



S.p.A. Autovie Venete

***Relazioni e Bilancio
dell'esercizio
1° luglio 2019 – 31 dicembre 2019***

***Relazioni e Bilancio
dell'esercizio
1° luglio 2019 – 31 dicembre 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 31 DICEMBRE 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	«	18
1.1.4 Valutazione sugli strumenti di governo societario	«	19
1.2 I RAPPORTI CON L'ENTE CONCEDENTE	«	19
1.2.1 Disciplina normativa del settore autostradale	«	19
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	«	23
1.2.5 L'Atto Aggiuntivo alla Convenzione di concessione, il successivo Atto Integrativo e le attività connesse alla revisione del Piano Economico Finanziario	«	24
1.2.6 L'intervenuta scadenza della concessione e i rapporti con l'Ente Concedente	«	27
1.2.7 Ulteriori adempimenti richiesti dall'Ente Concedente	«	30
1.2.8 Il coinvolgimento dell'Ente Concedente nei Contratti di Finanziamento	«	30
1.2.9 Politica tariffaria	«	31
1.3 IL REPERIMENTO DELLE RISORSE FINANZIARIE	«	32
1.3.1 I Contratti di Finanziamento sottoscritti con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.	«	32
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	«	37
1.5 LA SICUREZZA, L'AMBIENTE E L'ENERGIA	«	40
1.6 LA STRUTTURA DEL GRUPPO	«	41
1.7 IL GRUPPO FRIULIA	«	41
1.8 LA COMPOSIZIONE DEL CAPITALE SOCIALE	«	42
1.9 NORMATIVA IN MATERIA DI SOCIETÀ A PARTECIPAZIONE PUBBLICA	«	42
2 LE ATTIVITÀ PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE	«	43
2.1 LE OPERE DEL PIANO DEGLI INVESTIMENTI DA ESEGUIRE PER CONTO DELL'ENTE CONCEDENTE	«	43





2.1.1	Le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (Legge Obiettivo)	«	43
2.1.2	Il Piano per la sicurezza autostradale – Stazione appaltante Commissario Delegato	«	48
2.1.3	Caserma P.S. San Donà di Piave – Stazione appaltante Commissario Delegato	«	49
2.1.4	Il rifacimento delle barriere esistenti – Stazione appaltante Commissario Delegato	«	49
2.1.5	Il Piano di Risanamento Acustico	«	50
2.1.6	Il Centro Servizi di Palmanova	«	52
2.2	LE OPERE IN DELEGAZIONE INTERSOGETTIVA E CONTO TERZI	«	53
2.2.1	Le opere in delegazione intersoggettiva	«	53
2.2.2	Le c.d. opere da eseguire per conto terzi	«	59
3	LA GESTIONE AUTOSTRADALE	«	60
3.1	IL TRAFFICO	«	60
3.2	I SISTEMI DI ESASIONE PEDAGGIO	«	61
3.3	LA VIABILITÀ, L'ASSISTENZA AL TRAFFICO, LA MANUTENZIONE D'URGENZA	«	63
3.4	L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE	«	70
3.4.1	La gestione del reclamo e la Carta dei Servizi	«	70
3.4.2	Servizio di infomobilità	«	72
3.4.3	La comunicazione istituzionale	«	72
3.4.4	Centri Assistenza Clienti (C.A.C.)	«	72
3.5	LE AREE DI SERVIZIO	«	74
3.6	GLI IMPIANTI TECNOLOGICI	«	75
3.7	LE MANUTENZIONI	«	76
3.8	I SISTEMI DI PREVENZIONE E PROTEZIONE	«	77
3.9	L'EVOLUZIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO AZIENDALE	«	78
4	LE ATTIVITÀ DI COFINANZIAMENTO E STUDI EUROPEI	«	81
5	LA GESTIONE AMMINISTRATIVA	«	83
5.1	L'ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE	«	83
5.1.1	Organizzazione aziendale e Commissario Delegato	«	83
5.1.2	Relazioni Sindacali	«	83
5.1.3	Contenzioso del lavoro	«	84
5.2	LA FORMAZIONE DEL PERSONALE	«	85
5.3	IL SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO	«	85
5.4	ASSICURAZIONI	«	86
5.5	IL RECUPERO DEL CREDITO DA RMPP ED IL CONTRASTO ALL'ELUSIONE DEL PAGAMENTO DEL PEDAGGIO AUTOSTRADALE	«	86
5.6	LE GARE E GLI AFFIDAMENTI DI LAVORI, FORNITURE E SERVIZI	«	87
5.7	GLI AFFARI LEGALI	«	94
5.7.1	Contenziosi civili, amministrativi, penali e tributari	«	94
5.7.2	Contenzioso relativo alle attività commissariali	«	98
5.8	LA GESTIONE ECONOMICA E FINANZIARIA	«	99
5.8.1	La gestione economica	«	99
5.8.2	La gestione finanziaria	«	99
5.8.3	Indicatori reddituali e finanziari	«	100
6	PARTECIPAZIONI	«	103
7	DESCRIZIONE DEI PRINCIPALI RISCHI	«	104

7.1	RISCHI NORMATIVI	«	104
7.2	RISCHIO TRAFFICO	«	105
7.3	RISCHIO TARIFFA	«	105
7.4	RISCHI FINANZIARI	«	106
7.5	RISCHI LEGATI ALL'EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA COVID-2019	«	108
7.5.1	Impatto sull'Organizzazione Aziendale	«	108
7.5.2	Impatto sulla realizzazione degli investimenti	«	108
7.5.3	Impatto economico e finanziario generato dallo sfavorevole andamento dei flussi di traffico	«	108
8	CONCLUSIONI	«	110
	PROSPETTI DI BILANCIO	«	113
	NOTA INTEGRATIVA	«	123
1	PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E CRITERI DI VALUTAZIONE	«	125
1.1	ILLUSTRAZIONE DEI PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E DEI CRITERI DI VALUTAZIONE ...	«	128
2	INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE	«	132
2.1	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI E MATERIALI	«	132
2.2	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	«	144
2.3	RIMANENZE	«	148
2.4	CREDITI DELL'ATTIVO CIRCOLANTE	«	150
2.5	DISPONIBILITÀ LIQUIDE	«	151
2.6	RATEI E RISCONTI ATTIVI	«	152
2.7	PATRIMONIO NETTO	«	153
2.8	FONDI PER RISCHI ED ONERI	«	157
2.9	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	«	160
2.10	DEBITI	«	161
2.11	RATEI E RISCONTI PASSIVI	«	162
2.12	IMPEGNI E GARANZIE	«	163
3	INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO	«	164
3.1	PREMESSA	«	164
3.2	VALORE DELLA PRODUZIONE	«	165
3.3	COSTI DELLA PRODUZIONE	«	167
3.4	PROVENTI E ONERI FINANZIARI	«	171
3.5	RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	«	172
3.6	IMPOSTE SUL REDDITO	«	173
3.7	AMMONTARE DEI COMPENSI SPETTANTI AD AMMINISTRATORI, SINDACI E SOCIETÀ DI REVISIONE	«	175
4	FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	«	176
5	PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DELL'ESERCIZIO	«	178
	NOTA ALLEGATA AL BILANCIO DELL'ESERCIZIO 01 LUGLIO 2019 - 31 DICEMBRE 2019		
	RICHIESTA DALL'ENTE NAZIONALE PER LE STRADE DI DATA 28 MARZO 1996, PROT. N. 328	«	179
	DATI ESSENZIALI DEL BILANCIO DI FRIULIA S.p.A. CHE ESERCITA ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO	«	185
	RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	«	189



RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	«	195
DELIBERA DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DD. 28 APRILE 2020	«	201
DELIBERA DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DD. 24 NOVEMBRE 2020	«	205
DATI STATISTICI	«	209





***Azionisti iscritti a libro Soci
al 31 dicembre 2019***



AZIONISTI ISCRITTI A LIBRO SOCI AL 31 DICEMBRE 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. in liquidazione	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	1.546.008	401.962,08	0,254462
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
ALTRI SOCI MINORI	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 6 maggio 2019

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente ed Amministratore Delegato	¹ Maurizio Castagna
Vice Presidente	Tiziano Bembo
Consiglieri	Giancarlo Fancel
	Ornella Stradaoli
	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

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 31 dicembre 2021 ¹⁾

Presidente

Cristiana Crismani

Componenti

Davide Scaglia

Claudio Gottardo

Giovanni Domenico Quaglia



1) Il Presidente e i componenti dell'Organismo di Vigilanza sono stati nominati con delibera del Consiglio di Amministrazione del 27 giugno 2019.

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 sede della Società in via Locchi n. 19 a Trieste, il giorno 28 aprile 2020 alle ore 10.30, in prima convocazione, ed occorrendo, in seconda convocazione, il giorno 6 maggio 2020, stesso luogo e ora, per deliberare sul seguente:

ORDINE DEL GIORNO

1. Esame del bilancio d'esercizio 1° luglio 2019 - 31 dicembre 2019, della relazione degli Amministratori sulla gestione, della relazione del Collegio Sindacale e della relazione della Società di Revisione: determinazioni conseguenti.
2. Determinazione del numero dei componenti del Consiglio di Amministrazione.
3. Nomina dei componenti del Consiglio di Amministrazione e determinazione della durata del relativo incarico.
4. Nomina del Presidente del Consiglio di Amministrazione.
5. Determinazione del compenso dei componenti del Consiglio di Amministrazione.

Anche in deroga alle disposizioni statutarie, ai sensi dell'art. 106, secondo comma, del D.L. n. 18 del 17 marzo 2020, l'intervento in assemblea da parte del Socio e l'esercizio del diritto di voto avverranno mediante video/audio conferenza.

Gli azionisti intenzionati a partecipare dovranno inoltrare, almeno 24 ore prima della data fissata per l'adunanza, specifica richiesta all'indirizzo e-mail protocollo@autovie.it indicando le generalità del Socio e dell'eventuale delegato con copia della relativa carta d'identità e della delega.

La Società, eseguite le necessarie verifiche, fornirà all'azionista le modalità operative di accesso alla seduta assembleare, garantendo il rispetto del metodo collegiale e dei principi di buona fede e di parità di trattamento dei Soci.

L'assemblea si considera in ogni caso svolta presso il luogo ove si trova il segretario.

