercizio	999.877	0	0	0	999.877
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	838.196	0	-838.196
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-584.714	0	-584.714	0	0
TOTALE	5.773.198	0	4.812.604	0	960.594

Il valore contabile di questa voce è integralmente costituito da software, a cui sono anche riconducibili le movimentazioni dell'esercizio.

4) CONCESSIONI, LICENZE, MARCHI E DIRITTI SIMILI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	1.356.899	0	1.236.076	0	120.823
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	1.903	0	-1.903
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	1.356.899	0	1.237.979	0	118.920

I valori iscritti in questa voce sono costituiti principalmente da diritti reali di godimento che vengono ammortizzati in base alla durata contrattuale.



6) IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO ED ACCONTI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	95.166	0	0	0	95.166
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-80.966	0	0	0	-80.966
TOTALE	14.200	0	0	0	14.200

La voce risulta costituita da software in fase di implementazione e da migliorie su beni di terzi non ancora completate; in questa voce, inoltre, vengono iscritti anche gli interventi di costruzione di opere infrastrutturali viarie complementari, la cui proprietà resterà in capo a terzi e la copertura finanziaria è posta a carico della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

Tali opere sono ritenute utili per creare la continuità dei flussi veicolari fra la rete locale e la rete autostradale, pertanto, esse integrano e completano la funzionalità della rete autostradale gestita dalla Società.

Le rettifiche dell'esercizio riguardano stralci di alcune poste relative ad attività pregresse non perfezionate.

7) ALTRE					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	1.601.546	0	1.601.546	0	0
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	1.601.546	0	1.601.546	0	0



La voce è principalmente costituita da oneri inerenti lavori di adduzione alla rete autostradale, rimasti a carico della Società, che sono stati ammortizzati lungo la durata della concessione autostradale.

TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI (I)					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	8.411.646	0	7.396.744	0	1.014.902
Acquisizioni dell'esercizio	999.877	0	0	0	999.877
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	840.099	0	-840.099
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-665.680	0	-584.714	0	-80.966
TOTALE	8.745.843	0	7.652.129	0	1.093.714

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

1) TERRENI E FABBRICATI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	20.442.301	2.659.248	14.145.355	7.009.200	1.946.994
Acquisizioni dell'esercizio	3.228.428	0	0	0	3.228.428
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	237.765	0	-237.765
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	23.670.729	2.659.248	14.383.120	7.009.200	4.937.657

Le acquisizioni si riferiscono all'acquisto del III piano dell'immobile sito in via Locchi n. 19 (sede sociale).



3) ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	22.151.433	0	18.917.529	409.268	2.824.636
Acquisizioni dell'esercizio	1.198.725	0	0	0	1.198.725
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	901.868	0	-901.868
Trasferimenti da/ad altra voce	13.100	0	0	0	13.100
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-290.196	0	-279.699	0	-10.497
TOTALE	23.073.062	0	19.539.698	409.268	3.124.096

Le acquisizioni dell'esercizio si riferiscono all'acquisto di mezzi di trasporto e veicoli speciali per Euro 323.200 (di cui 101.300 per l'acquisto di una macchina sollevatrice a braccio telescopico e 190.500 per la fornitura di 3 autocarri con cassone), di apparecchiature elettriche ed elettroniche per Euro 288.519 (di cui 181.942 per postazioni tecnologiche e 30.312 per il data center e archiviazione dati aziendali), di mobili ed arredi per Euro 284.096, di attrezzature diverse per Euro 259.740 (di cui 142.300 per lame sgombraneve e 29.933 per il completamento del laboratorio mobile) ed Euro 43.170 per sistemi di rilevazione delle giacenze dei cloruri.

Le dismissioni riguardano principalmente apparecchiature elettroniche quasi integralmente ammortizzate.

I trasferimenti riguardano l'approvvigionamento di box rallentatori – dissuasori di velocità “prevelox” la cui installazione si è perfezionata nel corso dell'esercizio 2018/2019.

4) ALTRI BENI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	108.548	0	0	0	108.548
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	108.548	0	0	0	108.548

La voce è costituita esclusivamente da oggetti artistici di arredo.



5) IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI IN CORSO E ACCONTI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	13.100	0	0	0	13.100
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	-13.100	0	0	0	-13.100
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	0	0	0	0	0

Per i trasferimenti ad altre voci si rimanda a quanto già commentato alla voce “3) Attrezzature industriali e commerciali”.

6)a) AUTOSTRADA IN ESERCIZIO (A4 - A23 - A28)					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	599.854.077	92.440.021	0	0	692.294.098
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	7.876.523	0	0	0	7.876.523
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	607.730.600	92.440.021	0	0	700.170.621

I trasferimenti da altra voce si riferiscono al passaggio in esercizio della nuova palazzina del Centro Servizi di Palmanova per Euro 7.760.143 e dei lavori di completamento relativi a:

- Centro Servizi e magazzino ricovero auto Porcia per Euro 47.447;
- terza corsia tratto Quarto d'Altino-S. Donà di Piave per Euro 38.926;
- barriere fonoassorbenti nel comune di Ronchi dei Legionari per Euro 19.410;
- caserma di S. Donà di Piave per Euro 6.901;
- opere di completamento del casello di Ronchis per Euro 3.696.



6)b) PROLUNGAMENTO A28 IN ESERCIZIO					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	340.085.416	0	0	0	340.085.416
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	340.085.416	0	0	0	340.085.416

6)c) VILLESSE-GORIZIA IN ESERCIZIO					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	148.012.136	0	0	0	148.012.136
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	10.347	0	0	0	10.347
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	148.022.483	0	0	0	148.022.483

I trasferimenti si riferiscono al passaggio in esercizio dei lavori di completamento relativi all'adeguamento a raccordo autostradale della Villesse-Gorizia.



6d) FONDO AMMORTAMENTO FINANZIARIO E CONTRIBUTI					
	30.06.2018	INCREMENTI	DECREMENTI	TRASFERI- MENTI/ARRO- TONDAMENTI	30.06.2019
FONDO AMMORTAMENTO TECNICO:					
Autostrada A4 - A23 - A28	58.754.334	0	0	0	58.754.334
Prolungamento A28	14.455.107	0	0	0	14.455.107
CONTRIBUTI:					
Contributi Stato	156.628.607	0	0	0	156.628.607
Contributi Comunità Europea	1.661.730	0	0	0	1.661.730
Contributo A.N.A.S. A28 Pordenone- Conegliano	12.911.422	0	0	0	12.911.422
Contributi altri Enti Pubblici	362.942	0	0	0	362.942
Contributi da Privati	9.858.621	0	0	0	9.858.621
FONDO AMMORTAMENTO FINANZIARIO	689.227.052	55.267.000	0	0	744.494.052
TOTALE	943.859.815	55.267.000	0	0	999.126.815

Il fondo ammortamento tecnico dedotto fino al 31.12.1995, è da considerarsi dall'esercizio 1996 parte integrante del fondo ammortamento finanziario.

Come spiegato nella sezione dei principi contabili utilizzati per la redazione del bilancio, la quota di ammortamento finanziario a carico dell'esercizio è pari a quanto rappresentato nel piano finanziario, che prevede quote variabili in relazione all'andamento dei proventi del traffico al netto dei costi e delle spese di diretta imputazione.

6)e) ALTRI BENI DEVOLVIBILI - ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	7.778.850	234.356	8.013.206	0	0
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-213.105	-4.481	-217.586	0	0
TOTALE	7.565.745	229.875	7.795.620	0	0

I decrementi riguardano la dismissione di beni completamente ammortizzati.

6)f) IMMOBILIZZAZIONI DEVOLVIBILI IN CORSO ED ACCONTI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	194.216.450	0	0	0	194.216.450
Acquisizioni dell'esercizio	130.590.121	0	0	0	130.590.121
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	-7.886.870	0	0	0	-7.886.870
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-59.657	0	0	0	-59.657
TOTALE	316.860.044	0	0	0	316.860.044



Gli incrementi delle immobilizzazioni devolvibili in corso sono così dettagliabili:

Autostrada A4-A23-A28:

- realizzazione della terza corsia Euro 127.216.924 (di cui Euro 104.057.342 riferibili al tratto Ponte Tagliamento – Gonars e svincolo Palmanova, Euro 19.131.253 al tratto Gonars-Villesse, Euro 3.958.908 al tratto S. Donà di Piave-Svincolo di Alvisopoli, Euro 38.926 al tratto Quarto d'Altino-S. Donà di Piave ed Euro 30.495 al nuovo casello di Alvisopoli);
- barriere fonoassorbenti Euro 2.526.841 (di cui Euro 2.461.552 per lavori effettuati nel comune di Duino-Aurisina ed Euro 65.289 per interventi minori in altri comuni confinanti)

- con le tratte autostradali A4 e A23);
- adeguamento del Centro Servizi di Palmanova Euro 643.540;
 - piano di sicurezza autostradale - adeguamento piste di immissione Euro 64.213;
 - Centro Servizi e magazzino ricovero auto Porcia Euro 47.447;
 - rifacimento barriera caselli Lisert, Ronchis e Portogruaro Euro 42.842;
 - realizzazione aree di sosta mezzi pesanti Euro 31.066;
 - caserma Polstrada di S. Donà di Piave Euro 6.901.

Raccordo autostradale Villesse-Gorizia:

- interventi previsti nel piano finanziario vigente Euro 10.347.

Per i trasferimenti ad altre voci si rimanda a quanto già commentato per i passaggi in esercizio nelle precedenti tabelle.

Le rettifiche sono afferenti principalmente ad importi stanziati negli esercizi precedenti e successivamente rettificati e/o riclassificati.

TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI (II)					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	1.332.662.311	95.333.625	984.935.905	7.418.468	435.641.563
Acquisizioni dell'esercizio	135.017.274	0	0	0	135.017.274
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	56.406.633	0	-56.406.633
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-562.958	-4.481	-497.285	0	-70.154
TOTALE	1.467.116.627	95.329.144	1.040.845.253	7.418.468	514.182.050



PROSPETTO RIEPILOGATIVO DELLE RIVALUTAZIONI EFFETTUATE							
DESCRIZIONE	COSTO STORICO	RIV. LEGGE 576/1975	RIV. LEGGE 72/1983	RIV. LEGGE 408/1990	RIV. LEGGE 413/1991	RIV. LEGGE 342/2000	COSTO RIVALUTATO
Terreni e fabbricati	23.670.729	0	504.146	0	701.836	1.453.266	26.329.977
Attrezzature industriali e commerciali	23.073.062	0	0	0	0	0	23.073.062
Altri beni	108.548	0	0	0	0	0	108.548
Autostrada A4 A23 A28 in esercizio	607.730.600	7.293.712	21.059.358	64.025.111	61.840	0	700.170.621
Prolungamento A28 in esercizio	340.085.416	0	0	0	0	0	340.085.416
Villesse-Gorizia in esercizio	148.022.483	0	0	0	0	0	148.022.483
Altri beni devolvibili – attrezzature ind.li e comm.li	7.565.745	0	0	229.875	0	0	7.795.620
Immobilizzazioni devolvibili in corso ed acconti	316.860.044	0	0	0	0	0	316.860.044
TOTALE	1.467.116.627	7.293.712	21.563.504	64.254.986	763.676	1.453.266	1.562.445.771



Tabella riepilogativa degli investimenti in beni reversibili al lordo di ammortamento previsti dalla convenzione vigente (richiesta dell'ANAS S.p.A. di data 11.01.2008, prot. n. 6816)

Riferimento convenzione di cui all'art. 2	Complessivo a tutto il 30.06.2018				avanzamento nel solo esercizio 2018/2019				Complessivo al 30.06.2019			
	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale
A28 completamento con la costruzione dei lotti 28 e 29 tratto Pordenone-Conegliano	142.860.659	55.469.071	0	198.329.730	0	0	0	0	142.860.659	55.469.071	0	198.329.730
b Nuovo casello autostradale di Ronchis sulla A4 al Km 70+410	33.627.725	8.515.338	0	42.143.063	0	3.696	0	3.696	33.627.725	8.519.034	0	42.146.759
c Aree di Servizio e aree di sosta attrezzate e svincoli	2.443.227	2.592.411	0	5.035.638	0	95.279	0	95.279	2.443.227	2.687.690	0	5.130.917
d Riconfigurazione del nodo di Palmanova della A4 al Km 93+294	1.034.523	288.236	0	1.322.759	0	0	0	0	1.034.523	288.236	0	1.322.759
e Adeguamento autostrada A4 realizzazione terza corsia	413.531.386	126.867.417	0	540.398.803	112.587.879	14.569.388	0	127.157.267	526.119.265	141.436.805	0	667.556.070
f Sistemi a messaggio variabile intere tratte autostradali	2.367.613	3.573.660	0	5.941.273	0	0	0	0	2.367.613	3.573.660	0	5.941.273
g Rilevazione traffico intere tratte autostradali	1.323.006	3.545.598	0	4.868.604	0	0	0	0	1.323.006	3.545.598	0	4.868.604
h Impianti telecomunicazione soccorso e sicurezza stradale	3.010.230	4.845.299	0	7.855.529	0	0	0	0	3.010.230	4.845.299	0	7.855.529
i Barriere fonoassorbenti intere tratte autostradali	11.551.622	2.119.234	0	13.670.856	2.453.849	72.992	0	2.526.841	14.005.471	2.192.226	0	16.197.697
j Adeguamento Centro Servizi / Stazione esazione / Caserme Polstrada	6.092.189	4.569.870	0	10.662.059	614.731	54.862	0	669.593	6.706.920	4.624.732	0	11.331.652
k Innovazioni gestionali intere tratte autostradali	6.363.892	4.029.516	0	10.393.408	47.347	20.094	0	67.441	6.411.239	4.049.610	0	10.460.849
l Bretella di collegamento del casello autostradale di Noventa di Piave (A4) alla S.S. 14 - 1° stralcio	6.482.075	2.621.066	0	9.103.141	0	0	0	0	6.482.075	2.621.066	0	9.103.141
m Adeguamento raccordo autostradale Villesse-Gorizia	112.732.660	25.057.914	0	137.790.574	0	10.347	0	10.347	112.732.660	25.068.261	0	137.800.921
n Piazzole di sosta e di emergenza	9.062.988	492.856	0	9.555.844	0	0	0	0	9.062.988	492.856	0	9.555.844
o Allargamento sezione trasversale A4 Km 0+000 svincolo Mestre est e Km 3+100 nodo di Alemagna	5.114.454	1.001.265	0	6.115.719	0	0	0	0	5.114.454	1.001.265	0	6.115.719
0												
Opere non incluse nel piano finanziario	8.471.557	1.750.006	0	10.221.563	0	0	0	0	8.471.557	1.750.006	0	10.221.563
TOTALE	766.069.806	247.338.757	0	1.013.408.563	115.703.806	14.826.658	0	130.530.464	881.773.612	262.165.415	0	1.143.939.027

Dettaglio degli investimenti in beni reversibili relativi alle opere commissariate

Riferimento convenzione di cui all'art. 2		Complessivo a tutto il 30.06.2018				avanzamento nel solo esercizio 2018/2019				Complessivo al 30.06.2019			
		Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale
c - Aree di Servizio e aree di sosta attrezzate e svincoli		0	1.761.723	0	1.761.723	0	95.280	0	95.280	0	1.857.003	0	1.857.003
110	Piano per la sicurezza autostradale: realizzazione di due aree di sosta per mezzi pesanti	0	919.083	0	919.083	0	31.067	0	31.067	0	950.150	0	950.150
111	Piano per la sicurezza autostradale: adeguamento piste di immissione in autostrada	0	842.640	0	842.640	0	64.213	0	64.213	0	906.853	0	906.853
e - Adeguamento autostrada A4 realizzazione terza corsia		413.531.386	126.867.417	0	540.398.803	112.587.879	14.569.388	0	127.157.267	526.119.265	141.436.805	0	667.556.070
101	Tratto Quarto d'Altino – S. Donà di Piave	254.771.503	71.746.062	0	326.517.565	10.369	28.557	0	38.926	254.781.872	71.774.619	0	326.556.491
92	Nuovo casello autostradale di Meolo km 19+690	21.393.348	12.299.997	0	33.693.345	0	0	0	0	21.393.348	12.299.997	0	33.693.345
115	Tratto S. Donà di Piave – Svincolo di Alvisopoli (escluso) sub lotto 1	17.496.514	4.852.793	0	22.349.307	1.792.000	1.187.604	0	2.979.604	19.288.514	6.040.397	0	25.328.911
115B	Tratto S. Donà di Piave – Svincolo di Alvisopoli (escluso) sub lotto 2	0	4.504.293	0	4.504.293	0	-778.102	0	-778.102	0	3.726.191	0	3.726.191
115C	Tratto S. Donà di Piave – Svincolo di Alvisopoli (escluso) sub lotto 3	0	5.517.572	0	5.517.572	0	765.087	0	765.087	0	6.282.659	0	6.282.659
1152-C	Cavalcavia 2^ sublotto	0	0	0	0	0	992.011	0	992.011	0	992.011	0	992.011
116	Nuovo casello autostradale di Alvisopoli km 69+900 e collegamento con SS.14	0	363.184	0	363.184	0	30.495	0	30.495	0	393.679	0	393.679
106	Tratto Gonars - Villesse sub lotto 1	8.250.000	7.081.644	0	15.331.644	15.950.000	380.986	0	16.330.986	24.200.000	7.462.630	0	31.662.630
106B	Tratto Gonars – Villesse sub lotto 2	0	377.988	0	377.988	0	2.606.584	0	2.606.584	0	2.984.572	0	2.984.572
106C	Tratto Gonars – Villesse sub lotto 3	0	628.427	0	628.427	0	193.685	0	193.685	0	822.112	0	822.112
128	Tratto nuovo ponte sul fiume Tagliamento – Gonars e nuovo Svincolo di Palmanova e variante SS. 352 – 1° lotto	111.620.021	19.495.457	0	131.115.478	94.835.510	9.162.481	0	103.997.991	206.455.531	28.657.938	0	235.113.469
h - Impianti telecomunicazione soccorso e sicurezza stradale		3.010.230	777.554	0	3.787.784	0	0	0	0	3.010.230	777.554	0	3.787.784
109	Piano per la sicurezza autostradale: sistema prevenzione e controllo traffico	1.813.678	304.591	0	2.118.269	0	0	0	0	1.813.678	304.591	0	2.118.269
107	Piano per la sicurezza autostradale: monitoraggio trasporto merci pericolose	1.196.552	472.963	0	1.669.515	0	0	0	0	1.196.552	472.963	0	1.669.515
j – Adeguamento centri servizi / stazioni esazione / caserme Polstrada		823.984	2.708.379	0	3.532.363	0	39.146	0	39.146	823.984	2.747.525	0	3.571.509
90	Rifacimento barriere casello di Portogruaro	0	744.867	0	744.867	0	15.915	0	15.915	0	760.782	0	760.782
100	Rifacimento barriere esistenti	823.984	1.963.512	0	2.787.496	0	23.231	0	23.231	823.984	1.986.743	0	2.810.727
k – Innovazioni gestionali intere tratte autostradali		0	402.366	0	402.366	0	6.901	0	6.901	0	409.267	0	409.267
103	Caserma di S. Donà di Piave	0	402.366	0	402.366	0	6.901	0	6.901	0	409.267	0	409.267
m – Adeguamento sezione autostradale raccordo di Villesse-Gorizia		107.602.786	24.768.111	0	132.370.897	0	10.347	0	10.347	107.602.786	24.778.458	0	132.381.244
75	Adeguamento sezione autostradale raccordo di Villesse-Gorizia - preliminare	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
94	Adeguamento sezione autostradale raccordo di Villesse-Gorizia	107.602.786	24.768.111	0	132.370.897	0	10.347	0	10.347	107.602.786	24.778.458	0	132.381.244
TOTALE		524.968.386	157.285.550	0	682.253.936	112.587.879	14.721.062	0	127.308.941	637.556.265	172.006.612	0	809.562.877



2.2 - IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Il valore attribuito alle immobilizzazioni finanziarie alla data di chiusura dell'esercizio è risultato pari a Euro 690.529. Di seguito vengono riportate le movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: PARTECIPAZIONI				
	IN IMPRESE CONTROLLATE	IN IMPRESE COLLEGATE	IN ALTRE IMPRESE	TOTALE
Valore di inizio esercizio				
Costo	0	0	481.947	481.947
Rivalutazioni	0	0	0	0
Svalutazioni	0	0	480.000	480.000
Valore di bilancio	0	0	1.947	1.947
Variazioni nell'esercizio				
Incrementi per Acquisizioni	0	0	0	0
Decrementi per alienazioni	0	0	0	0
Svalutazioni	0	0	0	0
Rivalutazioni	0	0	0	0
Riclassifiche	0	0	0	0
Altre variazioni	0	0	0	0
Totale variazioni	0	0	0	0
Valore di fine esercizio				
Costo	0	0	481.947	481.947
Rivalutazioni	0	0	0	0
Svalutazioni	0	0	480.000	480.000
Valore di bilancio	0	0	1.947	1.947



In ossequio al punto 5 dell'articolo 2427 del Codice Civile viene di seguito riportato l'elenco, completo di tutti i dati richiesti, delle partecipazioni detenute alla data di chiusura dell'esercizio ed iscritte tra le immobilizzazioni finanziarie.

PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE				
Patrimonio Netto al 31.12.2018	Di cui Utile/(Perdita)	Percentuale di possessione al 30.06.2019	Valore di Bilancio al 30.06.2019	Crediti per partecipazioni
CAF INTERREGIONALE DIPENDENTI S.r.l. Sede: Vicenza Capitale Sociale: Euro 275.756				
1.063.647	11.440	0,00%	129	0
CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA Sede: Roma Fondo di dotazione: Euro 113.949				
113.339	0	1,60%	1.818	0
PEDEMONTANA VENETA S.p.A. in liquidazione Sede: Verona Capitale Sociale: Euro 6.000.000				
5.702.243	92.997	8,00%	0	0



IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: CREDITI				
	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO	Quota scadente oltre i 5 anni
Crediti immobilizzati verso altri	981.240	-292.658	688.582	0
Totale Crediti immobilizzati verso altri	981.240	-292.658	688.582	0

La voce è costituita interamente dal credito verso Promotur S.p.A. derivante dalla conclusione del rapporto di associazione in partecipazione rimborsabile secondo un piano di rientro concordato in 12 annualità l'ultima delle quali scadente il 01.01.2022.

Le movimentazioni intervenute nella voce in oggetto sono state generate dai seguenti eventi:

- maturazione degli interessi dal 01.01.2019 al 30.06.2019 per Euro 2.721;
- rimborso della rata scaduta il 01.01.2019 con relativa contabilizzazione delle competenze del secondo semestre 2018.

In ottemperanza a quanto prescritto dal comma 5, art. 19 della Legge 136/99, ultimi due periodi, nella tabella seguente si riportano le operazioni effettuate nell'esercizio con le società controllanti, controllate e collegate.

	<i>INVESTIMENTI</i>	<i>COSTI</i>	<i>RICAVI</i>
FRIULIA S.p.A. Finanziaria Regionale Friuli Venezia Giulia			
<i>Sede sociale - Via Locchi 19 Trieste</i>	3.100.000		
Servizi e consulenze finanziarie		56.698	
Servizio internal audit		15.035	
Distacchi personale		114.710	
Compenso componente collegio dei revisori Capidav		4.300	
Rimborso costi generali			25.410

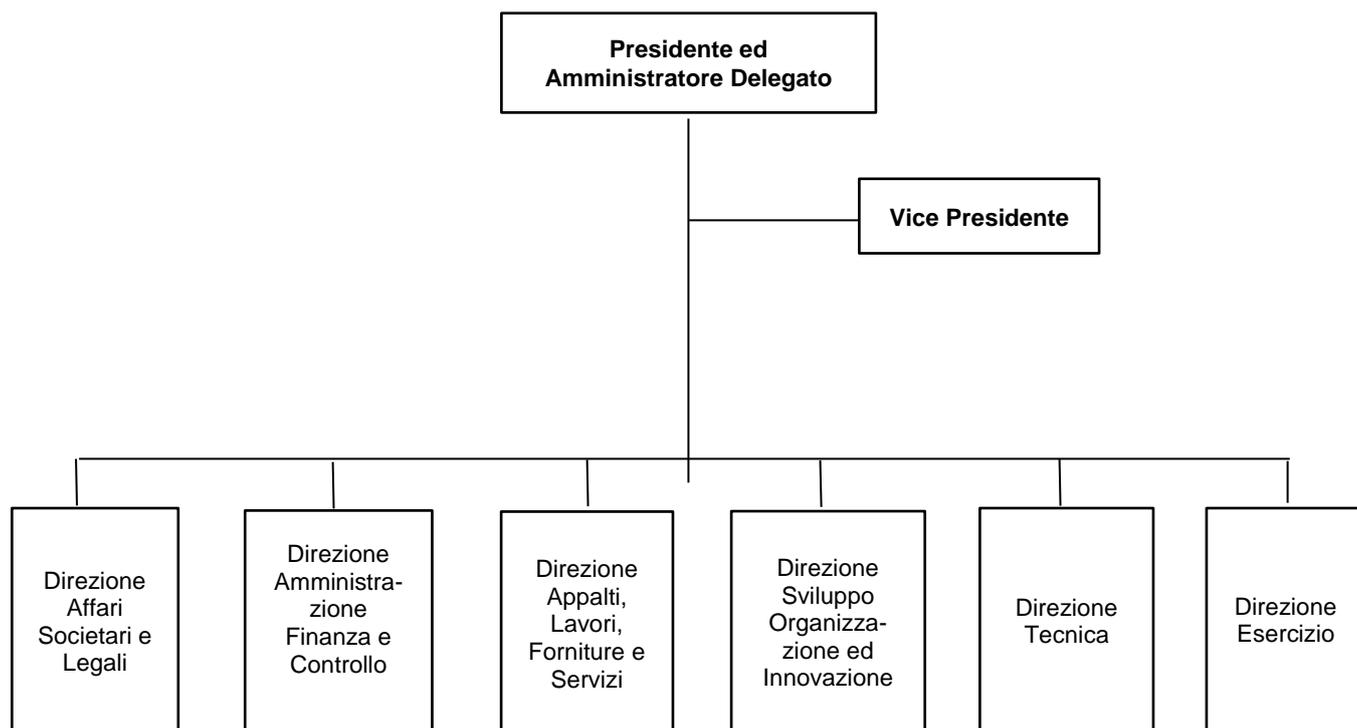
Tutte le transazioni commerciali sono avvenute a normali prezzi di mercato; i riaddebiti sono stati effettuati in base agli effettivi costi sostenuti.

Non si segnalano operazioni aventi rilevanza ai sensi di quanto previsto dal numero 22 bis e 22 ter dell'art. 2427, comma 1, del Codice Civile.

Di seguito viene schematizzata la struttura organizzativa della S.p.A. Autovie Venete al 30.06.2019.



**STRUTTURA ORGANIZZATIVA DI
S.P.A. AUTOVIE VENETE AL 30 GIUGNO 2019**



2.3 – RIMANENZE

Le rimanenze sono iscritte nell'attivo circolante per un valore pari a Euro 1.541.692. Di seguito si evidenzia la composizione delle stesse:

	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018	VARIAZIONE
1) MATERIALI DI MANUTENZIONE E CONSUMO:			
- materiali manutenzione e riparazione beni devolvibili	1.309.595	927.496	382.099
- materiali di consumo e manutenzione beni non devolvibili	226.367	152.324	74.043
Totale rimanenze materiali di manutenzione e consumo	1.535.962	1.079.820	456.142
3) LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE:			
- variante S.S. 352 dal casello di Palmanova alla S.S.14 (Lotto 2)	0	0	0
- variante S.S. 352 dal casello di Palmanova alla S.S.14(Lotto 3)*	0	0	0
- nuovo collegamento tra Palmanova e il "Triangolo della sedia nell'area manzanese *	0	0	0
- bretella di collegamento S. Giovanni al Tempio e Z.I. La Croce	0	0	0
- bretella di collegamento Caneva e Ronc di S. Michele	0	0	0
- circonvallazione sud di Pordenone *	0	0	0
- progettazioni ex Autovie Servizi S.p.A.	0	8.408	-8.408
- svincolo di Gradisca raccordo Villesse-Gorizia *	5.730	32.611	-26.881
- svincolo di Gradisca raccordo Villesse Gorizia -" Bretella dei Feudi *	0	0	0
- opere di completamento funzionale viabilità ordinaria di adduzione al casello autostradale di Ronchis	0	0	0
Totale lavori in corso su ordinazione	5.730	41.019	-35.289
TOTALE RIMANENZE	1.541.692	1.120.839	420.853

(*) opere commissariate.

I lavori in corso su ordinazione sono costituiti da opere in delegazione intersoggettiva realizzate, per conto della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, sulla base delle convenzioni stipulate e dalle progettazioni acquisite a seguito della fusione con l'ex controllata Autovie Servizi S.p.A..

Per una maggiore comprensione si riassume di seguito la composizione delle singole commesse (gli acconti sono iscritti nel passivo patrimoniale).

COMMESSA	LAVORI	FATTURATO	SALDO RIMANENZE	SALDO ACCONTI
variante S.S. 352 dal casello di Palmanova alla S.S. 14 (Lotto 2)	31.296.098	33.695.862	0	2.399.764
variante S.S. 352 dal casello di Palmanova alla S.S. 14 (Lotto 3)*	5.265.507	5.570.066	0	304.559
nuovo collegamento tra Palmanova e il "Triangolo della sedia" nell'area manzanese *	16.739.167	18.775.074	0	2.035.907
bretella di collegamento S. Giovanni al Tempio e Z.I. La Croce	4.020.278	4.020.278	0	0
bretella di collegamento Caneva e Ronc di S. Michele	5.448.993	5.486.389	0	37.396
circonvallazione sud di Pordenone *	8.866.079	11.603.476	0	2.737.397
progettazioni ex Autovie Servizi S.p.A.	0	0	0	0
svincolo di Gradisca raccordo Villesse-Gorizia*	1.173.801	1.168.071	5.730	0
svincolo di Gradisca raccordo Villesse-Gorizia* - Bretella dei Feudi	31.101	209.807	0	178.706
opere di completamento funzionale viabilità ordinaria di adduzione al casello autostradale di Ronchis	36.839	1.538.997	0	1.502.158
TOTALE	72.877.863	82.068.020	5.730	9.195.887

(*) opere commissariate.



2.4 - CREDITI DELL'ATTIVO CIRCOLANTE

I crediti esposti nell'attivo circolante ammontano a Euro 59.954.101 e rappresentano la globalità dei crediti inerenti l'attività operativa aziendale. Nella presente voce, ad eccezione di alcuni crediti nei confronti del personale per Euro 58.728, non sono iscritti crediti la cui durata residua, alla data di chiusura del bilancio, risulti superiore ai cinque esercizi.

Le partite di credito risultano localizzate, quasi esclusivamente, nel territorio nazionale.

	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018	VARIAZIONE
1) Totale crediti verso clienti (*)	7.775.619	9.727.178	-1.951.559
4) Crediti verso imprese controllanti	316.317	0	316.317
5 quater) Crediti verso altri:			
- società autostradali interconnesse (**)	47.549.320	45.653.295	1.896.025
- personale	1.128.122	1.271.323	-143.201
- gestori dei pagamenti pedaggi con bancomat e carte di credito	944.216	850.914	93.302
- anticipi e crediti verso fornitori	1.479.106	1.825.811	-346.705
- cauzioni	129.851	129.851	0
- diversi (***)	631.550	472.340	159.210
Totale crediti verso altri (5 quater)	51.862.165	50.203.534	1.658.631
TOTALE CREDITI	59.954.101	59.930.712	23.389

(*) al netto dei fondi svalutazione crediti, pari a Euro 116.587; di cui Euro 1.337.687 verso Chef Express S.p.A., Euro 762.194 verso Lagardere Food Services S.r.l. ed Euro 670.492 verso Fast Eat Italy S.r.l.;

(**) di cui, per traffico già attribuito al 30.06.2019: Euro 24.777.320 verso la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ed Euro 1.066.740 verso la CAV Concessioni Autostradali Venete, Euro 21.204.060 per lo stanziamento di fine periodo del traffico non ancora attribuito ed Euro 501.200 verso altre società autostradali interconnesse;

(***) di cui Euro 531 relativi al credito IVA sugli espropri ed Euro 337.158 verso l'INAIL.



2.5 - DISPONIBILITA' LIQUIDE

Ammontano alla data di bilancio a Euro 218.922.853 e sono costituite da valori e depositi effettivamente disponibili e prontamente realizzabili. I depositi bancari e postali hanno generato interessi per Euro 36.050 (ricompresi nella voce 16d del conto economico) che sono stati contabilizzati per competenza.

	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018	VARIAZIONE
1) depositi bancari e postali	213.033.047	245.517.463	-32.484.416
3) danaro e valori in cassa	5.889.806	5.125.691	764.115
Totale	218.922.853	250.643.154	-31.720.301

Si segnala che a partire dal 1° aprile 2007 la gestione delle risorse finanziarie, eccedenti le previsioni sui fabbisogni di breve periodo, è stata accentrata in capo alla controllante Friulia S.p.A. Finanziaria Regionale Friuli Venezia Giulia. A detta gestione sono riconducibili disponibilità liquide per Euro 198.576.671.

Si segnala inoltre che i conti correnti attivi accesi presso Poste Italiane, Banca Nazionale del Lavoro e Monte dei Paschi di Siena (con l'eccezione di quelli riconducibili alle opere in delegazione intersoggettiva) sono soggetti a pegno a fronte della stipula di due contratti di finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti non ancora utilizzati alla data di bilancio.



2.6 - RATEI E RISCONTI ATTIVI

I ratei e i risconti attivi sono stati calcolati nel rispetto della competenza temporale per un importo globale di Euro 1.109.536.

Di seguito la loro composizione.

RATEI ATTIVI	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018	VARIAZIONE
- Canoni attivi attraversamenti	0	53.239	-53.239
- Canoni attivi locazioni	2.182	4.616	-2.434
- Interessi attivi	12.672	18.374	-5.702
- Altri	10.856	1.333	9.523
Totale ratei attivi	25.710	77.562	-51.852

RISCONTI ATTIVI	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018	VARIAZIONE
- Oneri finanziari	751.026	1.050.616	-299.590
- Quote associative	125.509	124.171	1.338
- Pasti personale	145.348	31.928	113.420
- Addestramento personale	15.258	0	15.258
- Canoni di manutenzione	2.281	12.000	-9.719
- Canoni vari	24.275	6.506	17.769
- Spese condominiali	7.605	7.548	57
- Polizze assicurative	3.478	3.975	-497
- Altri	9.046	6.248	2.798
Totale risconti attivi	1.083.826	1.242.992	-159.166

Totale ratei e risconti attivi	1.109.536	1.320.554	-211.018
---------------------------------------	------------------	------------------	-----------------

I risconti attivi relativi agli oneri finanziari si riferiscono alle commissioni upfront legate ai contratti di finanziamento stipulati in data 27.02.2017 con Cassa Depositi e Prestiti e Banca Europea per gli Investimenti.