Trieste, 27 marzo 2020

IL PRESIDENTE ED
AMMINISTRATORE DELEGATO
ing. Maurizio Castagna







Relazione sulla gestione



1 - AVVENIMENTI DI RILIEVO

In ragione dell'avvenuta modifica dell'art. 27 dello Statuto Sociale che ha variato la decorrenza dell'esercizio della S.p.A. Autovie Venete, la presente Relazione si riferisce al periodo 1° luglio – 31 dicembre 2019, fermo restando che i successivi esercizi sociali si svilupperanno nell'arco di 12 mesi, dal 1° gennaio al 31 dicembre di ogni anno.

Effettuata questa doverosa premessa, si segnala sin d'ora come, al netto degli effetti dell'emergenza epidemiologica COVID-19 che ha colpito l'Italia nei mesi di febbraio e marzo 2020, l'esercizio sociale e i primi mesi del nuovo esercizio si sono caratterizzati, in particolare, dalle vicende riguardanti la gestione del rapporto concessorio con il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tematiche per lo più incentrate sui contenuti delle Delibere CIPE n. 38/2019 (GURI n. 255 del 30 ottobre 2019) e CIPE n. 39/2019 (GURI n. 300 del 23 dicembre 2019) delibere cui si era fatto cenno già nella Relazione del precedente esercizio sociale.

Le citate deliberazioni adottate, come noto, dal CIPE nella seduta del 24 luglio 2019, hanno consentito l'una di acquisire maggiori certezze circa la definizione dei rapporti economici tra la Società e il Concedente avuto particolare riguardo al periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario (c.d. periodo transitorio) e, l'altra, che concerne l'approvazione dello schema di Accordo di Cooperazione, di progredire nell'iter procedimentale di trasferimento della concessione con affidamento diretto "in house" da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a Società appositamente costituita dalle Regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto.

Nelle more di vedere recepiti in adeguati Atti Convenzionali i contenuti delle suddette deliberazioni, si evidenzia che la Società, alla luce della Convenzione di Concessione del novembre 2007 e dei successivi Atti Aggiuntivi e Integrativi intervenuti, ha proseguito nella gestione delle tratte autostradali assentite continuando altresì 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, che si ricorda essere stato prorogato sino al 31 dicembre 2020.

Nonostante l'indubbio contributo delle citate Delibere a meglio chiarire la regolazione del rapporto concessorio successivamente all'intervenuta scadenza naturale della concessione, nel corso dell'esercizio e soprattutto nei primi mesi successivi alla chiusura dell'esercizio sociale, sono emersi diversi profili di incertezza in merito alle modalità di calcolo e all'esatta quantificazione del valore di indennizzo che dovrà essere corrisposto alla Società al momento dell'effettivo subentro da parte del nuovo concessionario. In particolare, l'attenzione si è concentrata sulla valutazione da parte del Concedente dei c.d. "costi ammessi" ai fini della determinazione del valore netto dei cespiti devolvibili e, pertanto, della quantificazione dell'indennizzo da subentro.

Infatti, a fronte di una innegabile accelerazione del processo di trasferimento della concessione registrata verso la fine dell'esercizio in esame, concretizzatasi con la presentazione in data 29 novembre 2019 al Concedente del Piano Economico-Finanziario Transitorio predisposto nel rispetto dei criteri stabiliti dalla citata Delibera n. 38/2019 (a valere per il periodo 01.04.2017 fino all'effettivo subentro da parte del nuovo concessionario), risulta altrettanto evidente il rallentamento registrato nei primi mesi del 2020 in conseguenza della posizione assunta dal Concedente che, con comunicazione del 05 febbraio 2020, ha del tutto inaspettatamente trasmesso alla Società una relazione tecnica denominata "*Criteri per la Determinazione del valore netto dei cespiti devolvibili ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro*", richiedendo "*di voler procedere, celermente, alla quantificazione del valore netto dei cespiti devolvibili in conformità agli indirizzi espressi nella precitata Relazione Tecnica*".



Sul punto e nel rimandare ai paragrafi a ciò dedicati della presente Relazione, si evidenzia sin d'ora che i criteri di calcolo dei costi ammessi ai fini della quantificazione del valore dell'indennizzo così come trasmessi dal MIT non risultano in alcun modo rinvenibili nel testo della Convenzione regolante il rapporto concessorio, e forse appaiono addirittura in contrasto con gli stessi nonché con il quadro regolatorio di riferimento.

Su tali basi la Società, effettuate le dovute valutazioni con particolare riferimento alla necessità di garantire l'adeguata tutela del patrimonio aziendale, ha ritenuto opportuno, in via cautelativa procedere alla tempestiva e formale impugnazione del citato provvedimento.

A completamento dell'analisi del quadro inerente il rapporto concessorio, si segnala inoltre che, alla data della redazione della presente Relazione, pur avendo avuto in via ufficiale conferma dell'avvenuta sottoscrizione del Decreto Interministeriale (MIT e MEF) di approvazione del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione – risalente al mese di luglio 2018 e che nelle intenzioni da ultimo confermate dallo stesso Concedente dovrebbe disciplinare il periodo regolatorio fino all'intervenuta scadenza dalla concessione (31.03.2017) - rimane comunque da attendere la registrazione dello stesso da parte della Corte dei Conti.

In conclusione, quindi, anche rispetto a quanto illustrato nel corso della Relazione del precedente esercizio è possibile affermare che non si sono ancora registrati passi definitivi nella definizione delle sopra illustrate tematiche.

Sempre nell'ambito dei rapporti con il Concedente si evidenzia inoltre che, con Decreto Interministeriale n. 614 del 31 dicembre 2019, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non ha riconosciuto l'adeguamento tariffario richiesto da Autovie Venete per l'anno 2020, provvedimento che la Società, come nelle precedenti occasioni, ha ritenuto opportuno impugnare.

La situazione di incertezza sopra descritta non ha certamente favorito l'azione del Commissario Delegato. Ciò nonostante, quanto all'andamento dei lavori, si segnala come la realizzazione delle opere appaltate dallo stesso relative alla realizzazione della Terza Corsia e, nel particolare nella tratta da Palmanova a Portogruaro, sia avvenuta sino ad oggi nel pieno rispetto dei cronoprogrammi se non addirittura con anticipo; il positivo andamento dei cantieri avviati ha inoltre consentito nel periodo finale dell'esercizio e nei primi mesi del 2020 di procedere all'apertura al traffico con tre corsie di marcia di significative tratte autostradali.

Il Commissario Delegato ha altresì ritenuto di dare impulso alla realizzazione dei lavori riguardanti i cavalcavia del sublotto 2 del Secondo Lotto A4 (Portogruaro – San Donà di Piave), il cui progetto esecutivo è già stato approvato, avviando l'iter per l'affidamento dei lavori.

Per un maggior approfondimento sulle opere in fase di realizzazione si rinvia in ogni caso al paragrafo 1.4.3 al successivo capitolo 2 e al capitolo 7.5.2.

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..

Per quanto concerne le attività deputate all'approvvigionamento delle risorse finanziarie finalizzate a consentire il completamento del progetto della c.d. "Terza Corsia", anche nel corso di questo esercizio, analogamente a quanto posto in essere nel corso dell'esercizio 2018/2019, si è ritenuto di rallentare il processo finalizzato al soddisfacimento delle condizioni sospensive all'erogazione dei finanziamenti in considerazione del fatto che gli oneri sottesi alla citata operazione 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 e le attività del

Commissario Delegato non dovessero assumere particolari accelerazioni.

Tutto ciò premesso, merita sottolineare nuovamente come il completamento del progetto Terza Corsia abbia da sempre rappresentato la priorità assoluta per la nostra Società.

Ora, risulta evidente come il perseguimento di tale obiettivo debba fronteggiare anche gli effetti della situazione emergenziale COVID-19 sia sull'andamento dei cantieri sia sui flussi finanziari stimati dalla Società da ultimo all'inizio del 2020, che sui Contratti di Finanziamento sottoscritti con BEI e CDP e, pertanto, sulla effettiva copertura finanziaria delle opere.

Appare inevitabile rimarcare i potenziali gravi effetti e la imprevedibile evoluzione della contingente situazione emergenziale COVID-19 che ha colpito dalla fine del mese di febbraio 2020 l'intero Paese e che inevitabilmente si rifletterà sia nell'ambito dei rapporti con il Concedente sia, più in generale, sulla gestione della Società.

La tematica, sulla base delle informazioni note alla data di stesura della presente Relazione, viene sviluppata nel paragrafo 7.5 e nelle Conclusioni.



Il nodo di Palmanova – lavori di realizzazione della Terza Corsia



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 e la durata del mandato è stata fissata sino all'approvazione del bilancio che, giusta l'intervenuta modifica dell'art. 27 dello statuto sociale, si è chiuso al 31 dicembre 2019.

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 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.

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.



Si è continuata a registrare una stretta collaborazione tra Organismo di Vigilanza e Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza anche alla luce di quanto previsto dalle *“Misure integrative di Prevenzione della Corruzione”* adottate dalla Società con delibera consiliare del 28 gennaio 2020, sfociata in particolare in relazione alla condivisione dei flussi informativi.

In tale contesto, nel corso dell'esercizio in esame l'Organismo di Vigilanza ha adottato il *“Regolamento dei flussi informativi verso l'Organismo di Vigilanza ed il Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza di S.p.A. Autovie Venete”*, entrato in vigore il 1° gennaio 2020. 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, l'Assemblea ordinaria dei Soci del 6 novembre 2018 ha deliberato di affidare l'incarico di revisione legale dei conti della Società alla Società PricewaterhouseCoopers S.p.A. (P.w.C.) 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 28 gennaio 2020, 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 2020-2022, 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 1° luglio 2019 – 31 dicembre 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'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (di seguito ANSFISA) le cui funzioni sono state da ultimo chiarite dalla Legge 18 novembre 2019, n. 132 di conversione, con modifiche, del Decreto Legge 21 settembre 2019, n. 104 recante *“disposizioni urgenti per il trasferimento di funzioni e per la riorganizzazione dei Ministeri”* la quale, nel ribadire i compiti, gli obblighi e le responsabilità degli enti proprietari e dei soggetti gestori in materia di sicurezza, ha chiarito la funzione dell'Agenzia quale promotrice e garante della vigilanza sulle condizioni di sicurezza



del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali. Quest'ultime, nel particolare, devono garantire al personale autorizzato dell'Agenzia, l'accesso incondizionato alle infrastrutture gestite, ai cantieri, alle sedi legali e operative nonché a tutta la documentazione pertinente.

In tema di concessioni autostradali, si ricordano 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 ricordano, inoltre, le modifiche intervenute al Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 s.m.i. dal c.d. "Sblocca Cantieri" di cui al Decreto Legge 18 aprile 2019 n. 32, convertito in Legge n. 55 del 14 giugno 2019.

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, rispetto al quale, per maggiori approfondimenti, si rinvia al paragrafo 1.2.3.

Più in generale, quanto all'evoluzione della disciplina normativa in materia di concessioni autostradali, si segnalano le novità introdotte dalla Legge 27 dicembre 2019, n. 160 che ha approvato il Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e il bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022.

Sul punto merita ricordare l'attenzione da subito rivolta da tutte le concessionarie autostradali all'evoluzione normativa dell'art. 91 del DDL al Bilancio 2020 che voleva limitare all'1% il costo dei beni devolvibili la quota di ammortamento finanziario deducibile, con potenziali effetti negativi su tutti i Piani Economico finanziari.

In sede di stesura definitiva della Legge, il legislatore nel rinunciare alla suddetta limitazione ha introdotto, al fine di realizzare interventi volti al miglioramento della rete infrastrutturale e dei trasporti, per il periodo d'imposta 2019, 2020 e 2021, un incremento dell'aliquota prevista dall'art. 77 del Testo Unico delle imposte sui redditi, nella misura del 3,5% sul reddito derivante da attività svolte sulla base di concessioni autostradali (IRES dal 24% al 27,5%). Tale previsione, seppur migliorativa rispetto a quella inizialmente prevista dall'art. 91 del DDL Bilancio 2020, impone in ogni caso ai concessionari autostradali una revisione dei propri Piani Economico Finanziari.

Sempre nell'ambito della disciplina delle concessioni autostradali assume particolare rilievo la disposizione normativa introdotta dall'art. 35 del Decreto Legge 30 dicembre 2019, n. 162 (c.d. Milleproroghe) convertito in Legge n. 8 del 28 febbraio 2020 che per quel che è dato comprendere potrebbe innovare significativamente la disciplina finalizzata a regolare i casi di revoca, decadenza o risoluzione delle convenzioni di concessione sino a prevedere che *"l'efficacia del provvedimento non è sottoposta alla condizione del pagamento da parte dell'amministrazione concedente delle somme previste dall'art. 176 comma 4, lett. a) del D.Lgs. 50/2016"*.

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 e 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 la 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, 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. 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 a 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 Friuli Venezia Giulia e la Regione Veneto sottoscrivevano, in data 14 gennaio 2016, un Protocollo d'Intesa con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti avente ad oggetto l'individuazione e l'adozione di tutte quelle misure da attuarsi con strumenti normativi e amministrativi necessari per l'affidamento diretto, da parte del Ministero stesso, 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.

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*.

Nel medesimo contesto, a livello nazionale, si segnalano i contenuti dell'art. 13 bis del Decreto Legge 148/2017 - 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 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"*.

Parallelamente il MIT e le Regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto nell'aprile 2018, in esito alle rispettive Leggi Regionali del 29 dicembre 2016, n. 25 e 30 dicembre 2016, n. 30, costituivano, in conformità ai contenuti dell'art. 13 bis del D.L. 148/2017 e s.m.i., 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 e sulla compatibilità della norma con la legislazione nazionale merita ricordare la pronuncia del Consiglio di Stato nel corso dell'adunanza del 20 giugno 2018 che si è positivamente espresso con parere n. 1645 del 26 giugno 2018.

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 della Società.

La Delibera CIPE n. 39 del 24 luglio 2019, pubblicata sulla GURI n. 300 del 23 dicembre 2019, ha approvato lo schema di 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 assumendo, unitamente alla Delibera CIPE n. 38/2019 in tema di definizione del *"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)"*, 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.

Proprio in ragione del recepimento degli effetti e delle conseguenze derivanti dall'Ordinanza n. 3702/2008 e s.m.i., nonché dell'esigenza di procedere 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.

Sul punto merita ricordare che 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 Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), emanava il parere n. 10 sullo schema di Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 7 novembre 2007.

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 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.

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 prospettato dal Concedente (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 il valore comunicato dal MIT 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 all'esito dei quali la Società presentava dapprima, il 27 febbraio 2018, la documentazione richiesta e, successivamente ad alcuni chiarimenti avanzati dal MEF allo stesso MIT, sottoponeva la questione all'attenzione del Consiglio di Amministrazione che, in data 16 marzo 2018, conferiva mandato al Presidente di "*sottoscrivere il citato documento*".

La Società e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, rispettivamente in data 19 marzo 2018 e 20 marzo 2018 sottoscrivevano, pertanto, il Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione e i relativi allegati. Successivamente l'Assemblea dei Soci di Autovie Venete, tenutasi in aggiornamento il 15 maggio 2018, deliberava all'unanimità la ratifica dell'operato del Presidente che aveva sottoscritto il citato Atto.

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, accessivo 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. A tale richiesta le parti provvedevano in data 19 luglio 2018, fermi inalterati i contenuti del documento.

Ad oggi l'iter di approvazione del citato Secondo Atto Aggiuntivo non si è ancora perfezionato, tuttavia la Società è stata per le vie brevi informata dell'avvenuta sottoscrizione da parte dei due Ministri competenti (MIT e MEF) del Decreto Interministeriale di approvazione che dovrà essere registrato ora dalla Corte dei Conti.



Nel rinviare ai contenuti del successivo paragrafo 1.2.6, si anticipa che alla luce dell'evoluzione del rapporto concessorio e tenuto particolare conto dei contenuti della Delibera CIPE n. 38/2019, la Società, sulla base del PEF allegato al Secondo Atto Aggiuntivo potrà regolare il periodo dal 2013/2014 e fino al 31 marzo 2017 rinviando al PEF c.d. Piano Finanziario Transitorio richiesto dalla citata Delibera CIPE n. 38 la disciplina del periodo successivo alla scadenza della Concessione e sino all'effettivo subentro del nuovo concessionario.

Tale Piano Finanziario Transitorio, meglio descritto nel successivo paragrafo, assume particolare importanza anche ai fini di poter procedere alla definizione del valore di subentro, elemento imprescindibile per poter procedere al 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, 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 proseguendo nella "*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 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con riferimento alla scadenza della polizza fideiussoria di buona esecuzione della gestione operativa della concessione, ha richiesto, a far data dal marzo 2017 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 dapprima sino al 31 marzo 2019, poi sino al 31 marzo 2020 e, da ultimo, sino al 31 marzo 2021.

Nel richiamare i contenuti del paragrafo 1.2.5, si ricorda inoltre 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 dapprima in data 2 agosto 2018 e, successivamente, in esito alla pubblicazione della Delibera CIPE n. 38/2019 nel mese di novembre 2019.

Sul punto e come anticipato negli avvenimenti di rilievo della presente Relazione, si ricorda che il tema relativo alla definizione della disciplina regolatoria da applicarsi alle c.d. concessionarie scadute, ha trovato risposta con la pubblicazione della Delibera CIPE n. 38 del 24 luglio 2019 sulla Gazzetta Ufficiale n. 255 del 30 ottobre 2019.

La citata Delibera n. 38/2019 ha chiarito, in linea generale, i termini regolatori applicabili a tutte le “concessionarie scadute” delineando il criterio di determinazione della remunerazione del capitale investito relativamente al periodo transitorio, definito come periodo intercorrente tra la data di scadenza della vecchia concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario, e prevedendo, in ogni caso, la salvaguardia dell'efficacia delle specifiche pattuizioni convenzionali vigenti disciplinanti detto periodo che, nel caso di Autovie Venete, assicurano il principio di continuità sostanziale del rapporto concessorio, anche successivamente alla scadenza naturale dello stesso.

Immediatamente a valle della pubblicazione della Delibera CIPE n. 38/2019, il Concedente, con comunicazione del 13 novembre 2019, ha quindi provveduto a richiedere, tenuto conto dell'esigenza di procedere alla definizione dei rapporti contrattuali tra le parti, la predisposizione di un apposito Piano Economico Finanziario transitorio, nel rispetto dei criteri stabiliti dalla precitata delibera.

La Società, in data 29 novembre 2019, in esito alle deliberazioni assunte in pari data dal Consiglio di Amministrazione e rimarcata in ogni caso la competenza dell'Assemblea dei Soci per l'approvazione delle modifiche agli Atti Convenzionali, ha provveduto a trasmettere l'ulteriore aggiornamento del Piano Economico Finanziario predisposto in conformità alle modalità di calcolo ed ai parametri definiti nella Delibera CIPE n. 39/2007 e s.m.i. ed elaborato assumendo i dati a consuntivo emergenti dai documenti di bilancio per il periodo dal 1° aprile 2017 al 30 giugno 2019 e i valori previsionali a partire dal 1° luglio 2019 e sino al completo ammortamento delle opere e azzeramento delle poste figurative (31.12.2038).

Inoltre, in considerazione della situazione in cui versa la Società e delle procedure avviate in ordine all'affidamento della nuova concessione ai sensi dell'art. 13 bis del D.L. n. 148/2017 e s.m.i., il Piano è stato predisposto nella consapevolezza che l'effettivo subentro da parte del nuovo Concessionario si possa concretizzare con soli 6 (sei) mesi di preavviso da parte del Concedente.

Quanto alla tematica inerente all'adeguamento tariffario da chiedere annualmente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Società, in ragione dell'evoluzione dei rapporti concessori esistenti (Piano Finanziario 2015 e Secondo Atto Aggiuntivo) e del quadro convenzionale vigente, ha provveduto a comunicare al Concedente l'adeguamento tariffario anche per l'anno 2020.

Sul punto e nel rimandare in ogni caso al paragrafo 1.2.9 della presente Relazione, si rende noto che, con Decreto Interministeriale n. 614 del 31 dicembre 2019, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non ha riconosciuto l'adeguamento tariffario richiesto da Autovie Venete per l'anno 2020 rilevando analogamente al Decreto adottato l'anno precedente *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 in sede di definizione dei rapporti economici"* e, da ultimo, (iii) che *"la proposta di adeguamento tariffario presentata dalla Società è stata sviluppata su parametri non attuali come risulta dall'istruttoria svolta dalla DGVCA"*. Relativamente a tale ultimo assunto il MIT ha ritenuto che l'intervenuta scadenza della concessione e l'assenza del Piano Finanziario Transitorio, risultano assorbenti rispetto ad ogni altra attività istruttoria.

La Società, posta di fronte a tale scenario e nella consapevolezza di dover tutelare in ogni modo il patrimonio aziendale, eseguite le necessarie valutazioni anche con il legale già incaricato dalla Società nei precedenti contenziosi avviati in tema di mancato adeguamento tariffario nei confronti del Ministero, ha ritenuto sussistere adeguate e sufficienti ragioni per procedere anche in questa occasione all'impugnazione del citato Decreto, notificandolo al Concedente il 28 febbraio 2020, ad esercizio sociale concluso.