2.7 - PATRIMONIO NETTO

Il patrimonio netto contabile risultante dal bilancio chiuso al 30.06.2019 ammonta a complessivi Euro 537.433.067 e la sua movimentazione è sintetizzata nel seguente prospetto:

VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO									
	SALDO AL 30.06.2017	DESTINA- ZIONE UTILE/ PERDITA	ATTRIBU- ZIONE DIVIDENDI	ALTRI MOVIMENTI	SALDO AL 30.06.2018	DESTINA- ZIONE UTILE/ PERDITA	ATTRIBU- ZIONE DIVIDENDI	ALTRI MOVIMENTI	SALDO AL 30.06.2019
I - Capitale	157.965.739	0	0	0	157.965.739	0	0	0	157.965.739
II - Riserva da sovrapprezzo azioni	2.451.099	0	0	0	2.451.099	0	0	0	2.451.099
III - Riserve di rivalutazione	1.428.659	0	0	0	1.428.659	0	0	0	1.428.659
IV - Riserva legale	22.746.086	438.684	0	0	23.184.770	236.511	0	0	23.421.281
VI - Altre riserve	339.368.323	7.457.636	0	0	346.825.959	4.020.692	0	1	350.846.652
<i>Riserva Straordinaria</i>	281.721.542	7.457.636	0	0	289.179.178	4.020.692	0	0	293.199.870
<i>Ulteriori altre riserve</i>	57.646.781	0	0	0	57.646.781	0	0	1	57.646.782
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	8.773.688	-7.896.320	-877.368	4.730.225	4.730.225	-4.257.203	-473.022	6.582.527	6.582.527
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	-61.136	0	0	-5.201.754	-5.262.890	0	0	0	-5.262.890
TOTALE	532.672.458	0	-877.368	-471.529	531.323.561	0	-473.022	6.582.528	537.433.067



COMPOSIZIONE DELLA VOCE RISERVE DI RIVALUTAZIONE

DESCRIZIONE	IMPORTO
Riserva Legge 19 marzo 1983 n. 72	41.808
Riserva Legge 29 dicembre 1990 n. 408	919.750
Riserva Legge 30 dicembre 1991 n. 413	51.946
Riserva Legge 21 novembre 2000 n. 342	415.155
Totale	1.428.659

COMPOSIZIONE DELLA VOCE ALTRE RISERVE

DESCRIZIONE	IMPORTO
a) Straordinaria	293.199.870
b) Riserva accantonamento introiti per aumento tariffario 1/11 ÷ 31/12/1985	363.068
c) Contributo Regione F.V.G. per la costruzione dell'autoporto di Coccau	593.925
d) Riserva completamenti, innovazioni e ammodernamenti L. 287/71	4.861.306
e) Riserva contributi A.N.A.S. A28 Pordenone-Conegliano	2.582.285
f) Riserva arrotondamento all'Euro	-2
g) Riserva per valutazione partecipazioni al patrimonio netto	0
h) Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti	42.800.000
i) Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti P.F. 2007	3.597.600
l) Riserva vincolata sanzioni e penali	25.000
m) Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti P.F. 2009	2.823.600
Totale	350.846.652

Si ricorda che conformemente alla richiesta dell'ANAS pervenuta con lettera d.d. 14.02.2008 l'Assemblea dei Soci, contestualmente all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2007/2008, ha deliberato la costituzione di una riserva denominata "Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti" il cui importo è pari alla quantificazione dei presunti benefici finanziari maturati dal 2000 sino al 30 giugno 2008, calcolata sulla differenza tra gli investimenti previsti nel piano finanziario del 1999 e quelli effettivamente realizzati sino al 30 giugno 2008.

Tale calcolo, effettuato sulla base dei criteri indicati dal Concedente, ha reso necessaria, in sede di approvazione del bilancio dell'esercizio 2007/2008, la costituzione di una riserva vincolata pari a 42.800 Euro/migliaia.

Successivamente in sede di approvazione del bilancio dell'esercizio 2008/2009, l'Assemblea dei Soci ha deliberato la costituzione di una nuova riserva denominata "Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti P.F. 2007" per un importo pari alla quantificazione dei presunti benefici finanziari maturati dal 1° luglio 2008 sino al 30 giugno 2009 sulla base dei nuovi criteri concordati con il Concedente in conseguenza dell'entrata in vigore della convenzione 2007 e della nomina del Commissario straordinario (2.594 Euro/migliaia). Tale posta è stata successivamente incrementata di Euro/migliaia 1.004 in sede di approvazione del bilancio dell'esercizio 2009/2010.

Con l'approvazione del bilancio dell'esercizio 2010/2011, tenuto conto dell'entrata in vigore dell'atto aggiuntivo d.d. 18.11.2009 divenuto pienamente efficace a seguito della sottoscrizione dell'atto di recepimento delle prescrizioni formulate dal Cipe avvenuta il 22.12.2010 che non ha comunque determinato modifiche nella metodologia di calcolo della posta in commento l'Assemblea dei Soci, in fase di distribuzione dell'utile d'esercizio, ha deliberato la costituzione di una nuova riserva denominata "Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti P.F. 2009" per un importo di Euro/migliaia 535,2 pari alla quantificazione dei presunti benefici finanziari maturati dal 1° luglio 2010 sino al 30 giugno 2011. Tale posta è stata successivamente incrementata di Euro/migliaia 790,7 in sede di approvazione del bilancio 2011/2012, di Euro/migliaia 1.151,3 in sede di approvazione del bilancio 2012/2013, e di Euro/migliaia 346,4 in sede di approvazione del bilancio 2013/2014 mentre non è emersa l'esigenza di effettuare adeguamenti per gli esercizi 2014/2015, 2015/2016, 2016/2017 e 2017/2018.

Parimenti, sulla base dei criteri utilizzati nei precedenti periodi, e tenuto conto dei mancati rilasci effettuati negli ultimi quattro esercizi, non si rende necessario proporre l'accantonamento riferibile all'esercizio corrente risultando già capiente la riserva preesistente. Come già avvenuto per gli importi relativi al P.F. 1999, non si ritiene comunque opportuno procedere allo svincolo delle ulteriori eccedenze che restano impegnate a servizio dell'oneroso piano di investimenti pianificato.

Il Capitale Sociale è rappresentato da 607.560.533 azioni ordinarie del valore unitario di Euro 0,26 per un valore nominale complessivo di Euro 157.965.738,58.



Di seguito si riportano le informazioni prescritte al punto 7 bis dell'art. 2427 comma 1 del Codice Civile:

NATURA /DESCRIZIONE	CONSISTENZA 30.06.2019	POSSIBILITA' DI UTILIZZAZIONE	QUOTA DISPONIBILE	RIEPILOGO DELLE UTILIZZAZIONI EFFETTUATE NEI TRE PRECEDENTI ESERCIZI	
				PER COPERTURA PERDITE	PER ALTRE RAGIONI
Capitale	157.965.739				
Riserve di capitale					
Riserva da sovrapprezzo azioni	2.451.099	A,B	2.451.099		
Contributo Regione F.V.G. per la costruzione dell'autoporto di Coccau	593.925	A,B,C	593.925		
Riserva contributi A.N.A.S. A28 Pordenone - Conegliano	2.582.285	-	0		
Totale riserve di capitale	5.627.309		3.045.024	0	0
Riserve di utili					
Riserva legale	23.421.281	B	0		
Riserva straordinaria	293.199.870	A,B,C	293.199.870		
Riserva accantonamento introiti per aumento tariffario 1/11÷31/12/1985	363.068	A,B,C	363.068		
Riserva completamenti, innovazioni e ammodernamenti Legge 287/71	4.861.306	A,B,C	4.861.306		
Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti	42.800.000	-	0		
Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti P.F. 2007	3.597.600	-	0		
Riserva straordinaria vincolata sanzioni	25.000	-	0		
Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti P.F. 2009	2.823.600	-	0		
Totale riserve di utili	371.091.725		298.424.244	0	0
Riserve di rivalutazione	1.428.659	A,B,C	1.428.659		
Riserva arrotondamento Euro	-2				
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio Euro	-5.262.890	-	-5.262.890		
TOTALE	530.850.540		297.635.037	0	0
Quota non distribuibile			2.451.099		
Quota distribuibile			295.183.938		

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

2.8 - FONDI PER RISCHI ED ONERI

Ammontano a complessivi Euro 155.190.698. La movimentazione avvenuta durante l'esercizio può essere così dettagliata:

VARIAZIONE DEI FONDI RISCHI ED ONERI				
	SALDO AL 30.06.2018	INCREMENTO	DECREMENTO	SALDO AL 30.06.2019
2) PER IMPOSTE ANCHE DIFFERITE	8.471	8.212	3.458	13.225
4) ALTRI FONDI PER RISCHI ED ONERI:				0
(a) Fondo ripristino e sostituzione	15.938.247	13.661.491	13.846.738	15.753.000
(b) Altri fondi rischi ed oneri	110.046.679	30.845.159	1.467.365	139.424.473
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI ED ONERI	125.984.926	44.506.650	15.314.103	155.177.473
TOTALE	125.993.397	44.514.862	15.317.561	155.190.698

La voce altri fondi rischi ed oneri è costituita da stanziamenti per controversie per Euro 2.301.000 (incrementata nel presente esercizio di Euro 768.000 e decrementata per Euro 543.000), da accantonamenti legati al sistema incentivante e ad altre poste relative al personale dipendente per Euro 1.092.000 (incrementata nel presente esercizio di Euro 105.000 e decrementata per Euro 207.000), dallo stanziamento della parte variabile dei compensi del Consiglio di Amministrazione previsti dalla delibera assembleare del 24 novembre 2015 per Euro 27.000 (decrementata per Euro 5.000), accantonamenti posti a fronte di potenziali eccedenze rispetto ai quadri economici delle opere che, in vista del possibile subentro di un nuovo concedente potrebbero vedere non concluso l'iter finale di chiusura per Euro 2.922.000 (incrementati nel presente esercizio di euro 264.000), importi stanziati a fronte dell'obbligo contrattuale di pagamento dell'upfront comunque dovuta in caso di rescissione dei contratti di finanziamento stipulati con Cassa Depositi e Prestiti e Banca Europea per gli Investimenti in data 27 febbraio 2017 per Euro 751.000 (decrementati nel presente esercizio per Euro 300.000), ad altre poste minori per Euro 170.306 (decrementate per Euro 412.365 rispetto all'esercizio precedente). Dall'esercizio 2015/2016, tenuto conto della scadenza della concessione (avvenuta il 31 marzo 2017), si è ritenuto inoltre opportuno accantonare tra i fondi rischi ed oneri la valorizzazione alla data di bilancio del "debito di poste figurative", costituito dall'eccedenza degli introiti da pedaggio rispetto ai costi ammessi a remunerazione dall'Ente concedente. L'importo al 30.06.2019 ammonta ad Euro 131.864.000 con un accantonamento nell'esercizio corrente pari ad Euro 29.699.000. Detto importo è stato calcolato sulla base delle metodologie comunicate dal Ministero in occasione della firma del II atto aggiuntivo avvenuta nel marzo 2018 e utilizzando per l'esercizio 2018/2019 un valore di WACC (tasso di congrua remunerazione del capitale investito) in linea con quanto riconosciuto al soggetto attualmente individuato come futuro concessionario (6,92%). Al momento del subentro di un nuovo concessionario detta posta (valorizzata alla data del subentro stesso) verrà sottratta dal valore d'indennizzo riconosciuto. Sull'argomento si rimanda a quanto illustrato nella relazione sulla gestione segnalando in particolare i paragrafi 1.2.5, 1.2.6 e 7.1.



Nella voce risultano appostate anche le svalutazioni di partecipazioni di cui è già stato azzerato il valore contabile per Euro 297.168, interamente riconducibili alla partecipata Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione (incrementate nel corrente esercizio per Euro 9.159).

Per una disamina dei contenziosi in essere si rimanda a quanto riportato nella relazione sulla gestione.

Il fondo di ripristino e sostituzione è stato utilizzato a fronte delle spese di manutenzione e rinnovo sostenute nel corso dell'esercizio per un importo complessivo di Euro 13.846.738.

DETTAGLIO DELL'UTILIZZO

• acquisti di materiali per la manutenzione di beni devolvibili	1.577.122
• variazione delle rimanenze di materiali per la manutenzione di beni devolvibili	-382.098
• servizi di manutenzione beni devolvibili	12.651.714
Totale	13.846.738

Come ampiamente illustrato nella relazione sulla gestione, in previsione della scadenza naturale della Convenzione di Concessione per la gestione della tratta autostradale di competenza, a febbraio 2017 la società ha ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una comunicazione che la invitava a continuare nella realizzazione del programma di adeguamento dell'infrastruttura, in attuazione delle disposizioni convenzionali, fino al subentro nella concessione da parte di un altro soggetto (subentro che verrà comunicato alla Società con un preavviso di sei mesi). Nel corso dell'esercizio 2017/2018, inoltre, erano intervenuti fatti che facevano ritenere probabile il subentro nei successivi 24 mesi, fra tutti:

- le novità introdotte dall'articolo 13 bis del Decreto Legge 148 del 16 ottobre 2017, funzionali al processo di trasferimento della concessione in favore di un soggetto interamente pubblico (affidamento c.d. "in house");
- la costituzione, in data 17 aprile 2018, della Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A., società in house a totale capitale pubblico candidata a divenire il soggetto concessionario della nuova convenzione.

Con riferimento a quanto sopra esposto e in aderenza allo sviluppo previsto nei piani economici/finanziari allegati al primo atto aggiuntivo (2009) e al secondo atto aggiuntivo (2018) in cui il fondo di ripristino e sostituzione non viene alimentato negli ultimi due anni di sviluppo, nel precedente esercizio, in un'ottica di trasferimento della concessione ad un altro soggetto entro il 30.06.2019, non si era provveduto ad effettuare alcun accantonamento. Come noto, al 30.06.2019 il processo di trasferimento del rapporto concessorio ad altro soggetto non si è perfezionato; nel presente bilancio si è quindi ritenuto opportuno effettuare un accantonamento tale da far raggiungere al fondo una consistenza pari alle manutenzioni previste per i successivi 12 mesi, arco temporale entro cui, ad oggi, si prevede il subentro del nuovo concessionario.



Di seguito si riporta la composizione del fondo distinguendo gli accantonamenti deducibili da quelli fiscalmente non ammessi e quindi ripresi a tassazione negli esercizi di competenza.

• Accantonamenti fiscali	11.960.741
• Accantonamenti tassati	3.792.259
Totale fondo al 30.06.2019	15.753.000

	Accant. fiscali	Accant. tassati	Utilizzo f.do fiscale	Utilizzo f.do tassato	Saldo finale fiscale	Saldo finale tassato	Saldo finale Totale
31.12.1996	10.986.908	0	0	0	10.986.908	0	10.986.908
31.12.1997	15.088.618	2.057.564	9.854.992	0	16.220.534	2.057.564	18.278.098
31.12.1998	16.444.895	0	11.739.640	0	20.925.789	2.057.564	22.983.353
31.12.1999	16.842.775	0	13.811.131	0	23.957.433	2.057.564	26.014.997
31.12.2000	9.981.291	2.185.646	10.063.796	0	23.874.928	4.243.210	28.118.138
31.12.2001	17.515.002	831.149	15.719.093	0	25.670.837	5.074.359	30.745.196
31.12.2002	17.713.940	0	13.948.272	0	29.436.505	5.074.359	34.510.864
31.12.2003	13.302.151	0	14.395.192	0	28.343.464	5.074.359	33.417.823
31.12.2004	18.464.234	0	16.206.253	0	30.601.445	5.074.359	35.675.804 
31.12.2005	12.979.266	0	13.687.229	0	29.893.482	5.074.359	34.967.841
30.06.2006	0	9.552.929	6.336.680	0	23.556.802	14.627.288	38.184.090
30.06.2007	13.335.472	6.560.438	15.277.797	0	21.614.477	21.187.726	42.802.203
30.06.2008	22.632.748	-5.378.748	14.484.714	0	29.762.511	15.808.978	45.571.489
30.06.2009	25.626.491	-4.939.491	26.893.515	0	28.495.487	10.869.487	39.364.974
30.06.2010	26.106.992	-8.350.502	17.379.910	0	37.222.569	2.518.985	39.741.554
30.06.2011	10.504.754	8.955.346	15.173.707	0	32.553.616	11.474.331	44.027.947
30.06.2012	6.652.259	0	13.917.566	0	25.288.309	11.474.331	36.762.640
30.06.2013	6.992.850	3.297.890	14.472.380	0	17.808.779	14.772.221	32.581.000
30.06.2014	8.429.971	3.437.418	14.060.389	0	12.178.361	18.209.639	30.388.000
30.06.2015	11.418.464	3.070.409	12.178.361	3.293.512	11.418.464	17.986.536	29.405.000
30.06.2016	11.773.005	2.827.097	11.418.464	3.211.638	11.773.005	17.601.995	29.375.000
30.06.2017	11.853.601	2.817.087	11.773.005	2.397.683	11.853.601	18.021.399	29.875.000
30.06.2018	11.884.049	-11.884.049	11.853.601	2.083.152	11.884.049	4.054.198	15.938.247
30.06.2019	11.960.741	1.700.750	11.884.049	1.962.689	11.960.741	3.792.259	15.753.000

2.9 - TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

È iscritto al passivo del bilancio per un valore pari a Euro 7.967.882 e corrisponde all'effettivo debito dell'azienda verso i dipendenti per gli obblighi maturati al 30.06.2019, derivanti dall'applicazione della L. 29.05.1982 n. 297 e delle integrazioni previste dai contratti di lavoro, depurato dagli importi versati alle casse di previdenza integrativa.

VARIAZIONI DEL TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			
SALDO AL 30.06.2018	INCREMENTI	DECREMENTI	SALDO AL 30.06.2019
8.618.435	2.280.214	2.930.767	7.967.882



2.10 - DEBITI

L'ammontare complessivo dei debiti, tutti di durata residua inferiore ai cinque anni, esistenti al termine dell'esercizio è pari a Euro 96.815.857, di cui Euro 107.111 verso fornitori esteri.

Di seguito il dettaglio della composizione della voce in esame.

	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018	VARIAZIONE
(4) Totale debiti verso banche	294.445	285.168	9.277
(6) Totale acconti (*)	9.356.307	13.968.376	-4.612.069
(7) Totale debiti verso fornitori	62.826.227	44.786.512	18.039.715
(11) Debiti verso imprese controllanti	0	307.148	-307.148
(11 bis) Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti	0	13.495	-13.495
(12) Debiti tributari			
- IVA (**)	7.772.686	8.619.302	-846.616
- IRAP	277.913	345.861	-67.948
- Ritenute effettuate	1.416.573	1.416.473	100
Totale debiti tributari	9.467.172	10.381.636	-914.464
(13) Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale			
- Contributi	1.806.475	1.897.095	-90.620
- Cassa di Previdenza e altri fondi	471.845	459.647	12.198
Totale debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale	2.278.320	2.356.742	-78.422
(14) Altri debiti			
- Personale	3.571.269	3.714.838	-143.569
- Società autostradali interconnesse	6.140.611	5.683.160	457.451
- Canone concessionale	1.692.762	1.712.483	-19.721
- Canone di sub concessione	235.881	597.155	-361.274
- Cauzioni passive	195.440	155.775	39.665
- Premi assicurativi	72.650	1.218	71.432
- Fondo interno di solidarietà	33.972	30.541	3.431
- Competenze su conti dedicati opere in delegazione intersoggettiva	55.232	50.212	5.020
- Diversi	595.569	599.971	-4.402
Totale altri debiti	12.593.386	12.545.353	48.033
TOTALE DEBITI	96.815.857	84.644.430	12.171.427

(*) di cui Euro 9.195.887 costituiti dagli anticipi fatturati alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia sulle opere in delegazione intersoggettiva (rif. paragrafo a commento della voce rimanenze);

(**) di cui Euro 3.916.655 per liquidazione IVA ed Euro 3.856.031 relativi ai corrispettivi su pedaggi registrati nel mese di giugno.