Sempre nell'ambito dei rapporti con il Concedente nel corso dell'esercizio in esame e soprattutto nei primi mesi del 2020, ha assunto un ruolo centrale la definizione del valore di indennizzo da porre a carico del concessionario subentrante e da corrispondere ad Autovie Venete quale concessionaria uscente.

La Delibera CIPE n. 39/2019, recentemente pubblicata su GURI n. 300 del 23 dicembre 2019, che ha approvato lo schema di *"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]"*, ha infatti solamente stimato alla data del 31 dicembre 2019 detto valore in Euro 476 milioni, ferma restando la necessità che l'ammontare definitivo dovrà essere certificato dal Concedente alla data di effettivo subentro del nuovo concessionario, sulla base degli investimenti effettivamente sostenuti a tale data e ritenuti ammissibili.



Con particolare riguardo a tale ultima tematica il MIT, con comunicazione del 05 febbraio 2020, e pertanto ad esercizio sociale concluso, ha predisposto e trasmesso alla Società una relazione tecnica denominata *"Criteri per la Determinazione del valore netto dei cespiti devolvibili ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro"* chiedendo ad Autovie Venete di *"voler procedere, celermente, alla quantificazione del valore netto dei cespiti devolvibili in conformità agli indirizzi espressi nella precitata Relazione tecnica"* oltre che di far asseverare i relativi conteggi a una Società di Revisione.

Tuttavia, dall'analisi dei predetti indirizzi operativi, è emerso sin da subito che i criteri di calcolo dei costi ammessi ai fini della quantificazione del valore dell'indennizzo ivi contenuti (i) non sono in alcun modo rinvenibili nel testo della Convezione regolante il rapporto concessorio e (ii) per di più, si pongono in stridente contrasto con le previsioni convenzionali, nonché con il quadro regolatorio di riferimento, così come applicato per l'intera durata del periodo di concessione e mai messo in discussione dallo stesso Concedente.

La Società, effettuate le dovute valutazioni con particolare riferimento alla necessità di tutelare nel miglior modo possibile il patrimonio aziendale, ha ritenuto opportuno, con atto debitamente notificato al Concedente in data 06.03.2020, procedere all'impugnazione nella competente sede del TAR Lazio del citato provvedimento.

Rimane comunque l'auspicio di poter giungere ad una definizione condivisa della metodologia di calcolo anche perché vi è la piena consapevolezza che una definizione in sede giudiziale

richiederebbe tempistiche tali da non consentire alcuna ragionevole previsione sulla possibile data di subentro del nuovo concessionario.

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.

1.2.9 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 attratti alla propria competenza, al fine dell'adozione dei provvedimenti che altrimenti sarebbero di competenza dell'Ente Concedente ai fini della determinazione della tariffa.

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 aveva 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 trasmetteva il Decreto Interministeriale n. 576 che, disattendendo le aspettative della Società, non ha riconosciuto alcun aggiornamento tariffario per l'anno 2019.

La Società, al netto delle valutazioni in ordine agli immediati effetti economici derivanti dalla determinazione assunta, ha promosso ricorso innanzi al TAR Lazio Roma per l'annullamento del citato Decreto.

Anche per l'anno 2020, 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'1,44%.

Il Concedente con comunicazione del 31 dicembre 2019 ha trasmesso il Decreto Interministeriale n. 614 del 31.12.2019 che non ha riconosciuto alcun aggiornamento tariffario applicabile dal 1° gennaio 2020 rilevando analogamente al Decreto adottato l'anno precedente 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 in sede di definizione dei rapporti economici"* e, da ultimo, (iii) che *"la proposta di adeguamento tariffario presentata dalla Società è stata sviluppata su parametri non attuali come risulta dall'istruttoria svolta dalla DGVCA"*. Relativamente a tale ultimo assunto il MIT ha ritenuto che l'intervenuta



scadenza della concessione e l'assenza del Piano Finanziario Transitorio, risultano assorbenti rispetto ad ogni altra attività istruttoria.

La Società, posta di fronte a tale scenario e nella consapevolezza di dover tutelare in ogni modo il patrimonio aziendale, ha ritenuto sussistere adeguate e sufficienti ragioni per procedere anche in questa occasione all'impugnazione del citato Decreto.

Il radicamento di un tale contenzioso, la cui discussione si ritiene non sarà in ogni caso calendarizzata a breve, potrebbe positivamente rilevare peraltro in sede di definizione dei "rapporti economici" così come definiti dallo stesso Decreto Interministeriale e, quindi, in sede di determinazione del valore di indennizzo.

Il tema della politica tariffaria è stato peraltro oggetto di attenzione nelle attività 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.

Nella consapevolezza del possibile imminente subentro da parte del nuovo concessionario, il Piano, presentato al Concedente il 29 novembre 2019, è stato redatto con un orizzonte temporale sino al 2038 e prevede 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.

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.

Quanto al tema delle agevolazioni tariffarie riservate agli utenti autostradali si evidenzia come sia ora limitata, unicamente, in favore dei motociclisti dotati di telepass. Sul punto si rende noto che l'iniziativa ministeriale già avviata da più di due anni e concernente una apposita modulazione tariffaria per questa categoria di utenti oltre che per l'anno 2019 è stata rinnovata anche per tutto il 2020.

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 lo 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 era 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 addivenire 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 giuntale di data 20 aprile 2018, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha provveduto 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.

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", a seguito di 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, si è ritenuto, analogamente al precedente esercizio, di sospendere 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 e comunque nel caso in cui i fabbisogni per far fronte alle iniziative avviate dal Commissario non dovessero evidenziarne la necessità.

Ad ogni buon conto, per una maggiore disamina sulla tematica, si rimanda ai contenuti del paragrafo 7.4.

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, ovverosia 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, si procedeva all'implementazione della procedura, ad oggi 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.

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.

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 1° luglio 2019 – 31 dicembre 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 sublotto 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 sublotto 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.

Sono in corso gli approfondimenti da parte del Commissario Delegato e della Concessionaria volti ad individuare la miglior programmazione degli affidamenti degli interventi del II Lotto A4 (cavalcavia sublotto 2 e 3 ed adeguamento asse autostradale) ed a garantire la celere risoluzione dell'emergenza della viabilità.

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 alla data del 31.12.2019 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 sublotto funzionali.

In particolare, 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 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 sublotto 1° e 2° ammonta a Euro 114,3 milioni.

La progettazione esecutiva del sublotto 2 è stata verificata dal Responsabile Unico del Procedimento il 13 novembre 2019 e si è in attesa dell'approvazione del progetto da parte del Commissario Delegato. Sono state avviate le attività propedeutiche ai lavori (picchettamenti, risoluzione interferenze, bonifica da ordigni bellici, ecc.).

Per quanto attiene la copertura finanziaria delle principali opere afferenti alla Terza Corsia ossia P128, P115 (limitatamente al 1° sublotto) e P106 (sublotto 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 31 dicembre 2019 ammontava a circa 201 milioni di Euro (dei quali 12,8 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 è doveroso segnalare che le esposte considerazioni sull'andamento dei cantieri e le valutazioni sulla copertura finanziaria delle suddette opere non potranno non essere rapportate agli imprevedibili effetti dell'emergenza COVID-2019 sui flussi finanziari stimati dalla Società.

La ricognizione sulle fonti di finanziamento sopra esposta non potrà quindi prescindere da quanto descritto nei paragrafi dedicati all'illustrazione dei rischi normativo, traffico, tariffa e emergenza COVID-19: si ritiene opportuno, infatti, evidenziare come sia necessario monitorare costantemente i fabbisogni finanziari della Società e porre la massima attenzione sulla verifica della sussistenza delle risorse prima di consentire l'avvio di eventuali ulteriori iniziative da parte del Commissario Delegato.

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

Anche per l'esercizio oggetto della presente Relazione sulla gestione 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 mantenuta l'iscrizione della Società all'albo gestori ambientali per le categorie 1F, 2bis e 5F inserendo ulteriori nuovi mezzi abilitandoli al trasporto dei rifiuti. 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.

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.

Tre sono stati gli interventi di messa in sicurezza ambientale a seguito di sversamento a causa di incidenti avvenuti in autostrada e precisamente:

data	autostrada	chilometrica	descrizione
07/08/2019	A4	429+550	Sversamento di circa 200 litri di gasolio a seguito di fuoriuscita di autotreno con potenziale contaminazione delle acque superficiali – messa in sicurezza di emergenza con chiusura del procedimento
23/09/2019	A4	436+700	Sversamento di circa 600 litri di gasolio a seguito di fuoriuscita di autotreno con potenziale contaminazione del suolo – messa in sicurezza di emergenza senza chiusura del procedimento che rimane in capo al soggetto che ha inquinato

24/10/2019	A4	512+300	Sversamento di circa 200 litri di gasolio a seguito di incidente ad autocisterna – messa in sicurezza di emergenza senza contaminazione delle matrici ambientali
------------	----	---------	--

Rimane sorvegliato dal punto di vista ambientale il sito 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; si evidenzia che alcuni procedimenti di bonifica si sono conclusi dal punto di vista amministrativo nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs. 152/06.

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.

È stata presentata nei termini e secondo le modalità previste dal D.Lgs. n. 102/14 e s.m.i. la "Diagnosi Energetica" della Società, documento rappresentativo dei consumi energetici dell'azienda corredato dalle eventuali possibilità di efficientamento.

Va infine segnalato che nel 2019 il consumo di energia della Società si è ridotto di circa il 3% rispetto al 2018, 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. (0,00018728763%).

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 ricorda che, in recepimento degli indirizzi forniti dalla stessa Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, la Capogruppo, ha chiesto 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.

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 - 1° luglio 2019 – 31 dicembre 2019 e 2020, 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, vi sono state solamente alcune minime variazioni alla composizione del capitale sociale. Tra queste merita segnalare la variazione di denominazione sociale da Finanziaria delle Banche di Credito Cooperativo del Friuli-Venezia Giulia per lo Sviluppo del Territorio S.r.l. a Finanziaria delle Banche di Credito Cooperativo del Friuli-Venezia Giulia per lo Sviluppo del Territorio S.r.l. in liquidazione e il perfezionamento della cessione di tutte le azioni detenute dalla Fiera di Trieste S.p.A. in liquidazione ad un Socio privato, persona fisica.

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 5.8.3 (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:

- barriere fonoassorbenti di Duino-Aurisina;
- barriere fonoassorbenti di Campoformido-Pasian di Prato.