2.11 - RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e i risconti passivi iscritti nel bilancio ammontano a Euro 86.971 e possono essere così dettagliati:

RATEI PASSIVI	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018	VARIAZIONE
- Consulenze	2.984	7.238	-4.254
- Canoni telefonia	428	0	428
- Servizio informazione agenzia Ansa	6.225	6.225	0
- Canoni manutenzione	1.233	3.967	-2.734
- Attraversamenti	0	1.453	-1.453
- Altri	1.932	2.123	-191
Totale ratei passivi	12.802	21.006	-8.204
RISCONTI PASSIVI	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018	VARIAZIONE
- Attraversamenti	71.220	14.619	56.601
- Gestione servizi all'utenza	0	34.334	-34.334
- Canoni attivi	2.949	2.911	38
- Diversi	0	2.218	-2.218
Totale risconti passivi	74.169	54.082	20.087
Totale ratei e risconti passivi	86.971	75.088	11.883



2.12 – IMPEGNI E GARANZIE

Si riporta il dettaglio degli impegni e delle garanzie.

	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018	VARIAZIONE
Rischi per garanzie prestate a terzi	4.539.235	5.457.245	-918.010
Altri rischi	8.561.233	1.012.841	7.548.392
Impegni	513.181.542	513.998.712	-817.170
TOTALE	526.282.010	520.468.798	5.813.212

Nei rischi per garanzie prestate a terzi sono indicate le fidejussioni concesse all'Ente concedente (Euro 2.853.428), alla RFI (Euro 1.600.000), alla SNAM (Euro 52.216), alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (Euro 13.282), alla Provincia di Udine (Euro 10.000) e ai Comuni di Tarvisio (Euro 5.165) e Pordenone (Euro 5.144).

Gli altri rischi si riferiscono all'iscrizione di riserve da parte delle imprese appaltatrici sia sulle opere in carico ad Autovie Venete che su quelle realizzate dal Commissario Delegato.

Gli impegni qui rappresentati si riferiscono al valore di aggiudicazione e/o successivamente riconosciuto dei lavori relativi alle opere commissariate, già assegnati con decreto di aggiudicazione definitiva da parte del Commissario Delegato e non ancora passate in esercizio. Detta annotazione è stata ritenuta opportuna tenuto conto dell'eccezionalità degli importi, nonché della particolarità della procedura di affidamento che non risulta in capo agli organi della società.

Per maggiori dettagli in merito alle suddette opere oggetto di commissariamento si rimanda a quanto riportato nella relazione sulla gestione.



3. INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

3.1 - PREMESSA

Il conto economico al 30 giugno 2019 evidenzia un utile netto di Euro 6.582.527 alla cui formazione hanno contribuito:

	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018
VALORE DELLA PRODUZIONE	235.565.749	234.584.134
COSTI DELLA PRODUZIONE	-212.871.366	-212.365.145
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTO DELLA PRODUZIONE	22.694.383	22.218.989
PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	-2.431.552	-2.356.598
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	-9.159	-17.144
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	20.253.672	19.845.247
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	-13.671.145	-15.115.022
UTILE DELL'ESERCIZIO	6.582.527	4.730.225



3.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

SUDDIVISIONE DEL VALORE DELLA PRODUZIONE	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018
Proventi da transiti	187.372.666	188.910.603
Integrazione canone di concessione art. 19, comma 9 del D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009	21.938.696	22.270.870
Indennizzi transiti eccezionali	1.193.108	1.256.201
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	210.504.470	212.437.674
Variazione lavori in corso su ordinazione	-35.289	-52.283
Corrispettivi lavori in corso su ordinazione	10.155.411	9.184.577
Canoni diversi	221.749	268.473
Penalità attive	13.888	37.636
Plusvalenze da immobilizzazioni materiali	42.772	25.925
Proventi da esazione effettuata per c/terzi	2.556.092	2.478.375
Ricavi diversi	2.143.174	1.363.969
Rimborsi costi del personale	53.384	4.067
Rimborsi di costi amministrativi	42.215	43.151
Rimborsi diversi	1.291.380	753.221
Rimborsi di spese di manutenzione	872.522	652.466
Royalties aree di servizio	7.324.818	6.329.479
Contributi in conto esercizio	247.417	785.644
Altro	131.746	271.760
Altri ricavi e proventi	25.096.568	22.198.743
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	235.565.749	234.584.134

L'incremento di Euro 981.615 è dovuto principalmente agli introiti delle royalties delle aree di servizio (Euro 995.339), alla variazione dei corrispettivi lavori in corso su ordinazione (970.834) e ai ricavi diversi (779.205), compensati in parte dalla diminuzione dei proventi da transiti (-1.537.937) e dall'integrazione canone di concessione L.102/2009 (-332.174). Gli incrementi per lavori interni, tenuto conto dello stato di incertezza legato all'avvenuta scadenza della concessione, non vengono prudenzialmente capitalizzati.

Nel corso dell'esercizio in esame sono stati incassati contributi, erogati dalla Commissione Europea, per Euro 247.417 di cui 242.486 relativi al progetto 2016-eu-tm-0044-M Ursa Major (gestione traffico pesante), ed Euro 4.931 relativi al progetto 2013-eu-50005-p medtis (informativa all'utenza).

SUDDIVISIONE DEI PEDAGGI	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018
Proventi da transiti	187.372.666	188.910.603
Integrazione canone di concessione art. 19 , comma 9 del D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009	21.938.696	22.270.870
Totale pedaggi al lordo del sovrapprezzo	209.311.362	211.181.473
Indennizzi transiti eccezionali	1.193.108	1.256.201
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	210.504.470	212.437.674

I ricavi da pedaggio conseguiti nel corso dell'esercizio sociale 2018/2019, risultano pari a Euro 187.372.666, con un decremento dello 0,81% rispetto al corrispondente periodo 2017/2018 dovuto principalmente all'andamento dei volumi di traffico.



3.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018
Materiali di manutenzione beni devolvibili	1.577.122	798.042
Materiali di manutenzione beni non devolvibili	164.962	227.067
Terreni per lavori in corso su ordinazione	48.064	248
Carburanti	794.705	793.698
Biglietti magnetici e tessere	117.375	110.610
Materiali di consumo	481.969	233.240
Cancelleria	36.475	37.567
Totale	3.220.672	2.200.472

I costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci hanno subito un incremento, rispetto all'esercizio precedente, di Euro 1.020.200, pari al 46,36%, dovuto principalmente alla maggiore acquisizione di materiali di manutenzione dei beni devolvibili (Euro 779.080) e materiali di consumo (Euro 248.729).

Costi per servizi



SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018
Manutenzione beni devolvibili	12.651.714	13.024.358
Manutenzione beni non devolvibili	368.508	538.097
Servizi di gestione autostrada	3.353.992	3.408.077
Lavori in corso su ordinazione	10.067.133	9.142.878
Compensi e rimborsi amministratori	305.980	307.006
Compensi e rimborsi sindaci	127.400	154.897
Aggiornamento software e conduzione sistemi informativi	257.027	319.836
Energia, gas ed acqua	1.964.032	1.913.845
Assicurazioni	1.637.966	1.705.797
Spese postali, telefoniche e canoni linee di comunicazione	153.383	180.883
Inserzioni e pubblicazioni	219.064	191.546
Spese per la formazione del personale	92.617	93.610
Altre prestazioni di servizi	4.188.199	3.814.193
Totale	35.387.015	34.795.023

I costi per servizi complessivamente sono aumentati dell'1,70% (Euro 591.992), principalmente a seguito dell'incremento dei lavori in corso su ordinazione (opere in

delegazione intersoggettiva, Euro 924.255) e delle altre prestazioni di servizi (Euro 374.006), compensati in parte dai minori costi per le manutenzioni dei beni devolvibili (Euro -372.644) e non devolvibili (Euro -169.589).

Costi per il godimento di beni di terzi

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018
Nolo autoveicoli	875.089	837.869
Altri noli e locazioni	485.763	478.835
Totale	1.360.852	1.316.704

Il costo per il godimento di beni di terzi hanno subito un incremento del 3,35% (Euro 44.148) per effetto dell'aumento dei costi per il nolo autoveicoli (Euro 37.220) e degli altri noli e locazioni (Euro 6.928).

Costi per il personale

Il costo del lavoro sostenuto per il personale dipendente nell'esercizio figura nel conto economico per Euro 56.243.751 e riporta un incremento del 2,85% rispetto al corrispondente precedente periodo.



La forza lavoro mediamente occupata presso la Società nel periodo luglio 2018 ÷ giugno 2019, ripartita per categorie, è la seguente:

CATEGORIA	2018/2019	2017/2018
Dirigenti	7	8
Quadri	27	27
Impiegati:		
- a tempo indeterminato	430	432
- a tempo determinato	2	1
Impiegati esazione:		
- a tempo indeterminato	116	122
- a tempo determinato	18	16
Operai:		
- a tempo indeterminato	44	49
- a tempo determinato		
Totale	644	655

La sostanziale equivalenza, rispetto all'esercizio precedente, delle voci salari e stipendi, oneri sociali e trattamento di fine rapporto, nonostante un'occupazione media inferiore di 11 unità lavorative, è principalmente dovuta all'applicazione degli aumenti retributivi previsti dal contratto collettivo nazionale e dagli accordi di secondo livello.

La variazione della voce altri costi è imputabile all'aumento delle incentivazioni all'esodo e al maggior utilizzo di risorse somministrate.

Ammortamenti e svalutazioni

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	840.099	774.482
Ammortamento finanziario delle immobilizzazioni materiali gratuitamente devolvibili	55.267.000	51.271.000
Ammortamento delle altre immobilizzazioni materiali	1.139.633	1.143.420
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	56.406.633	52.414.420
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	36.171	32.946
Totale	57.282.903	53.221.848

La voce ha subito un incremento rispetto allo scorso esercizio pari ad Euro 4.061.055 principalmente a causa dell'aumento della quota di ammortamento finanziario. Detto incremento rispecchia quanto previsto dal piano finanziario.



Variazione delle rimanenze di materiali di manutenzione e di consumo

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018
Variazione delle rimanenze di materiali di manutenzione e consumo devolvibili	-382.098	114.353
Variazione delle rimanenze di materiali di manutenzione e consumo non devolvibili	-74.044	-44.933
Totale	-456.142	69.420

Gli importi rappresentano le variazioni intervenute nelle rispettive giacenze di magazzino.

Accantonamenti per rischi

La voce ammonta ad Euro 30.731.000. Per i dettagli della sua composizione si rimanda a quanto riportato a commento della voce fondi per rischi ed oneri.

Altri accantonamenti

La voce ammonta ad Euro -185.247 con un incremento rispetto all'esercizio precedente di Euro 13.751.506 per effetto dell'accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione non stanziato l'esercizio precedente.

Per maggiori dettagli si rimanda a quanto riportato a commento della voce fondi per rischi ed oneri.

Oneri diversi di gestione

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018
Integrazione canone di concessione art. 19, comma 9 del D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009	21.938.696	22.270.870
Canone concessionale	4.496.944	4.533.854
Canone per subconcessioni	1.502.402	1.307.706
Associazioni e convegni	250.784	255.927
Imposte e tasse	371.910	348.225
Perdite su crediti	44.945	101.541
Altri oneri di gestione	680.881	554.808
Totale	29.286.562	29.372.931

Gli oneri diversi di gestione hanno registrato, rispetto all'esercizio precedente, un decremento di Euro 86.369, pari allo 0,29%, dovuto principalmente alle voci legate all'evoluzione in diminuzione del traffico.



3.4 - PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Proventi da partecipazioni

Nel corso dell'esercizio in esame non ci sono state movimentazioni alla voce "Proventi da partecipazioni" mentre l'anno precedente erano pari ad Euro 112.286.

Altri proventi finanziari

Gli altri proventi finanziari di competenza dell'esercizio 2018/2019 sono risultati pari a Euro 56.444 con un decremento rispetto all'esercizio precedente di Euro 8.629.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari di competenza dell'esercizio 2018/2019 sono risultati pari a Euro 2.488.412. La suddivisione in base alla natura del prestito o della passività finanziaria che ne ha originato la maturazione è così dettagliata:

SUDDIVISIONE DEGLI INTERESSI E DEGLI ONERI FINANZIARI					
	VERSO IMPRESE CONTROLLATE	VERSO IMPRESE COLLEGATE	VERSO IMPRESE CONTROLLANTI	VERSO TERZI	TOTALE
Diversi	0	0	0	2.488.412	2.488.412
TOTALE	0	0	0	2.488.412	2.488.412



Gli oneri diversi sono principalmente costituiti dalle commissioni di upfront (Euro 299.590), di impegno (Euro 1.918.664) e dalla garanzia fideiussoria (Euro 262.667) previste dai contratti di finanziamento accesi presso Cassa Depositi e Prestiti e Banca Europea degli Investimenti per dare copertura finanziaria alle opere contrattualizzate. In questa voce confluiscono anche gli interessi maturati sui saldi dei conti correnti bancari dedicati alle opere in delegazione intersoggettiva (iscritti tra i proventi finanziari), ma di competenza dell'Ente committente.

Utili e perdite su cambi

La voce, ammontante ad Euro 416, viene alimentata a seguito del flusso di valuta estera riscosso presso i caselli di esazione. Rispetto all'esercizio precedente ha subito un incremento di Euro 161.

3.5 - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Rivalutazioni di attività finanziarie

In questo esercizio non sono presenti rivalutazioni di attività finanziarie.

Svalutazioni di attività finanziarie

Le svalutazioni di attività finanziarie pari ad Euro 9.159 si riferiscono all'adeguamento del fondo rischi per la società Pedemontana Veneta S.p.A. per possibili perdite future eccedenti il valore di carico originario della partecipazione.



3.6 - IMPOSTE SUL REDDITO

Con riguardo al trattamento fiscale dei costi e oneri che gravano sull'esercizio ed al regime di indeducibilità o deducibilità differita di cui al D.P.R. 22.12.1986 n. 917 e 29.09.1973 n. 600 ed al D.Lgs. 446 del 15.12.1997 e successive modifiche ed integrazioni, si è determinato un onere tributario di Euro 13.671.145 come di seguito ripartito:

IMPOSTE SUL REDDITO	SALDO AL 30.06.2019	SALDO AL 30.06.2018
Imposte correnti:		
IRES dell'esercizio	11.423.179	13.025.648
IRAP dell'esercizio	2.277.309	2.044.550
Poste rettificative e/o di natura straordinaria	-34.097	42.679
Totale imposte correnti	13.666.391	15.112.877
Imposte differite ed anticipate:		
IRES	4.754	2.145
IRAP	0	0
Totale imposte differite e anticipate	4.754	2.145
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	13.671.145	15.115.022

La voce "Poste rettificative e/o di natura straordinaria" è costituita, per l'esercizio in corso, dalla differenza tra le imposte stanziati nell'esercizio precedente e gli importi effettivamente pagati.



Di seguito si riporta il dettaglio delle differenze temporanee che hanno comportato, nell'esercizio corrente o negli esercizi precedenti, la rilevazione di imposte differite e anticipate il cui "effetto traslativo" verrà meno negli esercizi futuri.

DESCRIZIONE	aliquota vigente	30.06.2019		30.06.2018	
		ammontare delle differenze temporanee	effetto fiscale	ammontare delle differenze temporanee	effetto fiscale
Imposte differite					
- rateizzazione plusvalenze imponibili IRES	24,00%	-55.105	-13.225	-35.297	-8.471
Totale imposte differite		-55.105	-13.225	-35.297	-8.471

Si precisa che, in ottemperanza al principio generale della prudenza, tenuto conto dell'ormai avvenuta scadenza del periodo concessorio, non sono state stanziati imposte anticipate. L'importo totale del beneficio non iscritto in base alle motivazioni sopra riportate è stimabile in 45.386 migliaia di Euro ed è riconducibile alla giacenza dei fondi rischi tassati (base imponibile 139.127 Euro/000, stima imposta 38.817 Euro/000), alla giacenza del fondo di ripristino e sostituzione tassato (base imponibile 3.792 Euro/000 stima imposte 910 Euro/000), ad ammortamenti tecnici tassati (base imponibile 970 Euro/000 stima imposta 271 Euro/000), a

poste iscritte ad incremento della voce “fondo ammortamento finanziario e contributi” già assoggettati a tassazione (base imponibile 14.567 Euro/000 stima imposte 3.680 Euro/000), a svalutazioni di beni immobili non dedotte (base imponibile 5.780 Euro/000 stima imposte 1.613 Euro/000) e ad altre partite minori (base imponibile 353 Euro/000 stima imposte 96 Euro/000).

L'imponibile fiscale IRES differisce dai valori civilistici per la presenza di variazioni in aumento per Euro/000 35.834 principalmente imputabili all'accantonamento al fondo rischi (Euro/000 30.836), alla ripresa fiscale relativa alle manutenzioni eccedenti il fondo di ripristino deducibile preesistente (Euro/000 1.963), all'accantonamento non deducibile al fondo di ripristino (Euro/000 1.701), all'indeducibilità degli autoveicoli (Euro/000 307). Dette variazioni risultano parzialmente compensate da variazioni in diminuzione per Euro/000 8.517 principalmente imputabili all'utilizzo del fondo rischi (Euro/000 1.468), al premio capitalizzazione ACE – Aiuto Crescita Economica (Euro/000 1.594), all'utilizzo del fondo di ripristino non dedotto negli esercizi precedenti (Euro/000 1.963), alla quota di 1/6 delle manutenzioni eccedenti il fondo di ripristino fiscale preesistente (Euro/000 2.158).

L'imponibile fiscale IRAP differisce dalla somma algebrica delle voci di bilancio costituenti la base imponibile principalmente per la variazione in aumento imputabile ai costi, compensi e utili di cui all'art. 11, comma 1, lettera b), D.Lgs. 446/1997 confluiti a conto economico (Euro/000 693) e direttamente capitalizzati (Euro/000 2.611), parzialmente compensata dalla variazione in diminuzione dovuta all'utilizzo di fondi rischi per Euro/000 1.468. Si segnala inoltre che, dallo scorso esercizio, dal valore della produzione lorda si applica la deduzione IRAP relativa al personale a tempo indeterminato.

Dall'esercizio 2006/2007 Autovie Venete partecipa alla procedura di consolidato fiscale nazionale con società controllante Friulia S.p.A..



3.7 - AMMONTARE DEI COMPENSI SPETTANTI AD AMMINISTRATORI, SINDACI E SOCIETA' DI REVISIONE

Ai sensi del punto 16 dell'art. 2427 del Codice Civile, si precisa che i compensi agli organi societari per le funzioni compiute nell'esercizio in commento risultano come segue:

COMPENSI	
Consiglio di Amministrazione	244.555
Collegio Sindacale	112.251

Ai sensi del punto 16 bis dell'art. 2427 del Codice Civile, si segnala che, in base a quanto deliberato dall'Assemblea del 06.11.2018, alla Società di Revisione viene riconosciuto un compenso pari ad Euro 38.399 per la certificazione del bilancio dell'esercizio.



4. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

In merito all'evoluzione del rapporto concessorio si segnala che nel corso della seduta del 24 luglio 2019, il CIPE ha assunto la Delibera n. 38 inerente il "criterio generale per l'accertamento e per la definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali limitatamente al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (periodo transitorio)" e la Delibera n. 39 sull'"approvazione dell'accordo di cooperazione relativo alle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia [ex Autovie Venete]", deliberazioni, ad oggi, ancora in corso di registrazione alla Corte dei Conti.

Avuto particolare riguardo ai contenuti della Delibera n. 38/2019 si evidenzia che con la stessa sono stati chiariti i termini regolatori applicabili alle concessionarie c.d. scadute facendo comunque salve le specifiche pattuizioni convenzionali vigenti e, con ciò, facendo salva la posizione di Autovie Venete. Su tali basi, si ritiene che il Concedente possa, a breve, riavviare, eventualmente previa interlocuzione con la stessa Corte dei Conti, l'iter approvativo del secondo Atto Aggiuntivo. Il riavvio dell'iter approvativo dovrà necessariamente coordinarsi con l'esigenza, anch'essa dettata dalla Delibera CIPE 38/2019, di addivenire quanto prima alla definizione di un Piano Finanziario Transitorio redatto comunque in coerenza con gli Atti convenzionali vigenti che accompagnerà la società sino all'effettivo subentro del nuovo concessionario.

Quanto alla Delibera CIPE n. 39/2019 che ha approvato l'Accordo di cooperazione tra la Società che subentrerà nella gestione delle tratte attualmente assentite ad Autovie Venete e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si ritiene che la stessa consenta ora di avere maggiore chiarezza anche sulle tempistiche dell'effettivo subentro.



Il 12 luglio 2019 l'Agenzia delle Entrate ha fornito risposta all'interpello presentato dalla società in data 4 dicembre 2018 con cui venivano chiesti chiarimenti in merito all'esercizio in cui risultino deducibili gli accantonamenti "per debiti di poste figurative" effettuati. Nella citata risposta l'Agenzia, richiamando i contenuti del precedente riscontro all'istanza di interpello d.d. 07.03.2010, ha ribadito che gli importi potranno essere dedotti solo al momento dell'effettivo "pagamento" che coinciderà con il subentro del nuovo concessionario nel rapporto concessorio.

5. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DELL'ESERCIZIO

In merito alla proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite prevista dal comma 22-septies dell'articolo 2427 del Codice Civile e tenuto conto che il presente bilancio d'esercizio consuntivo un utile pari ad Euro 6.582.526,53, il Consiglio di Amministrazione propone all'Assemblea dei Soci:

- di destinare alla "riserva legale" un importo di Euro 329.126,33;
- di destinare alla "riserva straordinaria" un importo di Euro 5.595.152,69;
- di destinare all'erogazione di dividendi un importo di Euro 658.247,51, in misura di Euro 0,00109399 per ciascuna azione in circolazione.

Trieste, 27 settembre 2019

IL PRESIDENTE ED
AMMINISTRATORE DELEGATO
Ing. Maurizio Castagna







***Nota allegata al Bilancio dell'esercizio
01 luglio 2018 – 30 giugno 2019***

***Richiesta dell'Ente Nazionale per le Strade
di data 28 marzo 1996 prot. n. 328***



STATISTICHE DI TRAFFICO VEICOLI - KM PAGANTI ANNO 2018/2019

TRAFFICO SULLA RETE ESTESA (Comprendente il traffico convenzionale)			
	Traffico leggero	Traffico pesante	Traffico complessivo
luglio 2018	200.807.287	77.308.051	278.115.338
agosto 2018	215.029.942	63.750.314	278.780.256
settembre 2018	164.235.925	70.794.608	235.030.533
ottobre 2018	133.954.120	73.649.798	207.603.918
novembre 2018	119.210.206	66.557.250	185.767.456
dicembre 2018	128.007.424	55.974.207	183.981.631
gennaio 2019	119.902.333	61.036.634	180.938.967
febbraio 2019	106.469.965	61.700.999	168.170.964
marzo 2019	128.638.541	68.675.145	197.313.686
aprile 2019	141.619.204	67.624.808	209.244.012
maggio 2019	138.050.513	73.780.249	211.830.762
giugno 2019	166.360.186	72.172.142	238.532.328
TOTALE	1.762.285.646	813.024.205	2.575.309.851

NOTA: Le tabelle sopra riportate, elaborate secondo il disposto di cui alla nota del 28.03.96 prot. ANAS, comprendono i veicoli/Km paganti, soggetti all'ex devoluzione ai sensi dell'art. 1 della L. 296/2006. Con l'aggiunta del traffico esente e di quello eventualmente stimato in caso di scioperi o circostanze consimili si ottiene il raccordo con i dati esposti nella relazione sulla gestione.



STATISTICHE DI TRAFFICO VEICOLI - KM PAGANTI ANNO SOLARE 2018

TRAFFICO SULLA RETE ESTESA (Comprendente il traffico convenzionale)			
	Traffico leggero	Traffico pesante	Traffico complessivo
gennaio	124.089.650	60.182.150	184.271.800
febbraio	108.029.795	60.342.667	168.372.462
marzo	125.138.360	69.542.912	194.681.272
aprile	144.357.090	64.947.370	209.304.460
maggio	153.891.270	75.705.722	229.596.992
giugno	166.425.848	73.591.022	240.016.870
luglio	200.807.287	77.308.051	278.115.338
agosto	215.029.942	63.750.314	278.780.256
settembre	164.235.925	70.794.608	235.030.533
ottobre	133.954.120	73.649.798	207.603.918
novembre	119.210.206	66.557.250	185.767.456
dicembre	128.007.424	55.974.207	183.981.631
TOTALE	1.783.176.917	812.346.071	2.595.522.988

STATISTICHE DI TRAFFICO VEICOLI - KM PAGANTI ANNO 2017/2018

TRAFFICO SULLA RETE ESTESA (Comprendente il traffico convenzionale)			
	Traffico leggero	Traffico pesante	Traffico complessivo
luglio 2017	214.600.814	76.711.294	291.312.108
agosto 2017	223.645.733	64.516.490	288.162.223
settembre 2017	168.269.763	72.489.895	240.759.658
ottobre 2017	143.878.914	71.513.831	215.392.745
novembre 2017	122.639.427	67.490.941	190.130.368
dicembre 2017	131.768.524	57.282.170	189.050.694
gennaio 2018	124.089.650	60.182.150	184.271.800
febbraio 2018	108.029.795	60.342.667	168.372.462
marzo 2018	125.138.360	69.542.912	194.681.272
aprile 2018	144.357.090	64.947.370	209.304.460
maggio 2018	153.891.270	75.705.722	229.596.992
giugno 2018	166.425.848	73.591.022	240.016.870
TOTALE	1.826.735.188	814.316.464	2.641.051.652

STATISTICHE DI TRAFFICO VEICOLI - KM PAGANTI ANNO SOLARE 2017



TRAFFICO SULLA RETE ESTESA (Comprendente il traffico convenzionale)			
	Traffico leggero	Traffico pesante	Traffico complessivo
gennaio	125.489.617	55.652.996	181.142.613
febbraio	112.500.116	59.693.473	172.193.589
marzo	133.495.540	70.999.166	204.494.706
aprile	153.976.691	63.486.649	217.463.340
maggio	151.247.718	74.054.730	225.302.448
giugno	171.929.290	73.685.973	245.615.263
luglio	214.600.814	76.711.294	291.312.108
agosto	223.645.733	64.516.490	288.162.223
settembre	168.269.763	72.489.895	240.759.658
ottobre	143.878.914	71.513.831	215.392.745
novembre	122.639.427	67.490.941	190.130.368
dicembre	131.768.524	57.282.170	189.050.694
TOTALE	1.853.442.147	807.577.608	2.661.019.755

STATISTICHE DI TRAFFICO VEICOLI - KM PAGANTI ANNO 2016/2017

TRAFFICO SULLA RETE ESTESA (Comprendente il traffico convenzionale)			
	Traffico leggero	Traffico pesante	Traffico complessivo
luglio 2016	214.876.848	72.361.662	287.238.510
agosto 2016	226.955.878	61.243.315	288.199.193
settembre 2016	173.674.516	70.739.743	244.414.259
ottobre 2016	145.223.766	65.787.939	211.011.705
novembre 2016	124.538.906	64.388.762	188.927.668
dicembre 2016	136.056.557	58.223.872	194.280.429
gennaio 2017	125.489.617	55.652.996	181.142.613
febbraio 2017	112.500.116	59.693.473	172.193.589
marzo 2017	133.495.540	70.999.166	204.494.706
aprile 2017	153.976.691	63.486.649	217.463.340
maggio 2017	151.247.718	74.054.730	225.302.448
giugno 2017	171.929.290	73.685.973	245.615.263
TOTALE	1.869.965.443	790.318.280	2.660.283.723



STATISTICHE DI TRAFFICO VEICOLI - KM PAGANTI ANNO SOLARE 2016

TRAFFICO SULLA RETE ESTESA (Comprendente il traffico convenzionale)			
	Traffico leggero	Traffico pesante	Traffico complessivo
gennaio	123.819.054	51.874.832	175.693.886
febbraio	113.977.501	59.139.236	173.116.737
marzo	137.586.769	64.895.852	202.482.621
aprile	138.830.590	64.822.809	203.653.399
maggio	155.096.375	68.677.166	223.773.541
giugno	163.722.453	68.400.441	232.122.894
luglio	214.876.848	72.361.662	287.238.510
agosto	226.955.878	61.243.315	288.199.193
settembre	173.674.516	70.739.743	244.414.259
ottobre	145.223.766	65.787.939	211.011.705
novembre	124.538.906	64.388.762	188.927.668
dicembre	136.056.557	58.223.872	194.280.429
TOTALE	1.854.359.213	770.555.629	2.624.914.842





***Dati essenziali del bilancio di Friulia S.p.A.
che esercita attività di direzione
e coordinamento***



Ai sensi dell'art. 2497-bis, comma 4, del Codice Civile si riportano nelle tabelle sottostanti i dati essenziali del bilancio al 30.06.2018 della controllante FRIULIA S.p.A., con sede legale in Trieste, Via Locchi n.19.

Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria di Friulia S.p.A. al 30 giugno 2018, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio che, corredato dalla relazione della società di revisione, è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

STATO PATRIMONIALE		
ATTIVO	30.06.2018	30.06.2017
Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	4.250.000	4.250.000
Immobilizzazioni	538.022.000	542.175.822
Attivo circolante	101.590.588	92.627.820
Ratei e risconti	928.986	1.140.733
TOTALE ATTIVO	644.791.574	640.194.375
PASSIVO	30.06.2018	30.06.2017
Capitale	361.564.919	361.564.919
Riserve e utili	274.439.165	270.657.231
Patrimonio netto	636.004.084	632.222.150
Fondi	5.917.277	2.671.154
TFR	1.299.428	1.183.331
Debiti	1.464.730	3.998.770
Ratei e risconti	106.055	118.969
TOTALE PASSIVO	644.791.574	640.194.375

CONTO ECONOMICO	30.06.2018	30.06.2017
Valore della produzione	2.702.656	2.802.074
Costi della produzione	-10.032.685	-5.923.091
Differenza tra valore e costi della produzione	-7.330.029	-3.121.017
Proventi e oneri finanziari	10.511.301	11.445.280
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-3.046.390	-4.997.251
Risultato prima delle imposte	134.882	3.327.013
Imposte sul reddito d'esercizio	910.516	234.151
UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	1.045.398	3.561.164



RENDICONTO FINANZIARIO

	30.06.2018	30.06.2017
A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale		
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima di imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	-10.018.137	-7.431.855
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale	6.577.584	2.469.236
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	-3.440.553	-4.962.618
Variazione del capitale netto circolante	-3.533.109	-120.222
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	-6.973.662	-5.082.839
Altre rettifiche	4.325.704	8.074.081
4. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche	-2.647.958	2.991.242
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	-2.647.958	2.991.242
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali	-74.206	-3.925
Immobilizzazioni immateriali	-9.744	0
Immobilizzazioni finanziarie	11.355.252	14.556.021
Attività finanziarie non immobilizzate	-7.520.450	-12.172.805
Flusso finanziario della gestione reddituale (B)	3.750.852	2.379.290
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi	0	0
Mezzi propri	-147.232	-18
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	-147.232	-18
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A+B+C)	955.663	5.370.513
Disponibilità liquide iniziali	42.620.957	37.250.444
Disponibilità liquide finali	43.576.620	42.620.957





Relazione del Collegio Sindacale



S.P.A. AUTOVIE VENETE

Sede legale in TRIESTE, Via Locchi n. 19

Capitale sociale Euro 157.965.738,58 i.v.

Codice fiscale ed iscrizione al Registro Imprese di Trieste n. 00098290323

R.E.A. di Trieste n. 14195

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di

Friulia S.p.A. Finanziaria Regionale Friuli Venezia Giulia

BILANCIO AL 30 GIUGNO 2019

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del Codice Civile

Signori Azionisti,

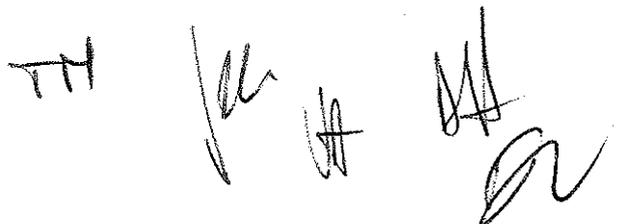
il progetto di bilancio della Vostra Società per l'esercizio chiuso al 30 giugno 2019 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 27 settembre 2019 ed è stato trasmesso al Collegio Sindacale nei termini di legge.

Il documento in parola si articola nello stato patrimoniale, nel conto economico, nel rendiconto finanziario e nella nota integrativa, ed è accompagnato dalla relazione sulla gestione.

L'impostazione della presente relazione è ispirata alle disposizioni di legge e delle "Norme di comportamento del collegio sindacale - Principi di comportamento del collegio sindacale di società non quotate", del Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

La Società "PricewaterhouseCoopers S.p.A", cui è affidato l'incarico per la revisione legale dei conti per gli esercizi 2019, 2020 e 2021, riferisce negli incontri in data 10 settembre 2019 e in data odierna, di aver svolto durante l'esercizio chiuso al 30 giugno 2019, i controlli relativi alla regolare tenuta della contabilità sociale ed ha provveduto all'accertamento della corrispondenza del bilancio con le risultanze dei libri e delle scritture contabili.

La relazione della Società di revisione, presentata in data 10 ottobre 2019, riporta che il bilancio di esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della società al 30 giugno 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data. Altresì, pur non esprimendo un giudizio con rilievi, segnala quanto riportato nella premessa della nota integrativa in merito alla scadenza della Convenzione di Concessione avvenuta in data 31 marzo 2017, e sui motivi per cui gli amministratori hanno predisposto il bilancio di esercizio nella prospettiva della continuità aziendale.



Da segnalare che il Consiglio d'Amministrazione della Società il 27 giugno 2019 ha confermato l'Internal audit alla Capogruppo Friulia S.p.A. per il periodo 1 luglio 2019 – 30 giugno 2020 ed ha nominato il nuovo Organismo di Vigilanza, al cui interno figura un componente del Collegio Sindacale, per il periodo 1 luglio 2019 – 31 dicembre 2021.

Con l'adozione di questi presidi organizzativi, il Consiglio di Amministrazione ritiene di essere in grado di contrastare efficacemente l'eventuale insorgere delle fattispecie delittuose introdotte, da ultimo, con le modifiche apportate al Decreto Legislativo n. 231/2001 (autoriciclaggio e corruzione tra privati) e recepite all'interno del Modello di Organizzazione e di Gestione (MOG).

Il Collegio Sindacale ha incontrato, in data 10 settembre 2019, l'Organismo di Vigilanza per un confronto rispetto alle attività e relative modalità operative.

Le attività del Collegio Sindacale sono state svolte regolarmente e documentate, ai sensi dell'art. 2404 c.c..

Il Collegio Sindacale, nominato in data 6 maggio 2019, ha partecipato alle riunioni del Consiglio di Amministrazione, che si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento. Dagli elementi disponibili è ragionevole considerare che le azioni deliberate sono conformi alla legge ed allo statuto sociale, non manifestamente imprudenti, ovvero in potenziale conflitto di interesse o, comunque, tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Durante le verifiche mensili, i Sindaci hanno acquisito dal Direttore Amministrazione, Finanza e Controllo e dal Direttore Appalti, Lavori e Forniture, rispettivamente, informazioni relative al budget, bilancio e modalità di gestione delle gare di appalto.

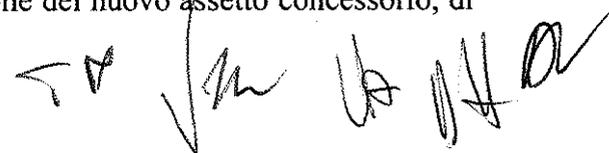
Mediante l'acquisizione delle informazioni fornite dai dirigenti della società e dall'esame della documentazione aziendale esibita, il Collegio, in riferimento al sistema amministrativo e contabile, non formula alcun rilievo.

Parimenti, il Collegio Sindacale non ha riscontrato operazioni atipiche e/o inusuali, comprese quelle effettuate con parti correlate o infragruppo.

Nel corso dell'esercizio non sono pervenute al Collegio Sindacale denunce ai sensi dell'articolo 2408 c.c., né il Collegio è intervenuto per omissioni dell'Organo di amministrazione (art. 2406 c.c.), né sono state fatte denunce ai sensi dell'art. 2409, comma 7, c.c., o pervenuti esposti.