Complessivamente, l'ammontare degli investimenti previsti nel piano attualmente vigente e da eseguirsi dopo il 30.06.2008 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

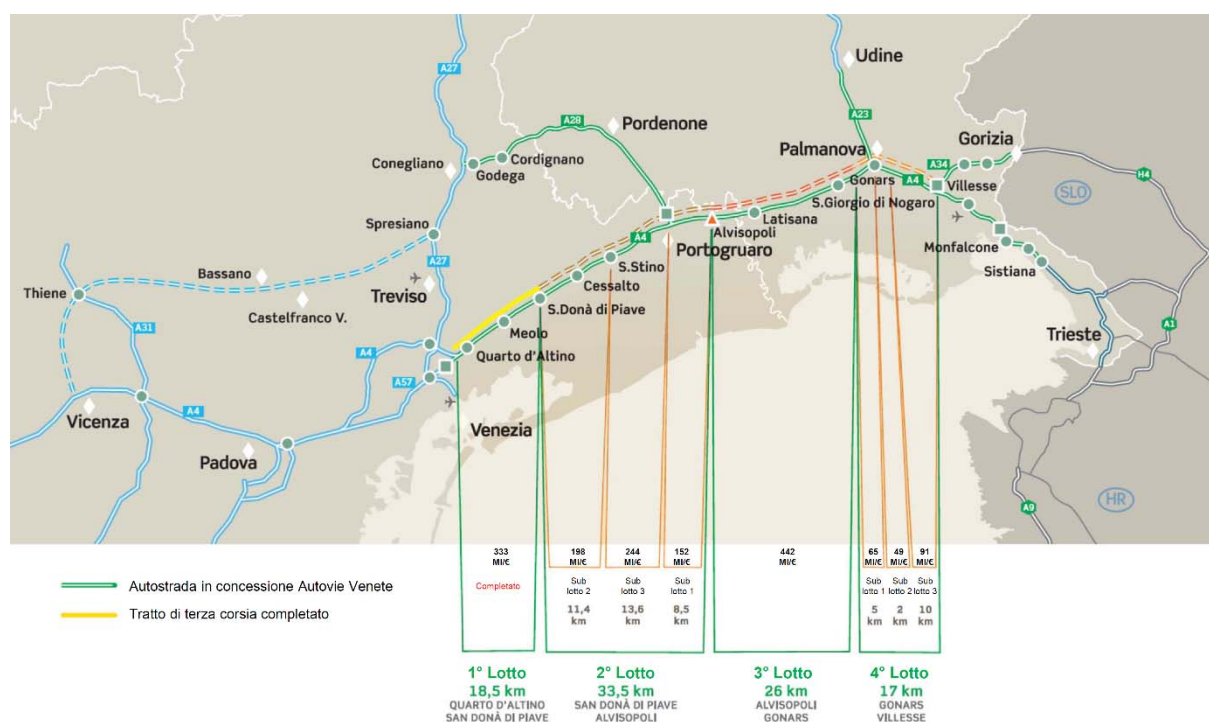
La parte principale delle opere, sia dal punto di vista tecnico che economico, contenuta nel Piano degli Investimenti, riguarda la Terza Corsia dell'autostrada A4 nel tratto compreso tra Quarto d'Altino e lo svincolo di Villesse. La Terza Corsia della A4 è inserita tra le opere



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 ed in fase di realizzazione).



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

Nel tratto Quarto D'Altino – San Donà di Piave si è reso 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.

In merito alla procedura per l'affidamento dei lavori, nel corso del mese di dicembre 2019 il

Seggio di gara ha completato l'istruttoria stilando la classifica definitiva.

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 rilocalizzazione 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.

In data 4 dicembre 2019 il Responsabile Unico del Procedimento ha approvato la perizia di variante tecnica n. 1 che, mantenendo invariato l'importo totale del quadro economico, ha aumentato l'importo dei lavori a complessivi Euro 87.178.392,95.

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 nei sublotti funzionali 2 e 3 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 funzionale 3, gli uffici del Commissario Delegato hanno completato la progettazione esecutiva a inizio dicembre 2018 e in data 25 aprile 2019 la Conteco Check S.r.l. ha emesso il positivo Rapporto di Verifica finale ai fini della validazione da parte del RUP.

Si segnala che, in accordo con i contenuti del decreto n. 368 del 24 aprile 2018, 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. A seguito della disamina della documentazione amministrativa prodotta dai concorrenti, il Responsabile Unico del Procedimento, in data 14 marzo 2019, ha disposto l'ammissione dei concorrenti alle successive fasi della procedura.

A seguito dell'acutizzarsi della situazione di indeterminatazza finanziaria confermata dai contenuti dei Decreti Interministeriali MIT-MEF n. 576 del 31 dicembre 2018 e n. 614 del 31 dicembre 2019 che non hanno concesso per gli anni 2019 e 2020 alcun aggiornamento tariffario per la S.p.A. Autovie Venete, autorizzando altresì la Società stessa *“a proseguire esclusivamente nell'ordinaria amministrazione”*, sono stati avviati gli approfondimenti da parte del Commissario e della Concessionaria volti ad individuare la miglior programmazione degli affidamenti degli interventi del II Lotto A4 ed a garantire la celere risoluzione dell'emergenza della viabilità.

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.

In data 6 novembre 2018 il Responsabile Unico del Procedimento ha approvato la perizia di variante tecnica n. 1 che, mantenendo invariato l'importo totale del quadro economico, ha aumentato l'importo dei lavori a complessivi Euro 301.649.814,90 (importo comprensivo degli oneri per la progettazione definitiva).

Sono attualmente in corso i lavori di ampliamento con la Terza Corsia lungo tutta l'estesa autostradale dell'intervento. Alcuni tratti del III Lotto sono già in esercizio con tre corsie per senso di marcia ed in data 1° dicembre 2019 è stato aperto al traffico anche il viadotto in direzione Trieste sul fiume Tagliamento (il viadotto in direzione Venezia era stato aperto già l'8 dicembre 2018).



Inaugurazione al traffico nuovo ponte sul Fiume Tagliamento

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 sublotti 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 sublotti 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.



In data 22 maggio 2018 il Responsabile Unico del Procedimento ha approvato la perizia di variante tecnica n. 1 che, mantenendo invariato l'importo totale del quadro economico del 1 sublotto funzionale, ha aumentato l'importo dei lavori a complessivi Euro 38.025.014,74.

I lavori sono attualmente in corso di regolare esecuzione e la dorsale autostradale è aperta al traffico con tre corsie per senso di marcia.

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.

La progettazione esecutiva del sublotto 2 è stata verificata dal Responsabile Unico del Procedimento il 13 novembre 2019 e si è in attesa dell'approvazione del progetto da parte del Commissario Delegato.

Nel frattempo sono state avviate le attività propedeutiche ai lavori (picchettamenti, risoluzione interferenze, bonifica da ordigni bellici, ecc.).



Terza Corsia completata dal Nodo di Palmanova a San Giorgio di Nogaro in entrambe le direzioni

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 e ad oggi rimane in attesa della verifica di ottemperanza da parte di ARPA Friuli Venezia Giulia.

Il progetto preliminare dell'intervento denominato *“Adeguamento piste di immissione in autostrada – Il lotto funzionale”* comprende l'adeguamento della pista di immissione in autostrada dall'area di servizio di Duino Nord. Tale intervento è stato separato dal I lotto funzionale a causa dell'interessamento di un sito di interesse comunitario, che comporta la necessità di sottoporre il progetto ad una procedura di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale, che si prevede particolarmente delicata. L'ultimo cronoprogramma commissariale stabilisce che l'avvio della progettazione definitiva avvenga nel mese di luglio del 2020.

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 successivamente stato aggiornato il progetto definitivo per tenere conto dell'effettivo andamento dei lavori di ampliamento dell'autostrada A4 con la realizzazione della Terza Corsia. L'avvio della verifica esterna del progetto è previsto nel mese di marzo del 2020.

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.

Sul punto si rende noto che durante l'elaborazione del progetto si è resa necessaria una sospensione del servizio per l'acquisizione dei necessari pareri e specifiche tecniche da parte della Polizia di Stato e per l'esecuzione della valutazione di vulnerabilità sismica, attività prodromiche alle scelte progettuali da adottare.

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 e si è in attesa di conoscere le determinazioni che verranno assunte.

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.

Il riavvio del 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, è indicativamente previsto per il mese di aprile 2020.

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 a Terza Corsia della A4 interessano il territorio di n. 14 Comuni lungo le autostrade A4, A23 e A28 e si prevede di appaltarne successivamente alla progettazione 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.

Il servizio è stato avviato in data 1° agosto 2019 e la conclusione della prima fase (redazione



del progetto esecutivo “per commenti”) ad oggi è prevista per il 18 aprile 2020.

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 del 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’anno 2019 su entrambe le carreggiate, in direzione est l’avanzamento per la posa delle barriere nell’arco temporale di riferimento ha raggiunto la percentuale del 70% dell’estesa, direzione Trieste. Lungo la carreggiata in direzione ovest sono state completate tutte le opere in cemento armato. 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.

In data 29.07.2019 è stato sottoscritto il contratto d’appalto con l’Impresa esecutrice.



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 sublotto 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.

In data 22.10.2019 è stata ultimata la realizzazione del nuovo ingresso della palazzina uffici esistente, per cui risultano completate tutte le opere previste in appalto.

Attualmente si è in attesa del collaudo finale da parte del preposto organo nominato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.



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 giuntale 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 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.

Il 05.08.2019 l'allora R.U.P., ha approvato la Perizia Suppletiva e di Variante Tecnica n. 1, relativa all'accoglimento di richieste di Amministrazioni terze coinvolte nella realizzazione dell'opera, di alcune prescrizioni di RFI, nonché del collaudatore statico.

A seguito dell'approvazione della Perizia n. 1, i lavori sono stati consegnati definitivamente il 29.08.2019.

Con Decreto del Commissario Delegato n. 410 del 2 settembre 2019 è stato nominato un nuovo Responsabile Unico del Procedimento.

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).

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 soli lavori relativi ai pali in alveo del nuovo ponte sul torrente Torre).

ICOP S.p.A. ha quindi richiesto di subentrare nella quota del R.T.I. di competenza di Omba Impianti e Engineering S.p.A. e, a seguito del nulla osta ricevuto dal Responsabile Unico del Procedimento, in data 27.04.2018 è avvenuto il subentro.