Inoltre, il Collegio Sindacale non ha rilasciato pareri.

In tema di continuità aziendale, si segnala quanto riportato nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione ovvero che, se da un lato il 31 marzo 2017 è intervenuta la scadenza naturale della Convenzione di concessione, dall'altro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota del 6 febbraio 2017 ha chiesto ad Autovie, nelle more della definizione del nuovo assetto concessorio, di



proseguire nella gestione della Concessione secondo i termini e le modalità previsti dalla Convenzione vigente e dei relativi atti aggiuntivi ed integrativi, anche al fine di garantire l'espletamento del servizio autostradale senza soluzione di continuità.

In data 4 marzo, si è provveduto a prorogare la scadenza della polizza fideiussoria di buona esecuzione della gestione operativa della Concessione al 31 marzo 2020.

L'Assemblea straordinaria del 6 maggio 2019 ha modificato lo Statuto relativamente all'esercizio sociale la cui chiusura è stata spostata dal 30 giugno al 31 dicembre di ogni anno. A seguito di tali modifiche, nel presente bilancio le poste di debito e credito "esigibili entro l'anno successivo" hanno una scadenza non superiore ai 6 mesi.

Nel corso dell'attività di vigilanza non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

Per quanto sopra, il Collegio Sindacale valuta che il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 30 giugno 2019 sia corrispondente ai fatti ed a quanto acquisito nel corso della partecipazione alle riunioni degli Organi sociali e dell'attività di vigilanza posta in essere.

In particolare,

- i criteri di valutazione delle poste dell'attivo e del passivo sono stati controllati e non sono risultati sostanzialmente diversi da quelli adottati negli esercizi precedenti, conformi, dunque, al disposto dell'art. 2426 c.c.;
- è stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, sulla sua generale conformità alla legge per quello che riguarda la sua formazione e struttura e, a tale riguardo, non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate;
- è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri del Collegio Sindacale e, a tale riguardo, non vengono evidenziate ulteriori osservazioni;
- gli Amministratori non hanno derogato alle norme di legge ai sensi degli articoli. 2423 e 2423 bis del Codice Civile.

Il Collegio Sindacale osserva ancora che:

- non ci sono costi di impianto e ampliamento nell'attivo dello stato patrimoniale che richiedano il suo consenso ai sensi dell'art. 2426 del Codice Civile, punto 5, né poste di avviamento che ugualmente lo richiedano ai sensi dell'art. 2426 del Codice Civile, punto 6;
- è stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e, in tal senso, non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Handwritten signature and initials in black ink, located at the bottom right of the page. The signature appears to be 'G. M.' followed by a large, stylized signature, and there are additional initials to the right.

- non vi sono poste di bilancio per le quali debba essere applicato il criterio del costo ammortizzato di cui all'art. 12 del D.LGS n. 139/2015;
- sono stati rispettati gli obblighi in materia di trasparenza sulle erogazioni pubbliche, introdotti dalla L. n. 124/2017.

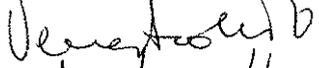
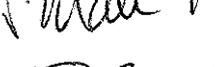
Il Collegio Sindacale non rileva motivi ostativi all'approvazione del Bilancio di esercizio chiuso al 30 giugno 2019.

Evidenzia, peraltro, come già segnalato alla Società di revisione e alla Società Autovie, che permangono elementi di indeterminazione sul tasso WACC da applicare.

Pertanto, tenuto conto del non completato iter approvativo del secondo Atto Aggiuntivo e delle delibere CIPE n. 38 e n. 39, degli obiettivi e dei programmi della Società, il Collegio raccomanda di non procedere alla distribuzione di dividendi.

Tutto ciò premesso, il Collegio Sindacale propone di approvare il suddetto progetto di Bilancio di esercizio, così come predisposto dagli Amministratori.

Letto, approvato e sottoscritto.

Tiziana Marcolin 
Vera Ardito 
Donato Liguori 
Paolo Marseu 
Davide Scaglia 

Trieste, 10 ottobre 2019



Relazione della Società di revisione





Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n°39

Agli azionisti della SpA Autovie Venete

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società SpA Autovie Venete (la Società), costituito dallo stato patrimoniale al 30 giugno 2019, dal conto economico, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 30 giugno 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Richiamo di informativa

Pur non esprimendo un giudizio con rilievi, si segnala quanto riportato nella premessa della nota integrativa in merito alla scadenza della Convenzione di concessione avvenuta in data 31 marzo 2017 e sui motivi per cui gli amministratori hanno predisposto il bilancio d'esercizio nella prospettiva della continuità aziendale.

Altri aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nella nota integrativa i dati essenziali della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della SpA Autovie Venete non si estende a tali dati.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. Euro 6.890.000,00 i.v., C.F. e P.IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 0712132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 0805640211 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 0516186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 0303697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 0957532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 0552482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 08136181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 0854545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 0458263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444393311

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli

amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;

- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs n°39/2010

Gli amministratori della SpA Autovie Venete sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della SpA Autovie Venete al 30 giugno 2019, incluse la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n°720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della SpA Autovie Venete al 30 giugno 2019 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della SpA Autovie Venete al 30 giugno 2019 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs n°39/2010, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Trieste, 10 ottobre 2019

PricewaterhouseCoopers SpA



Maria Cristina Landro
(Revisore legale)





Delibera dell'Assemblea ordinaria
6 novembre 2019



DELIBERA DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DEL 6 NOVEMBRE 2019

Estratto dal verbale dell'Assemblea ordinaria degli Azionisti della Società per Azioni Autovie Venete (S.A.A.V.), con sede in Trieste, via Locchi numero 19, capitale sociale di Euro 157.965.738,58 interamente versato, iscritta al Registro delle Imprese di Trieste, numero di iscrizione e codice fiscale 00098290323, numero R.E.A. 14195, Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di Friulia S.p.A. Finanziaria Regionale Friuli Venezia Giulia.

6 NOVEMBRE 2019

OMISSIS

Punto 1) Esame del bilancio d'esercizio al 30 giugno 2019, della relazione degli Amministratori sulla gestione, della relazione del Collegio Sindacale e della relazione della Società di Revisione: determinazioni conseguenti:

OMISSIS

"l'Assemblea degli azionisti della "SOCIETA' PER AZIONI AUTOVIE VENETE (S.A.A.V.)", riunitasi in seduta ordinaria il giorno 6 novembre 2019,

- preso atto della Relazione del Consiglio di Amministrazione e della proposta in essa contenuta in merito alla destinazione dell'utile di esercizio;
- preso atto dell'illustrazione dei documenti contabili;
- preso atto della Relazione del Collegio Sindacale e delle risultanze della relazione di certificazione del bilancio,

DELIBERA

- 1) di approvare il Bilancio di esercizio relativo al periodo 1 luglio 2018 - 30 giugno 2019, corredato dalla Relazione degli Amministratori sulla gestione, dalla Relazione del Collegio Sindacale e dalla Relazione di certificazione della Società di Revisione;
- 2) di destinare l'utile dell'esercizio relativo al periodo 1 luglio 2018 - 30 giugno 2019, ammontante ad Euro 6.582.526,53 (seimilionicinquecentottantaduemilacinquecentoventisei virgola cinquantatre) al netto delle imposte, come segue:
 - per Euro 329.126,33 (trecentoventinovemilacentoventisei virgola trentatre) alla "riserva legale";
 - per Euro 5.595.152,69 (cinquemilionicinquecentonovantacinquemilacentocinquantadue virgola sessantanove) alla "riserva straordinaria";
 - per Euro 658.247,51 (seicentocinquantottomiladuecentoquarantasette virgola cinquantuno) all'erogazione di un dividendo, in misura di Euro 0,00109399 (zero virgola zero zero centonovemilatrecentonovantanove) per ciascuna azione in circolazione."

OMISSIS

Il Presidente proclama quindi approvata con il voto favorevole della maggioranza del capitale sociale e precisamente con il voto favorevole del 99% (novantanove per cento) delle azioni presenti quanto alla approvazione del bilancio di esercizio e con il voto favorevole del 93% (novantatre per cento) delle azioni presenti quanto alla proposta di distribuzione degli utili.

OMISSIS







Dati statistici



ALCUNI DATI INDICATIVI SU TRAFFICO, ASSISTENZA E SINISTROSITÀ PER L'ESERCIZIO 2018/2019

La flessione del traffico iniziata nel corso del 2017/2018 si è acuita nel corso dell'esercizio 2018/2019 che si è concluso con un calo di oltre il 2,5% dei veicoli-chilometro complessivi, che sono così scesi a poco meno di 2,47 miliardi.

I veicoli effettivi complessivi sono stati poco meno di 47,8 milioni con un decremento complessivo dell'1,1%.

Nell'esercizio 2018/2019 sono quindi transitati sulla rete mediamente 130.900 veicoli al giorno con una percorrenza media di 51,7 km - leggermente inferiore allo scorso esercizio – e con un traffico leggero che ha segnato una ulteriore regressione del 3,7%, a cui si è aggiunto un rallentamento anche del traffico pesante con una sostanziale invarianza nel suo insieme: in particolare l'andamento delle classi 4 e 5 non è riuscito a compensare la flessione delle altre classi.

La tendenza del traffico è stata sicuramente influenzata dai lavori per la realizzazione della terza corsia che verso la fine di quest'esercizio si sono estesi ad ovest fino al nodo di Portogruaro: lo sviluppo complessivo di quasi 40 km senza soluzione di continuità ha condizionato significativamente il traffico leggero, ma anche quello pesante.

Considerando le tipologie di pagamento, segnano una contrazione di oltre il 9% il pagamento tramite contanti in pista manuale e quello con tessere autostradali, mentre registra una diminuzione del 2,6% il pagamento in cassa automatica; invariato l'utilizzo del telepass (oltre il 60% dei pagamenti totali), per effetto di una compensazione tra la crescita dei telepass ordinari e la riduzione di quelli family; ancora evidente l'aumento delle tessere bancarie (+7%) per la continua crescita del pagamento tramite carta di credito.

La sinistrosità segna una diminuzione del tasso globale; per quanto riguarda gli incidenti con conseguenze alle persone, si registra un calo del tasso relativo agli incidenti con feriti, ma un incremento della mortalità.

DEFINIZIONI GENERALI E CRITERI TECNICI

Traffico leggero: è quello costituito da motocicli e autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, inferiore a 1,30 m.

Traffico pesante: è costituito da autoveicoli a due assi con altezza da terra, in corrispondenza dell'asse anteriore, superiore a 1,30 m., e da tutti gli autoveicoli a tre o più assi.

Veicoli effettivi: è il numero di tutti i veicoli - autovetture, autocarri, autotreni, ecc. - entrati in autostrada, indipendentemente dai chilometri percorsi.

Veicoli-chilometro: è il numero di chilometri complessivamente percorsi dai veicoli effettivi entrati in autostrada.

Veicoli teorici (equivalente a tratta intera): è il numero di veicoli che idealmente, percorrendo l'intera autostrada, dà luogo nel complesso a percorrenze pari a quelle ottenute realmente (veicoli-chilometro di cui sopra); il numero di tali veicoli è definito dal rapporto tra i veicoli-chilometro e la lunghezza della rete autostradale in gestione.

È il dato comparativo più stabile quando si debbano confrontare traffici di reti autostradali differenti con diversa estesa.

Incidenti: per definizione costituisce incidente qualunque evento verificatosi nel periodo in esame entro i limiti della proprietà autostradale e nel quale risulti coinvolto almeno un veicolo in movimento che sia fuoriuscito dalla carreggiata, ovvero che sulla sede autostradale, sia venuto in collisione con altro veicolo, persona od ostacolo.

Incidenti mortali: incidenti nei quali si siano verificati uno o più decessi tra le persone infortunate entro trenta giorni dal momento del sinistro.

Feriti: persone a cui siano derivate lesioni a seguito di incidente.

Morti: persone a cui siano derivate a seguito di incidente lesioni tali da provocarne il decesso all'atto dell'incidente o comunque entro trenta giorni.

Tasso: rapporto tra il numero di incidenti, incidenti mortali, feriti, morti e le percorrenze svolte nel periodo relativo dalle unità veicolari (esprese in centinaia di milioni di veicoli-chilometro) o i movimenti di stazione (espressi in milioni di transiti).

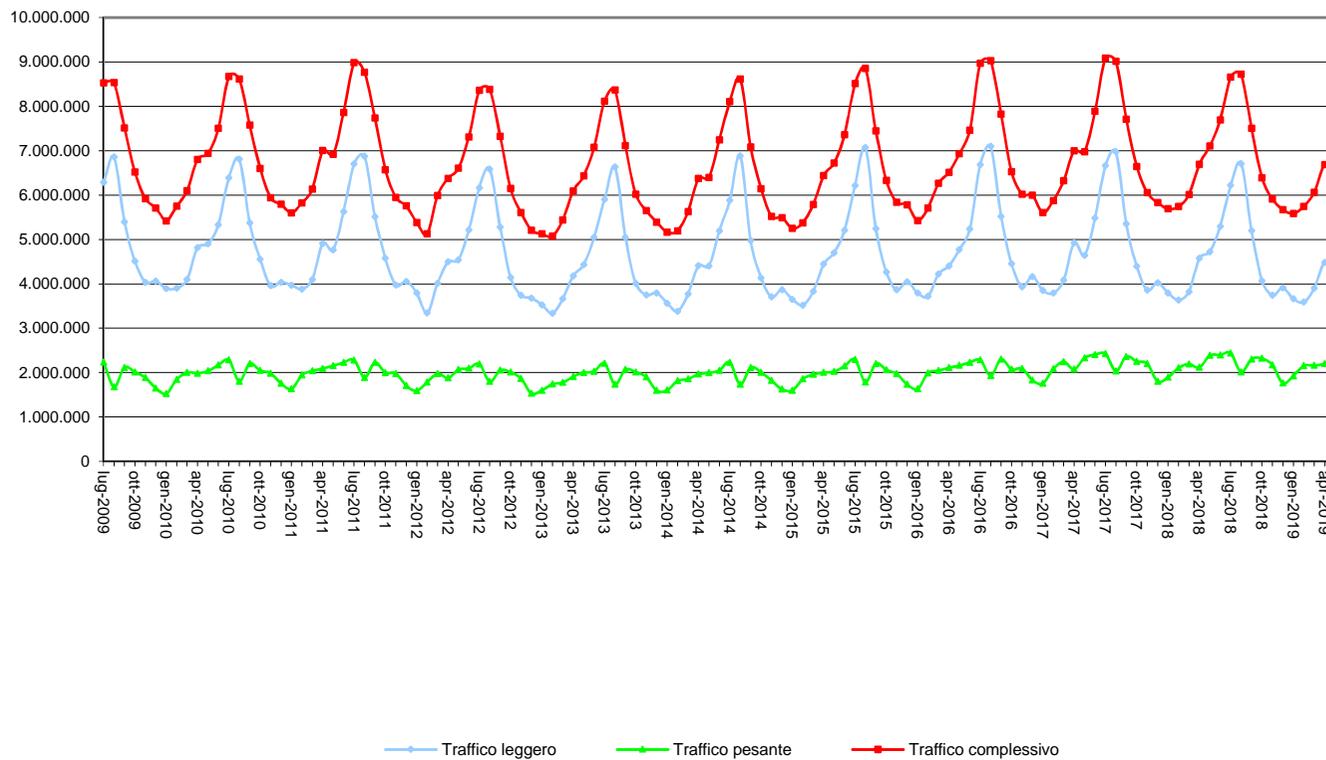
Nota: sono presi in considerazione gli incidenti che si sono verificati sulla carreggiata, escludendo gli incidenti verificatisi nelle aree di servizio, sugli svincoli e nei piazzali delle stazioni.

Distribuzione oraria degli incidenti: la distribuzione oraria dei veicoli con origine/destinazione Passante di Mestre è stata ottenuta applicando la medesima distribuzione oraria registrata nel resto della rete nel suo complesso.

Giorni feriali: dal lunedì al venerdì.

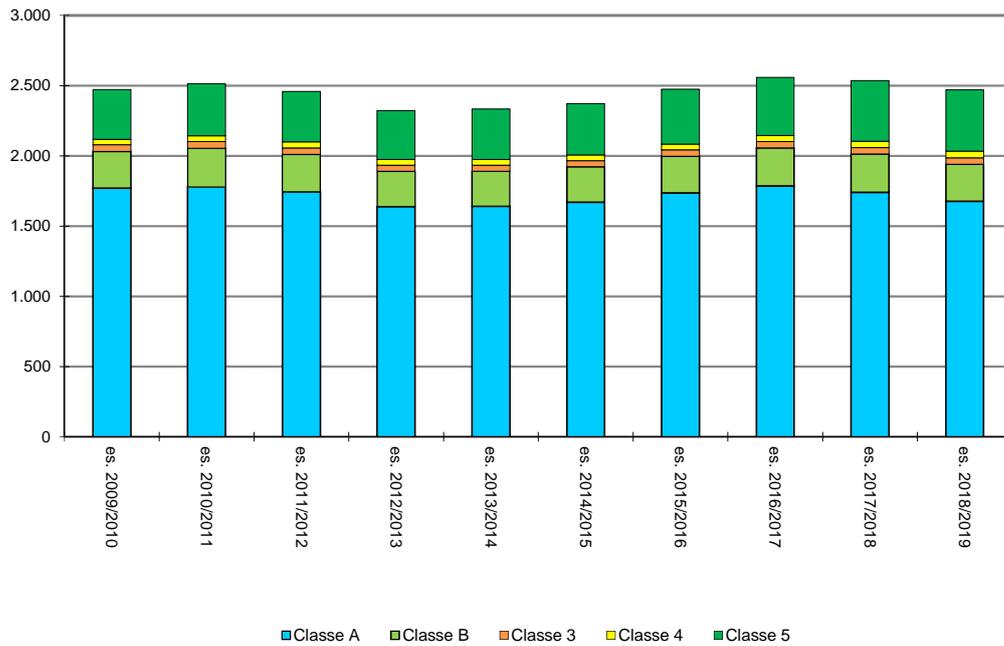
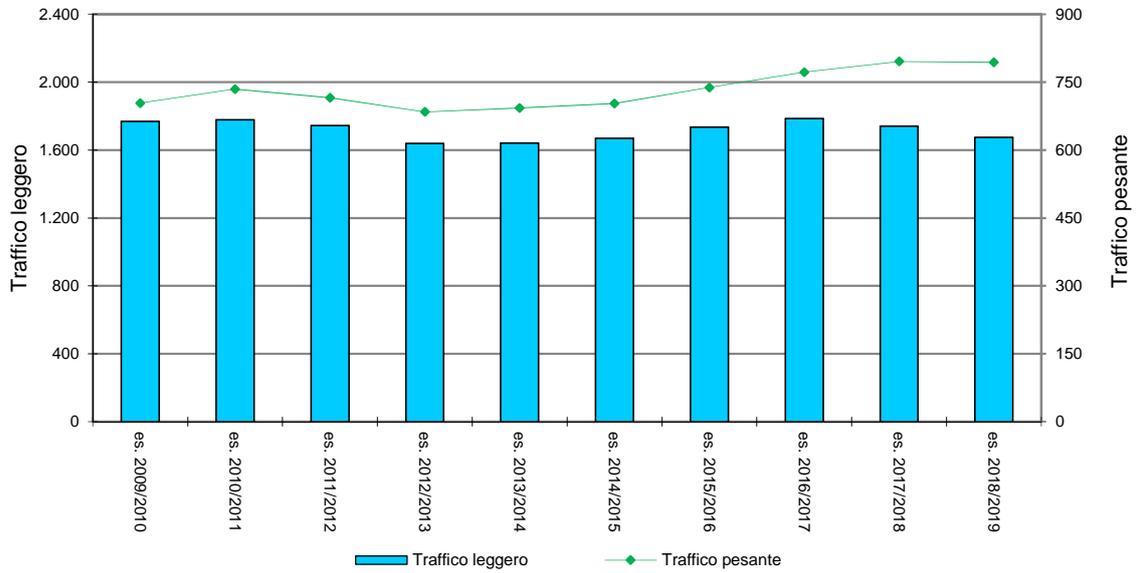
ANDAMENTO DEL TRAFFICO NEL PERIODO LUGLIO 2009 - GIUGNO 2019

Veicoli-chilometro medi giornalieri



PERCORRENZE CHILOMETRICHE

(Valori in milioni)

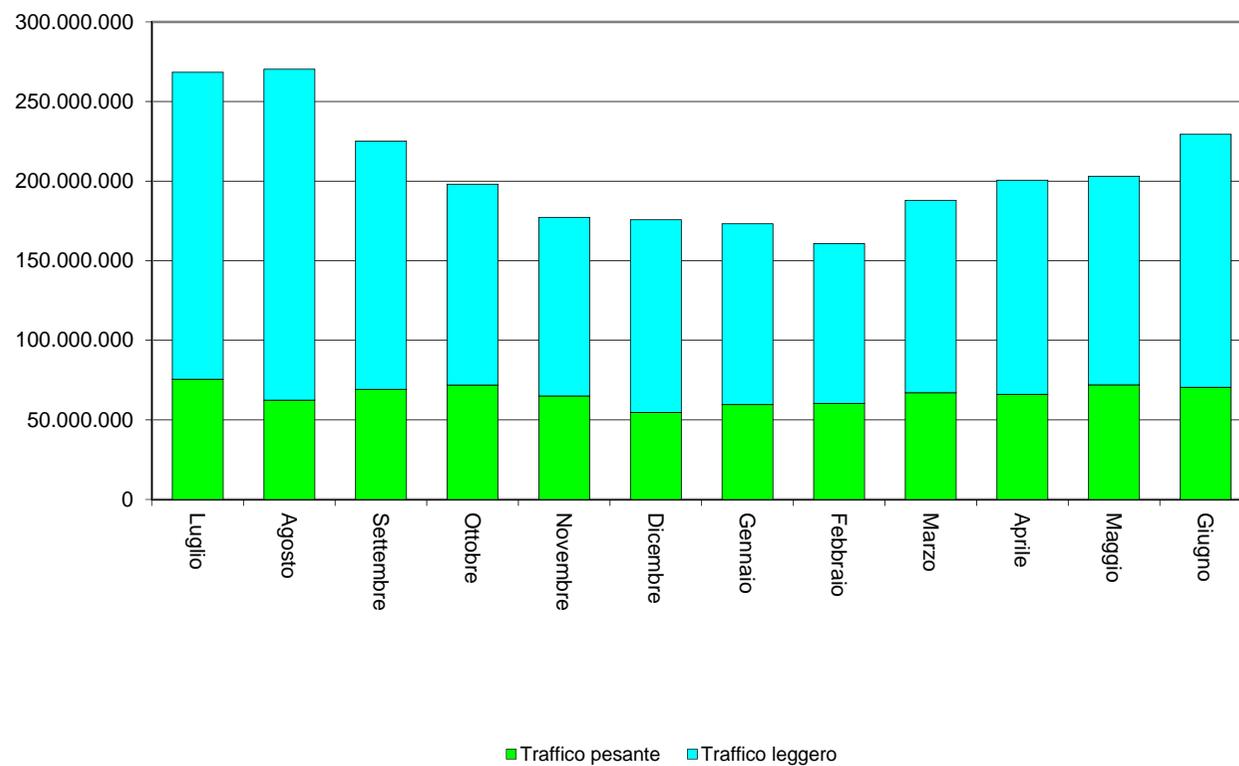


VEICOLI EFFETTIVI, VEICOLI-CHILOMETRO E VEICOLI TEORICI
ESERCIZIO 2018/2019

Traffico	Veicoli effettivi		Veicoli-chilometro		Veicoli teorici	
	Valori	Media giornaliera	Valori	Media giornaliera	Valori	Media giornaliera
Leggero	34.657.000	95.000	1.675.585.000	4.591.000	7.973.000	21.800
Pesante	13.115.000	35.900	794.228.000	2.176.000	3.779.000	10.400
Complessivo	47.772.000	130.900	2.469.813.000	6.767.000	11.752.000	32.200

VALORI MENSILI DEL TRAFFICO (Veicoli-chilometro)

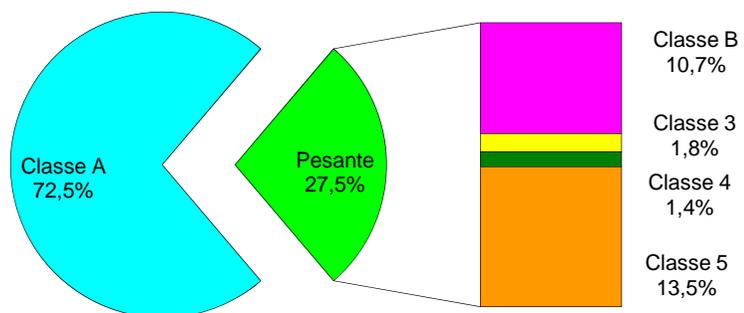
ESERCIZIO 2018/2019



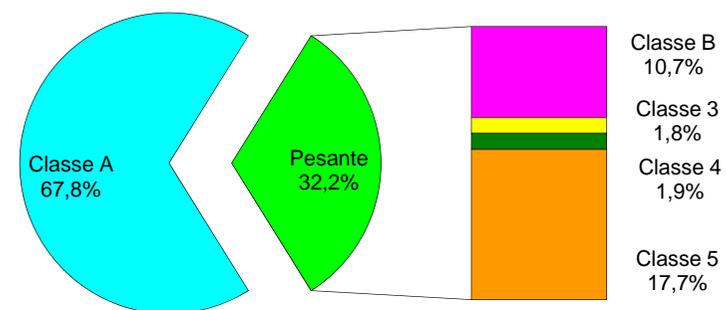
RIPARTIZIONE DEL TRAFFICO PER CLASSI TARIFFARIE

ESERCIZIO 2018/2019

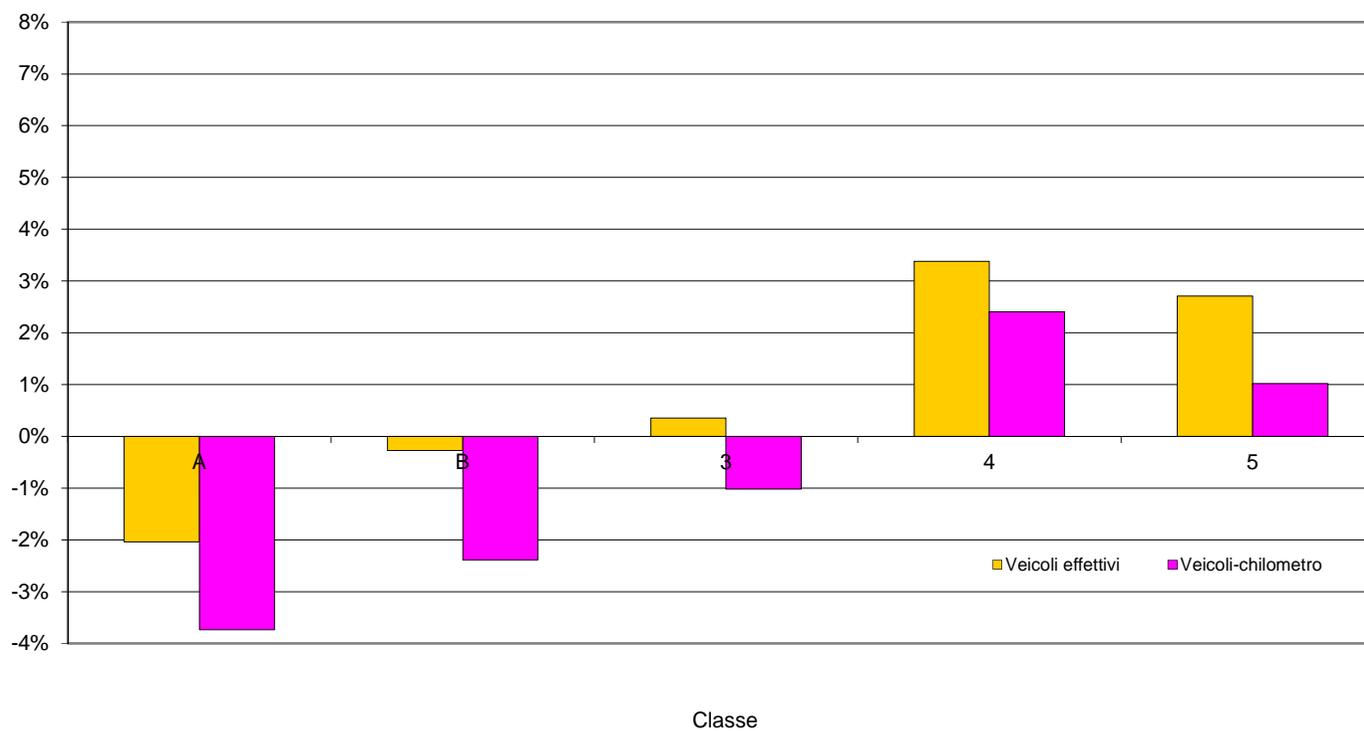
Veicoli effettivi



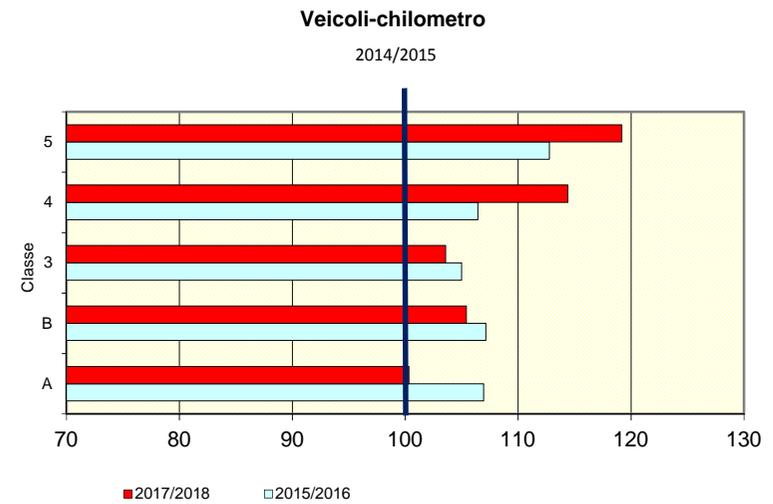
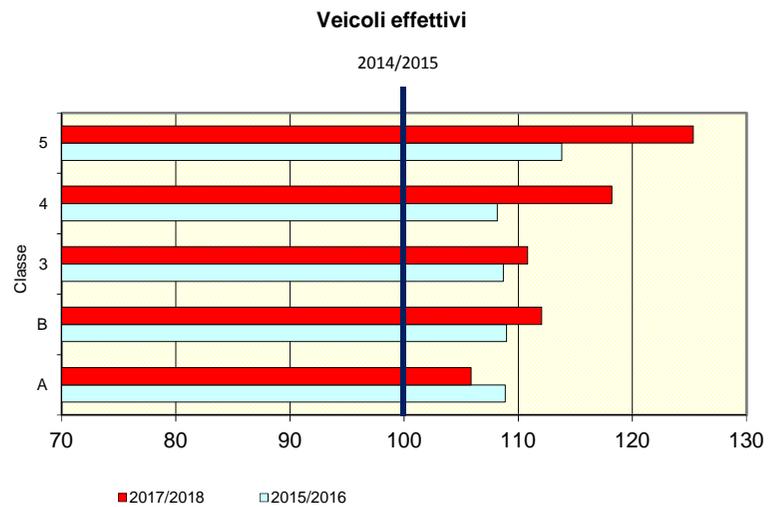
Veicoli-chilometro



VARIAZIONE PERCENTUALE DEL TRAFFICO FRA GLI ESERCIZI 2018/2019 E 2017/2018 (per classe tariffaria)



VARIAZIONE DEL TRAFFICO PER CLASSE TARIFFARIA



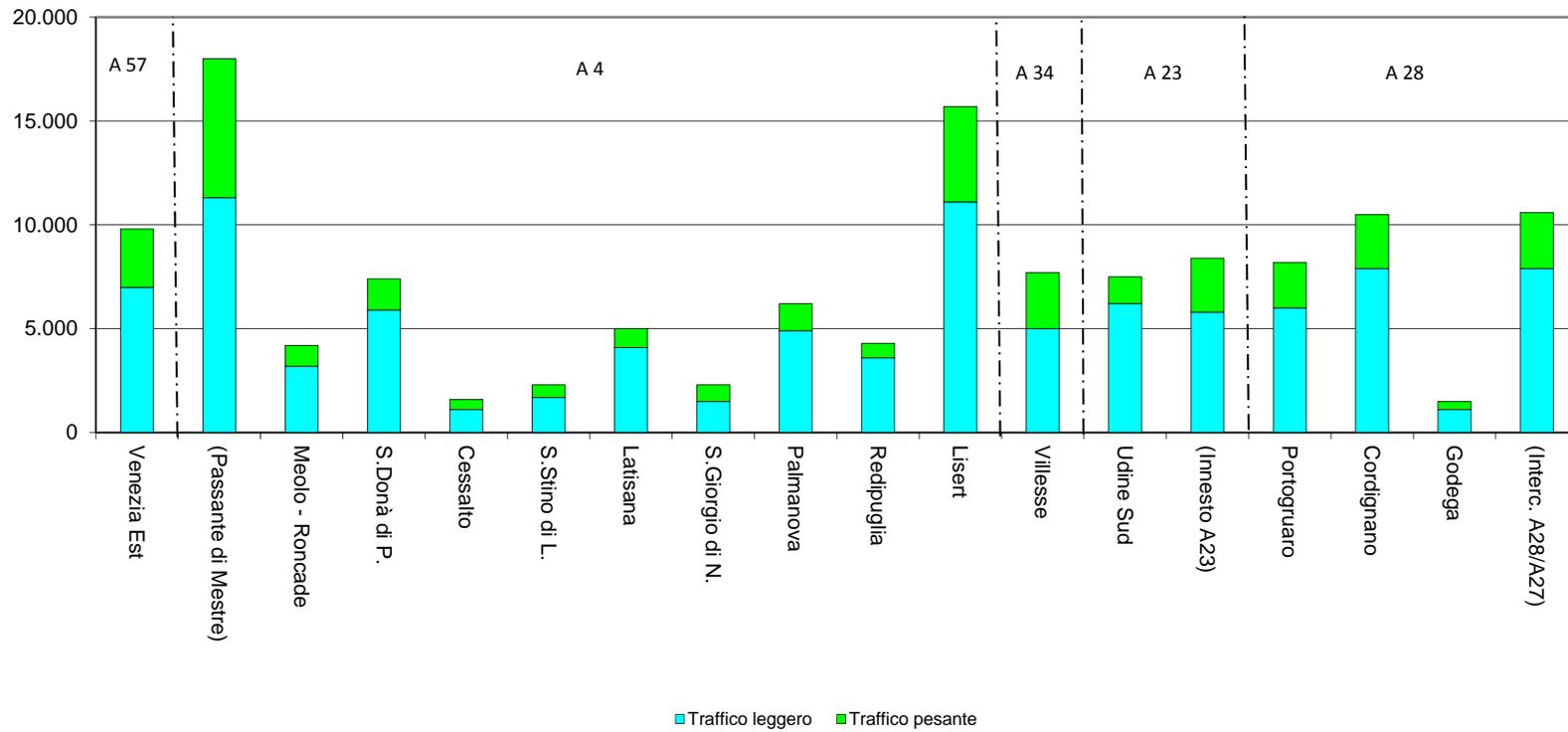
Nota: il periodo base 2014/2015 è posto pari a 100

PERCORRENZA CHILOMETRICA MEDIA

	Percorrenza chilometrica media (Km)						
	Classe A	Classe B	Classe 3	Classe 4	Classe 5	Traffico pesante	Traffico complessivo
Feriale	47,2	49,5	49,4	66,6	66,6	59,4	51,3
Festivo	50,5	61,6	68,1	80,0	81,9	68,6	52,7
2018/2019	48,3	51,8	52,8	68,0	67,7	60,6	51,7
Δ 2018/2019 vs 2017/2018	-1,7%	-2,1%	-1,4%	-0,9%	-1,7%	-1,6%	-1,5%
Δ 2018/2019 vs 2014/2015	-5,2%	-5,9%	-6,5%	-3,2%	-4,9%	-4,6%	-4,5%