I lavori sono pertanto ripresi totalmente dal 11.06.2018 con un differimento dei termini contrattuali di 94 giorni naturali e consecutivi.

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, con il supporto di IIS Service S.r.l., 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 nonostante la documentazione di accompagnamento attestasse il contrario.

In data 13.06.2019 la Direzione Lavori ha quindi aperto, nei confronti dell'Appaltatore, la non conformità n. 11, sospendendo i lavori del ponte e richiedendo all'Impresa di presentare una proposta di risoluzione della non conformità.

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.

Relativamente a tale parte di lavori in data 05.03.2019 è stata redatta una seconda perizia di variante, in data 23.07.2019 una terza perizia di variante ed in data 22.10.2019 una quarta perizia di variante. Queste perizie di variante, tutte preventivamente autorizzate dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, hanno riguardato aspetti di dettaglio ed hanno comportato un aumento complessivo dell'importo di contratto di netti Euro 166.727,64 e dei termini di ultimazione di 29 giorni naturali e consecutivi.

In data 05.08.2019 i lavori sono stati quindi parzialmente ultimati, al netto delle opere a verde e di alcune opere minori, che poi a loro volta sono state completate a novembre 2019 come accertato con Verbale di constatazione del 06.12.2019.

Va segnalato che in data 25.09.2019 l'appaltatore ha promosso un ricorso per un Accertamento Tecnico Preventivo ex art. 696 c.p.c. avente ad oggetto i tubolari metallici, promosso contro Omba Impianti & Engineering S.p.A. (inizialmente mandante e quindi fornitore dei tubolari), nonché contro il Commissario Delegato per l'emergenza dell'Autostrada A4, la S.p.A. Autovie Venete e la Società Reale Mutua di Assicurazioni S.p.A..

L'Appaltatore, con nota dd. 11.10.2019, ha formulato una prima proposta di risoluzione della non conformità relativa ai tubolari del ponte, che è stata sottoposta al vaglio del Direttore dei Lavori e dei consulenti tecnici dello stesso. A seguito del completamento delle indagini il Direttore dei Lavori in dd. 03.02.2020 ha ordinato all'Appaltatore di aggiornare la proposta di risoluzione sulla base dei contenuti della relazione acquisita.

Per quanto concerne il completamento della costruzione del nuovo ponte, si osserva che la situazione in essere, ed in particolare l'Accertamento Tecnico Preventivo promosso dall'Appaltatore, rendono difficile formulare una previsione temporale affidabile. In linea di massima, ad oggi potrebbe essere stimato un ritardo di circa 18-24 mesi rispetto al termine contrattuale, così come già modificato in esito alla sospensione disposta dal Giudice delegato.

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. Il contratto con la RTI aggiudicataria, avente quale capogruppo E-Farm Engineering & Consulting S.r.l., è stato stipulato il 04.11.2019 e le attività di progettazione sono state avviate il 06.11.2019.

Il bando di gara per il servizio di verifica dei progetti definitivi ed esecutivi dei due lotti è stato pubblicato il 13.11.2019.

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.

Il Responsabile Unico del Procedimento ha dichiarato validato il progetto definitivo-esecutivo ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. il giorno 11.09.2019 ed ha provveduto quindi all'invio alla Regione del progetto definitivo con nota del 12.09.2019.

A seguito della proposta del Comune di Caneva relativa ad una variante di PRGC che interessa le aree su cui insiste l'intervento, nonché dell'opposizione all'intervento pervenuta dagli interessati a seguito dell'avviso di avvio del procedimento volto alla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, il RUP con nota dd. 15.10.2019 ha proposto la sospensione dell'istruttoria per l'approvazione del progetto definitivo-esecutivo, per condurre gli approfondimenti del caso.

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 del 16.02.2018 la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha modificato il Decreto 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 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. Aggiudicatario è risultato SERIN S.r.l. in Raggruppamento Temporaneo di Imprese con ITS S.r.l., con cui è stato stipulato il contratto in data 29.10.2019. La progettazione esecutiva è stata avviata il giorno successivo, con previsione di arrivare al progetto verificato entro febbraio 2020.

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 si è concluso con l'aggiudicazione al concorrente Adriacos S.r.l. per un importo pari ad Euro 329.983,84, corrispondente ad un ribasso del 19.01% rispetto all'importo posto a base di gara.

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 alla chiusura 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 di sei mesi appena concluso, il traffico registra una sostanziale invarianza dei veicoli effettivi ed una flessione dei chilometri percorsi sulla rete autostradale di competenza di quasi un punto percentuale rispetto al II° semestre dell'anno 2018.

Tabella A - Traffico sulla rete gestita direttamente

Esercizio	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019	1°luglio2019- 31 dicembre2019	Variazione %
Veicoli effettivi *	45.988	47.940	48.311	47.772	24.963	nd
Veicoli - chilometro*	2.474.188	2.558.461	2.536.271	2.469.813	1.302.361	nd
Percorrenza media	53,8	53,4	52,5	51,7	52,2	nd

* In migliaia.

Tabella B - Traffico sulla rete estesa

Esercizio	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019	1°luglio2019- 31 dicembre2019	Variazione %
Veicoli effettivi *	69.656	71.884	72.547	72.061	37.514	nd
Veicoli - chilometro *	2.592.014	2.677.639	2.656.881	2.590.658	1.364.802	nd
Percorrenza media	37,2	37,2	36,6	36,0	36,4	nd

* In migliaia.



Il traffico continua evidentemente ad essere influenzato dal cantiere per l'allargamento con la Terza Corsia lungo la dorsale dell'autostrada A4: durante questo semestre non solo il traffico leggero è stato contrassegnato da una riduzione pari a 1,1% dei veicoli-chilometro ma anche il traffico pesante ha evidenziato complessivamente una lieve flessione di mezzo punto percentuale.

Tabella C - Traffico sulla rete gestita direttamente suddiviso per tipologia

Esercizio	Il semestre 2018		1°luglio2019- 31 dicembre2019		Variazione %	
	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti
Veicoli effettivi *	18.398	6.570	18.362	6.600	-0,2%	0,5%
Veicoli -chilometro*	916.284	398.647	905.881	396.480	-1,1%	-0,5%
Percorrenza media	49,8	60,7	49,3	60,1	-1,0%	-1,0%

* In migliaia.

Tabella D - Traffico sulla rete estesa suddiviso per tipologia

Esercizio	Il semestre 2018		1°luglio2019- 31 dicembre2019		Variazione %	
	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti
Veicoli effettivi *	28.521	8.920	28.515	8.999	-0,0%	0,9%
Veicoli -chilometro*	966.660	410.332	956.397	408.405	-1,1%	-0,5%
Percorrenza media	33,9	46,0	33,5	45,4	-1,2%	-1,3%

* In migliaia.

Anche per quanto concerne gli introiti e gli oneri devolutivi, nel confronto con il periodo omologo emerge una contrazione di poco inferiore al punto percentuale come conseguenza dell'effetto

traffico”, posta la neutralità dell’“effetto tariffa” determinata dal mancato riconoscimento tariffario nell’anno 2019.

Tabella E – Introiti

Esercizio	2018/2019	II semestre 2018	1°luglio2019- 31 dicembre2019	Variazione	Incremento %
Pedaggi	187.372.666	98.042.647	97.115.591	-927.056	-0,9%
Indennizzi per transiti eccezionali	1.193.108	532.852	564.236	31.384	5,9%
Totale al netto della devoluzione	188.565.774	98.575.499	97.679.827	-895.672	-0,9%
Integrazione canone concessionale	21.938.696	11.426.839	11.308.323	-118.516	-1,0%
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	210.504.470	110.002.338	108.988.150	-1.014.188	-0,9%



Traffico sull'autostrada A4 Venezia - Trieste

3.2 – I SISTEMI DI ESAZIONE PEDAGGIO

Entrando nel dettaglio delle stazioni di competenza, anche nel corso dell'esercizio 1° luglio 2019 – 31 dicembre 2019 si è confermato 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 costante aumento, come pure 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.

Nel corso dell'esercizio in esame è stata inoltre installata una nuova cassa automatica alla barriera di Portogruaro in sostituzione di una pista manuale, consentendo in tal modo di avere una pista che è sempre aperta al traffico in modalità cassa automatica e che, all'occorrenza, può anche essere presidiata dall'esattore, riducendo di fatto il numero delle presenze di personale in stazione.

Quasi tutti i caselli della rete, nel periodo modale, vengono gestiti efficacemente con l'impiego di un solo esattore per turno (12 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	1	1	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	2015/2016	2016/2017	2017/2018	2018/2019	1°luglio2019- 31 dicembre2019
Contanti	30,0%	29,4%	28,7%	27,5%	28,1%
Tessere	10,7%	11,0%	11,3%	11,7%	12,4%
Telepass	56,3%	59,6%	60,0%	60,7%	59,5%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

Nella tabella F non si evince il confronto con il periodo omologo; tuttavia si segnala che il peso percentuale dei pagamenti in contanti è calato di poco più di un punto rispetto al II semestre del 2018; in aumento le transazioni effettuate con tessere bancarie e in calo quelle autostradali. Il peso complessivo del telepass cresce di poco più di mezzo punto.

Nella Tabella G vengono rappresentati i transiti suddividendoli in base alla funzionalità della pista di uscita. Il confronto riguarda il secondo semestre 2019 con il secondo semestre 2018.

Tabella G - confronto dati secondo semestre delle operazioni di pagamento suddivise per funzionalità

Esercizio	Il semestre 2018	Composizione %	1°luglio2019-31 dicembre2019	Composizione %	Variazione %
Automatica	427.000	2,4%	397.000	2,3%	-7,0%
Cassa Automatica	2.729.000	15,6%	2.956.000	16,9%	8,3%
Lettore Iso	1.280.000	7,3%	1.403.000	8,0%	9,6%
Manuale	2.814.000	16,0%	2.354.000	13,4%	-16,3%
Telepass	10.285.000	58,7%	10.419.000	59,4%	1,3%
	17.535.000	100%	17.529.000	100%	0,0%

Nella successiva tabella H vengono riportate le ore lavorate dal personale di esazione operante ai caselli.

Tabella H – Ore lavorate ai caselli ed in esazione

ESERCIZIO	Il semestre 2018	1°luglio2019-31 dicembre2019	Variazione %
Totale lavorate in casello	104.127	101.060	- 2,95%
Totale ore lavorate in esazione	104.127	101.060	- 2,95%

Controllo finanziario esattori (C.F.E.)