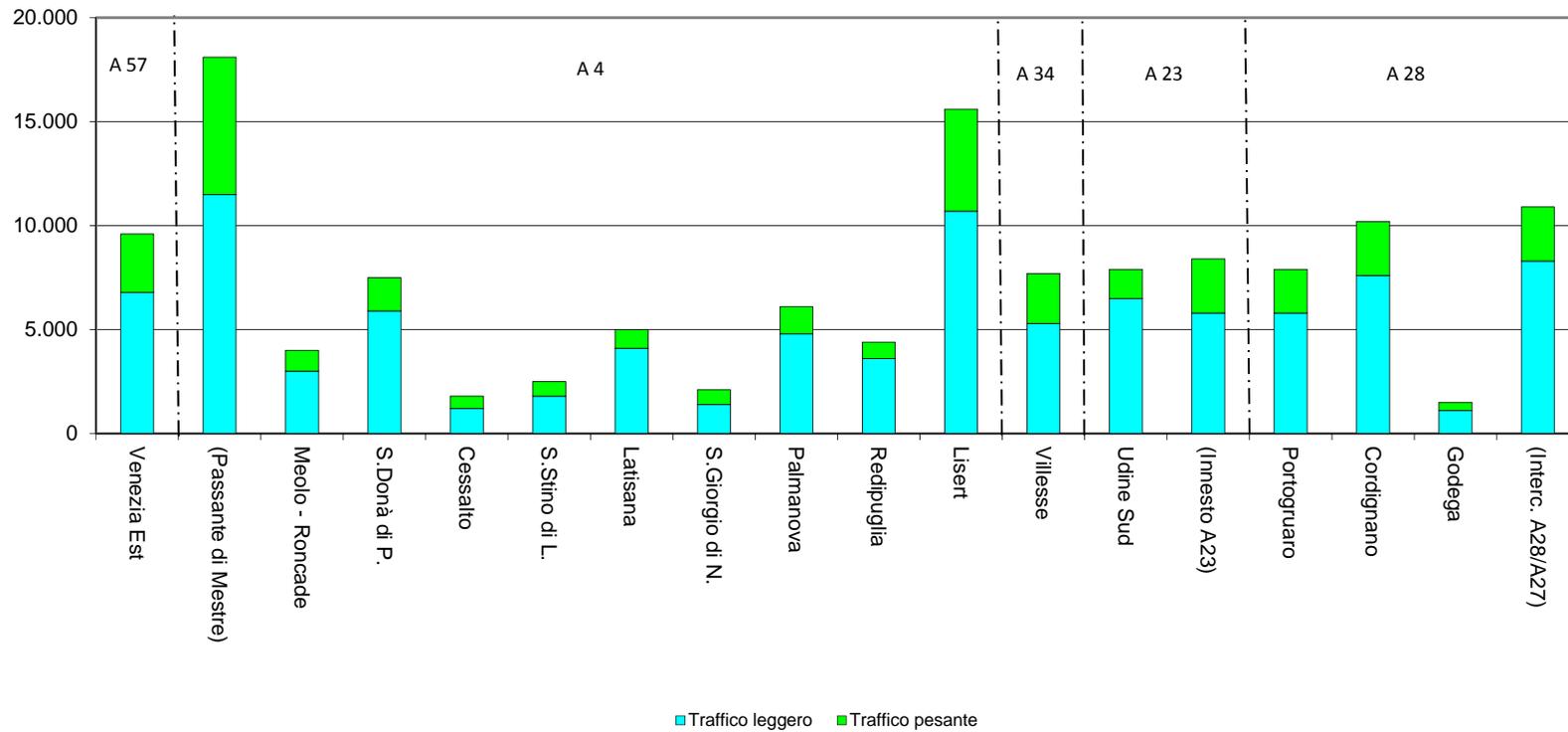
VOLUMI DEL TRAFFICO IN ENTRATA (Veicoli effettivi medi giornalieri)

ESERCIZIO 2018/2019

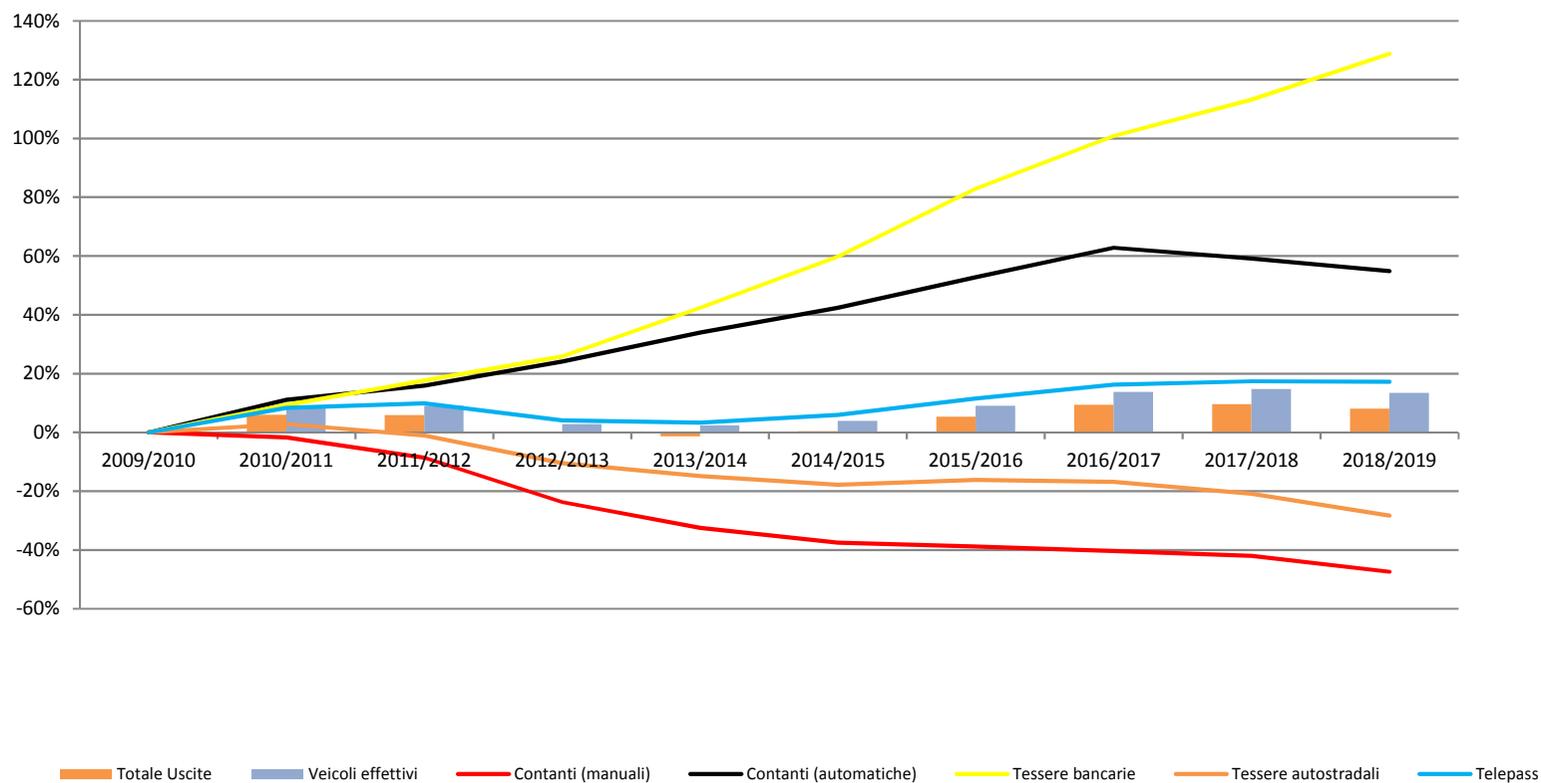


VOLUMI DEL TRAFFICO IN USCITA (Veicoli effettivi medi giornalieri)

ESERCIZIO 2018/2019



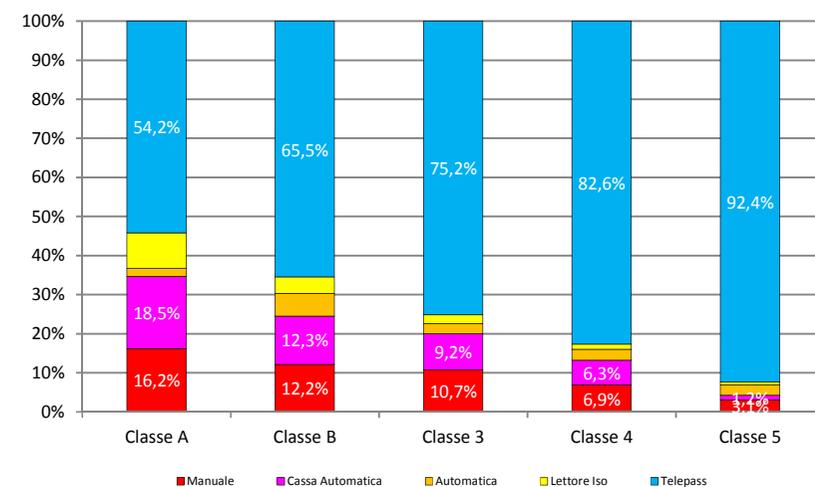
VARIAZIONE PERCENTUALE DEI TRANSITI IN USCITA PER TIPOLOGIA DI PAGAMENTO RISPETTO ALL'ESERCIZIO BASE 2009/2010



TRANSITI IN USCITA PER FUNZIONALITÀ DI PISTA

Distribuzione percentuale 2018/2019

STAZIONE	MANUALE	CASSA AUTOMATICA	AUTOMATICA	LETTORE ISO	TELEPASS
Trieste - Lisert	35,7%	4,3%	1,7%	5,5%	52,7%
Redipuglia	23,1%	9,0%	1,7%	5,4%	60,8%
Villesse ¹	9,6%	22,5%	2,5%	8,9%	56,5%
Palmanova	10,8%	22,2%	2,5%	7,6%	56,8%
Udine Sud	11,8%	13,8%	2,8%	8,2%	63,4%
S. Giorgio di N. ¹	1,0%	18,4%	3,5%	6,7%	70,4%
Latisana	20,5%	21,4%	2,1%	6,9%	49,1%
Portogruaro	18,4%	7,4%	2,5%	6,7%	65,0%
S. Stino di L. ¹	5,7%	21,7%	2,8%	7,3%	62,4%
Cessalto ¹	1,4%	22,3%	3,7%	7,1%	65,5%
S. Donà di P. ¹	14,1%	14,9%	2,2%	6,6%	62,2%
Meolo ¹	0,0%	23,3%	3,1%	8,8%	64,8%
Venezia Est	4,6%	20,6%	2,7%	9,6%	62,6%
Cordignano ¹	0,2%	19,6%	3,0%	8,4%	68,7%
Godega ¹	0,0%	17,7%	3,2%	5,7%	73,4%
Rete intera	14,0%	15,5%	2,5%	7,4%	60,7%



CLASSE	MANUALE	CASSA AUTOMATICA	AUTOMATICA	LETTORE ISO	TELEPASS
Classe A	86,0%	88,9%	58,8%	92,0%	66,3%
Classe B	9,3%	8,5%	25,1%	6,1%	11,5%
Classe 3	1,3%	1,0%	1,8%	0,5%	2,1%
Classe 4	0,7%	0,6%	1,7%	0,3%	2,1%
Classe 5	2,6%	0,9%	12,5%	1,2%	18,0%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

¹ Caselli ad alta automazione

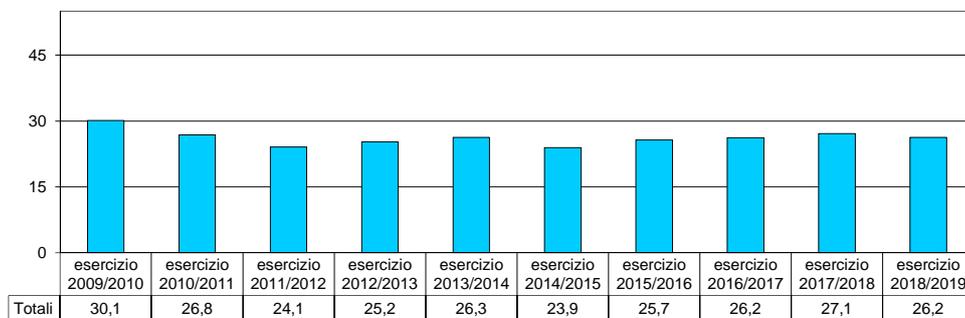
INTERVENTI DEL SERVIZIO ASSISTENZA STRADALE

ESERCIZIO 2018/2019

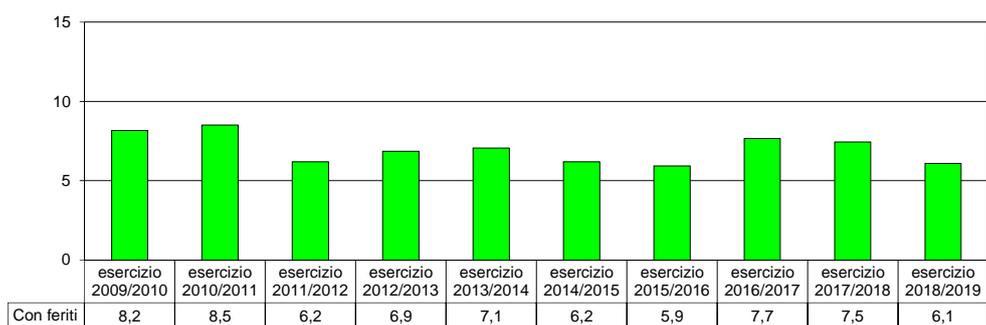
CAUSE	INTERVENTI ESEGUITI		
	Valore assoluto	Percentuale sul totale	Tasso per milione di veicoli-km
Motore	3.757	48,2%	1,45
Raffreddamento	99	1,3%	0,04
Lubrificante	6	0,1%	0,00
Accensione	29	0,4%	0,01
Alimentazione	105	1,3%	0,04
Carburante	406	5,2%	0,16
Impianto elettrico	381	4,9%	0,15
Trasmissione	290	3,7%	0,11
Organi di guida	36	0,5%	0,01
Sospensioni	13	0,2%	0,01
Freni	83	1,1%	0,03
Ruote	1.572	20,2%	0,61
Incidenti	822	10,5%	0,32
Varie-Non definite	198	2,5%	0,08
Valori complessivi	7.797	100%	3,01

ANDAMENTO DELLA SINISTROSITÀ (Tasso per 100 mln di veicoli-chilometro)

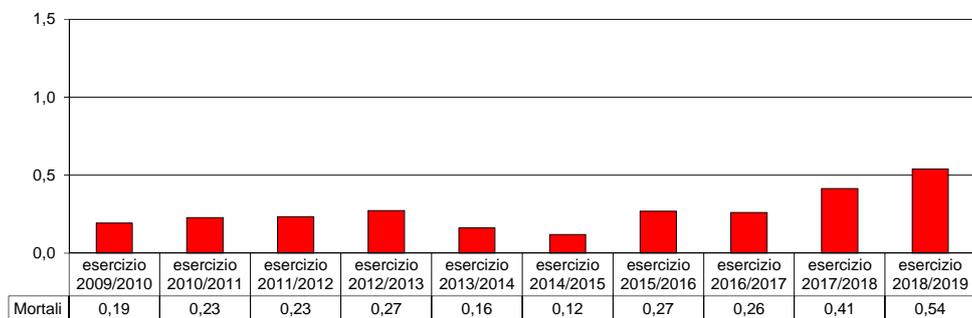
Incidenti totali



Incidenti con feriti



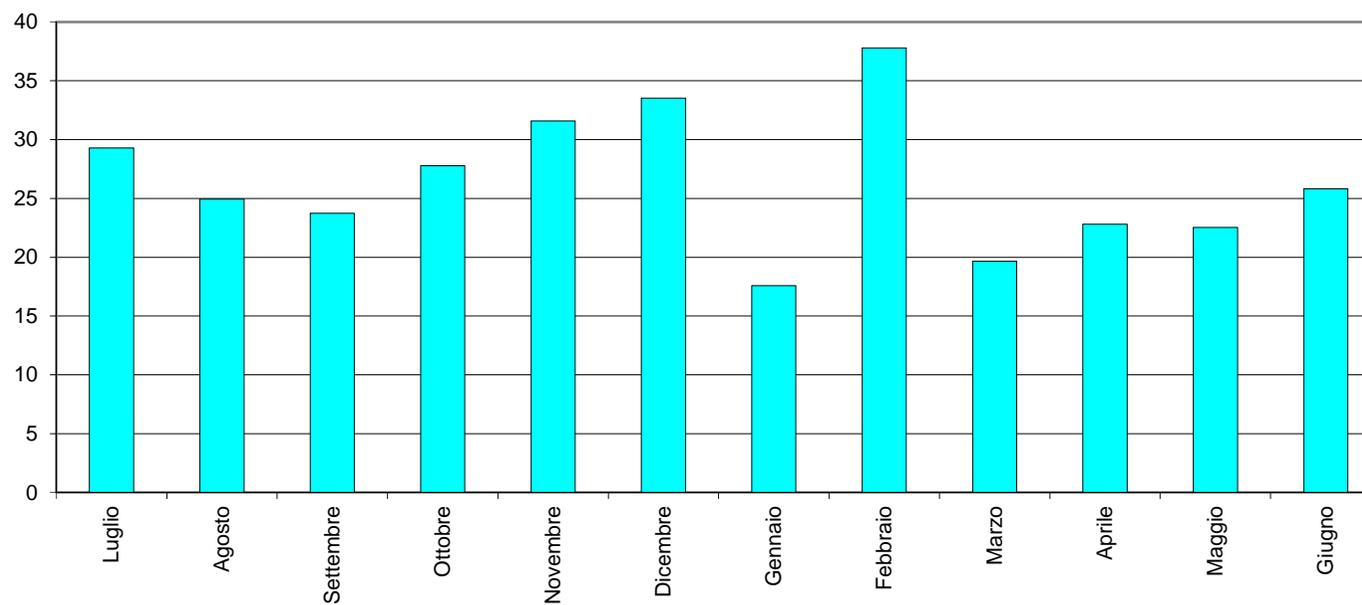
Incidenti mortali



DISTRIBUZIONE DEGLI INCIDENTI SECONDO IL MESE DI ACCADIMENTO

(Tasso per 100 mln di veicoli-chilometro)

ESERCIZIO 2018/2019



DISTRIBUZIONE DEGLI INCIDENTI SECONDO L'ORA DI ACCADIMENTO (Tasso per 1 mln di veicoli-chilometro)

ESERCIZIO 2018/2019