Nel corso dell'esercizio 1° luglio 2019 – 31 dicembre 2019, sono state verificate 7.986 gestioni di esattori incrociando i dati forniti dal 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 ed il controllo dei depositi effettuati. Le attività di verifica vengono eseguite anche sulle gestioni degli operatori dei Centri Assistenza Clienti. Nel periodo di riferimento sono state analizzate 503 gestioni.



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

Viabilità e traffico

Nel corso dell'esercizio 1° luglio 2019 – 31 dicembre 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;
- ✓ Il “Protocollo operativo per la gestione delle criticità del traffico sull'autostrada A23 nel tratto Gemona – Interconnessione A4/A23”. Tale protocollo 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” 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.

Allo scopo di incrementare gli standard di sicurezza nei tratti autostradali afferenti a quelli interessati dal cantiere per l'allargamento della A4 con la realizzazione della Terza Corsia, a seguito di una specifica analisi sull'incidentalità rilevata sulla rete, nel corso del IV trimestre 2019 sono stati implementati i sistemi di presegnalazione.

Nella tabella successiva vengono pertanto confrontati i dati sull'incidentalità tra il IV trimestre 2018 ed il IV trimestre 2019.

Dati sull'incidentalità registrata sui tratti in avvicinamento ai cantieri del III lotto e del IV lotto – I sublotto per l'allargamento della A4 con la realizzazione della terza corsia

Tratto S. Stino di Livenza – Allacciamento A4/A28 (direzione Trieste)

	IV trimestre 2018	IV trimestre 2019*	Variazione
N° incidenti totali	9	5	-4
Tasso (per 100 mln di veicoli-chilometro) degli incidenti totali riferito al tratto	36,98	20,81	-16,17
N° Incidenti con coinvolgimento di veicoli pesanti	9	2	-7
Tasso (per 100 mln di veicoli-chilometro) degli incidenti con coinvolgimento veicoli pesanti riferito al tratto	36,98	8,32	-28,66

Tratto Allacciamento A4/A34 - Palmanova (direzione Venezia)

	IV trimestre 2018	IV trimestre 2019*	Variazione
N° Incidenti totali	14	2	-12
Tasso (per 100 mln di veicoli-chilometro) degli incidenti totali riferito al tratto	80,40	11,37	-69,03
N° Incidenti con coinvolgimento di veicoli pesanti	12	1	-11
Tasso (per 100 mln di veicoli-chilometro) degli incidenti con coinvolgimento veicoli pesanti riferito al tratto	68,91	5,68	-63,23

Tratto Udine Sud – Allacciamento A4/A23 (direzione Allacciamento A4/A23)

	IV trimestre 2018	IV trimestre 2019*	Variazione
N° Incidenti totali	7	4	-3
Tasso (per 100 mln di veicoli-chilometro) degli incidenti totali riferito al tratto	44,43	25,11	-19,32
N° Incidenti con coinvolgimento di veicoli pesanti	3	4	+1
Tasso (per 100 mln di veicoli-chilometro) degli incidenti con coinvolgimento veicoli pesanti riferito al tratto	19,04	25,11	+6,07

* dati provvisori.

Nel report soprastante sono presi in considerazione gli incidenti che si sono verificati sulle carreggiate, escludendo gli incidenti verificatisi sulle rampe degli svincoli e nei piazzali delle stazioni.

La Concessionaria ha inoltre elaborato e sottoscritto con la Prefettura UTG di Trieste e 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 e 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”*.

Nel corso dell’esercizio in esame hanno trovato applicazione specifici “Accordi quadro” per il presidio programmato e/o da attivare in situazioni d’emergenza non programmabili di carri adibiti al soccorso stradale e per assistenza agli utenti nei piazzali di stazione in concomitanza di situazioni programmate (es. esodi estivi) e/o in situazioni d’emergenza non programmabili nonché per il supporto e presidio in caso di chiusure autostradali in situazioni emergenziali non programmabili.

Nell’ambito della Nuova Convenzione con il Ministero dell’Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza - per il servizio di Polizia Stradale, sono proseguiti gli incontri periodici in sede 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

Grazie alla collaborazione con la Polizia Stradale è stato stilato 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 tra Autovie Venete ed i Compartimenti della Polizia Stradale del F.V.G. e Veneto, nella sua applicazione riduce sensibilmente le tempistiche di “messa in sicurezza” dei tratti interessati da eventi e persegue come primo obiettivo la salvaguardia del 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.

È stata, inoltre, consolidata la pratica di acquisizione dati relativi alle attività della Polizia Stradale lungo le tratte autostradali in gestione. Tali dati, inviati su supporto informatico, vengono inseriti per una pronta consultazione in un data base all’interno del Portale Applicativo Traffico.

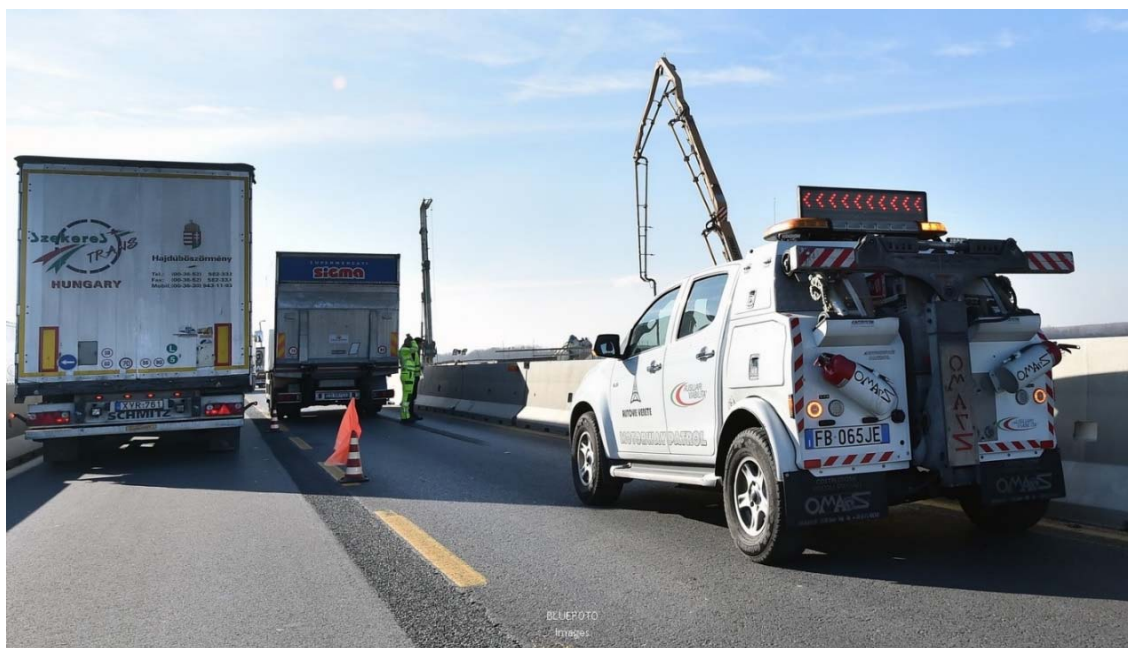
Nel corso di questo breve esercizio è proseguita la realizzazione di una piattaforma informatica finalizzata a richiedere l'intervento per la risoluzione di determinate problematiche (presenza di buche in carreggiata, coperture, ecc.) al fine di consentire la condivisione dell'attivazione di tali richieste 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, estivo, elaborazioni di dati per la verifica di fattibilità dei cantieri, elaborazioni di dati su richiesta, ecc.) è stato creato il progetto di sviluppo della sezione "Incidentalità" del Portale Applicativi Traffico, già in utilizzo. Detto "Portale" consente di analizzare il fenomeno dell'incidentalità attraverso la consultazione di tabelle e grafici aggiornate automaticamente. Nel medesimo Portale è stata sviluppata la sezione "Pattugliamento e Risultati Operativi", che consente l'analisi delle attività svolte dalle pattuglie della Polizia Stradale, mediante i dati che la Polizia Stradale provvede a raccogliere e comunicare periodicamente alla Società in base a quanto previsto dalla Convenzione. Questi dati vengono poi pubblicati tramite apposite tabelle e visualizzazioni grafiche.

Durante il periodo di riferimento sono state predisposte n. 78 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 e n. 561 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).

Inoltre i soccorsi meccanici effettuati (per incidente, guasto o altro) sono stati n. 4.159, di cui n. 522 riguardanti mezzi 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.

Per quanto concerne i Transiti in condizioni di eccezionalità, nel corso del periodo 01.07.2019 – 31.12.2019, sono state rilasciate n. 3.222 autorizzazioni (singole, multiple, periodiche.) di cui 1.270 "attive" e 1.952 "passive". A tali tipologie di autorizzazioni vanno ad aggiungersi n. 20 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 del *"Protocollo Operativo per la gestione delle criticità del traffico sulla tratta Padova-Portogruaro"* 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 che individua le procedure attuative per la deviazione dei flussi veicolari, qualora necessarie, nel tratto di interesse e il *"Protocollo Operativo per la gestione delle criticità del traffico in ambito transfrontaliero"*, 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 anche grazie all'utilizzo del sistema integrato che permette di gestire le attività degli operatori mediante un'unica interfaccia operativa. Nel corso del periodo in esame sono state gestite complessivamente n. 9.609 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.). Inoltre, nella prospettiva di evoluzione al sistema DATEX2, si sta proseguendo con i necessari test funzionali con i partner italiani e stranieri.

È proseguita anche 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, suddivisi per tipologia, effettuati dagli ausiliari alla viabilità nell'arco temporale compreso tra il 1° luglio ed il 31 dicembre 2019:



TIPO INTERVENTO	NUMERO TOTALE
Incidenti	456
Assistenze tecniche ai Trasporti Eccezionali	298
Segnalazioni coda causa incidente	99
Segnalazioni coda per traffico intenso	225
Segnalazioni coda per lavori in corso	16
Segnalazioni coda per transito Trasporti Eccezionali	154
Rimozione ostacoli in carreggiata	814
Richieste soccorsi sanitari	20
Segnalazioni di soccorsi meccanici abusivi	0
Interventi per utenti contromano	10
Segnalazioni veicoli in avaria	1902
Interventi per presenza animali vivi vaganti in autostrada	29
Segnalazioni veicoli abbandonati	51
Rimozione veicoli con forza idraulica in situazione di emergenza	65
Ispezioni programmate per verifica infrastrutture	170

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 inoltre 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, è proseguita la collaborazione nell'applicazione delle procedure operative nelle circostanze che hanno reso necessarie 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 inoltre 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.

Per quanto riguarda il servizio di "Viabilità Invernale" legato alle emergenze derivanti dalle precipitazioni nevose, trovano applicazione le 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").

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, interventi a supporto per ripristini sugli incidenti, interventi per rimozione ostacoli, pulizia della sede viabile, gestione e segnalazione delle deviazioni del traffico ed uscite obbligatorie.



Attività di manutenzione lungo la A4

Altre manutenzioni

Oltre a quelle già citate, nel periodo di riferimento, 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 cordunate;
- 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 sgombrare 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 2019/2020 (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 e 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.

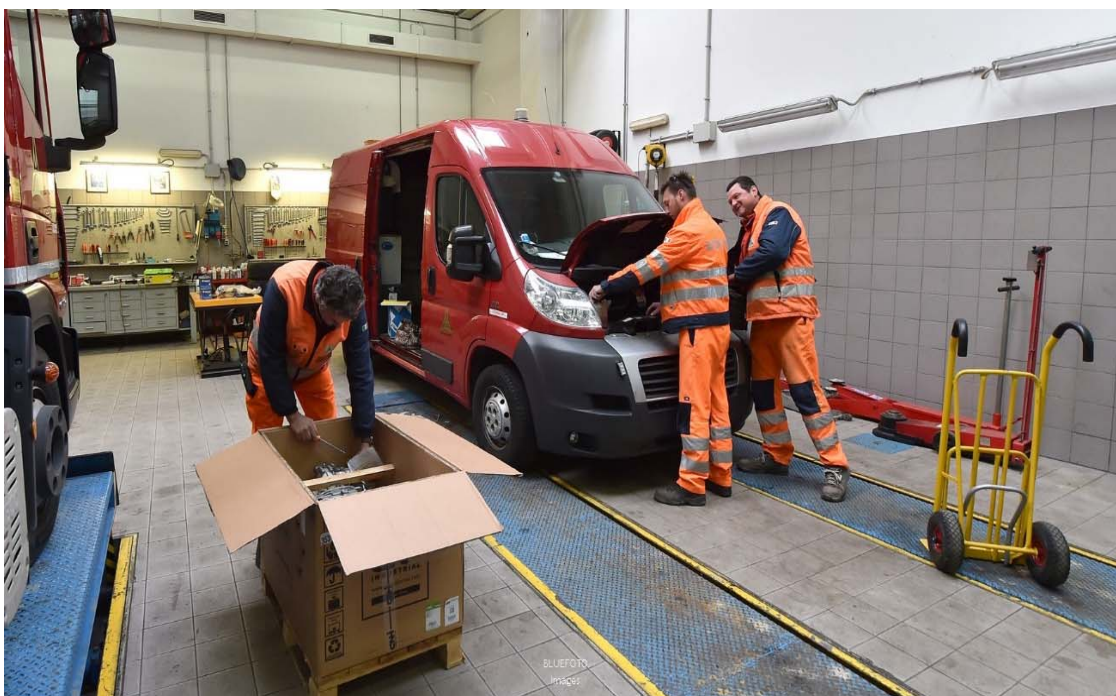
Il parco attrezzature è composto da n. 19 spargisale, n. 16 botti spargi liquidi (cloruro di calcio) e n. 98 lame sgombraneve (di cui n. 3 acquistate nel corso dell'ultimo semestre 2019). Si prevede l'acquisizione di ulteriori lame (16), per sopperire alle aumentate esigenze operative determinate dall'ampliamento 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. 16 silos di cloruro di sodio (7 da 70 m³, 4 da 105 m³, 1 da 115 m³ e 4 da 200 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.

Parco auto

Composizione del parco auto al 31 dicembre 2019	
Autocarri Pesanti (>35 Q.)	29

Autocarri Leggeri (<35 Q.)	26
Macchine operatrici e carrelli elevatori	18
Rimorchi (pesanti e leggeri compresi quelli ad uso speciale per segnaletica stradale)	27
Motocicli (scooter)	4
Autovetture di proprietà	19
Autovetture a noleggio	160

Come si evince dalla tabella soprastante, la flotta aziendale è articolata e numerosa e necessita di una gestione precisa e puntuale. Perciò è stato acquisito un apposito software che consente di esercitare un controllo efficace 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.

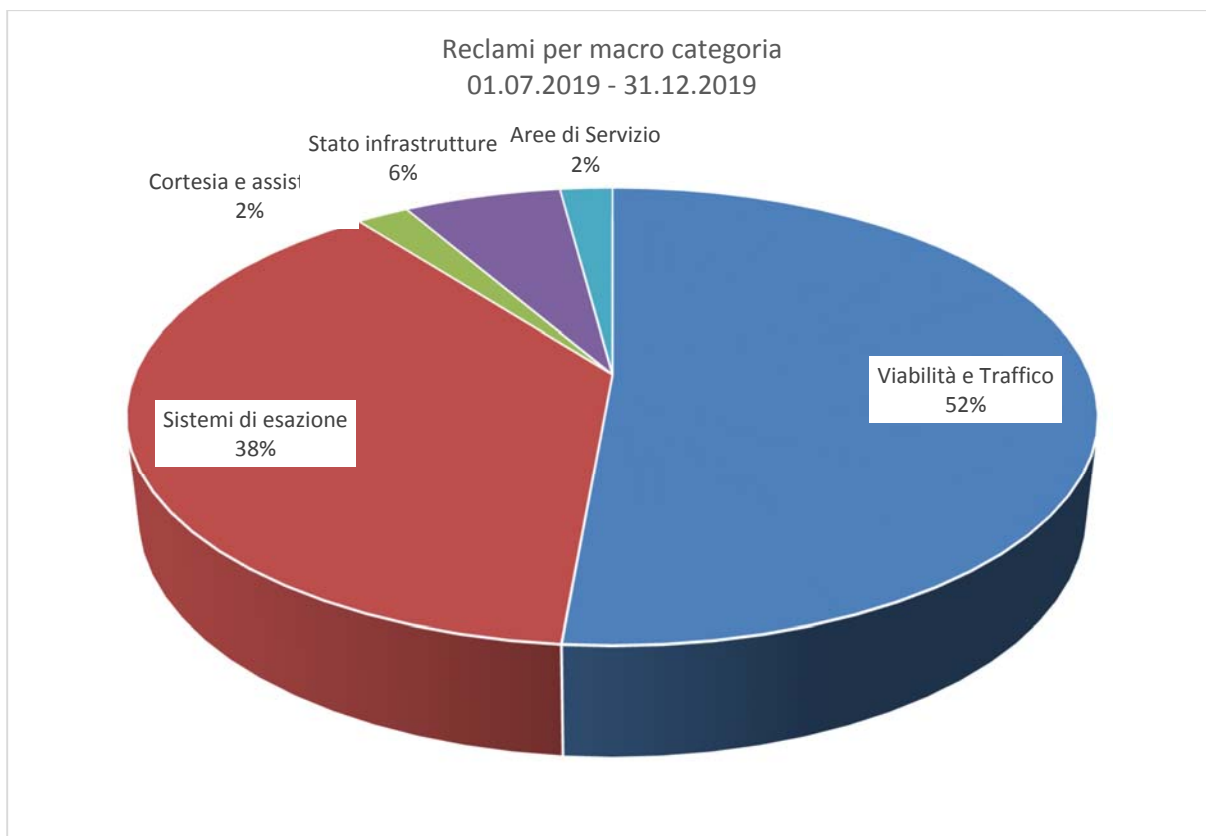


Officine

3.4 – L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE

3.4.1 La gestione del reclamo e la Carta dei Servizi

Nel corso dell'esercizio 01.07.2019 – 31.12.2019 è proseguito il processo di raccolta, analisi e gestione dei reclami da parte della clientela autostradale, in continuità con gli esercizi precedenti. Attraverso il sito web aziendale è aumentata la condivisione e la ricerca di azioni correttive rispetto alle segnalazioni dei clienti.



L'analisi del reclamo permette di conoscere nel dettaglio i disservizi o le carenze al fine di migliorare la qualità offerta ai clienti dei servizi autostradali. Il tema che ha generato maggiori reclami riguarda la fruibilità dell'autostrada in termini di viabilità e traffico. Influenzata dalla presenza dei cantieri per la realizzazione della Terza Corsia sulla A4 e 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 dalla Società e divulgando, sulla base delle richieste e delle segnalazioni raccolte attraverso il sito e il modulo online, le informazioni anche sui siti aziendali e i canali di comunicazione più innovativi.

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

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 Informative 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.

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.

3.4.3 La comunicazione istituzionale

L'attività dell'ufficio comunicazione, continua a concentrarsi 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.

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 1° luglio 2019 – 31 dicembre 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 che raccoglie 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.

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 nel corso dell'esercizio 1° luglio 2019 – 31 dicembre 2019 presso i C.A.C. della Società:

				TELEPASS "DIRFA" DM03TP61					TELEPASS "EUROPEO" DM30TE99					
ANNO 2019	TESSERE A SCALARE			CONTRATTI			PRIMA	TLP	CONTRATTI			PRIMA	TLP	TLP
	€ 25,00	€ 50,00	€ 75,00	FAMILY	VIACARD	TWIN	CONSEGNA	SOSTIT.	FAMILY	VIACARD	TWIN	CONSEGNA	SOSTIT.	
LUGLIO	115	261	265	190	87	41	340	521	5	1	1	7	56	591
AGOSTO	84	202	169	183	67	39	300	610	1	0	0	1	41	570
SETTEMBRE	106	210	217	113	90	28	278	485	2	0	0	2	29	505
OTTOBRE	90	326	280	134	97	29	308	539	2	0	0	2	14	515
NOVEMBRE	68	259	225	111	75	24	230	456	0	1	1	3	13	488
DICEMBRE	44	213	244	165	73	22	274	559	3	2	1	6	20	612
TOTALE	507	1471	1400	896	489	183	1730	3170	13	4	3	21	173	3281

Rispetto all'omologo semestre del 2018, si registra una diminuzione dell'11% nelle vendite delle tessere a scalare. I contratti Telepass sottoscritti presso i nostri Centri Assistenza Clienti hanno segnato un incremento del 50% dovuto soprattutto alla necessità, da parte dell'utenza, di avere chiarimenti più puntuali e specifici per tutte le novità introdotte da *Telepass S.p.A.* e dal cambiamento introdotto a seguito della fatturazione elettronica. Tali innovazioni hanno prodotto un incremento anche delle operazioni correlate registrando un più 68% per la sostituzione degli stessi e del 16% per quanto riguarda le restituzioni e chiusura di contratti.

3.5 – LE AREE DI SERVIZIO

Aree di servizio affidate ai nuovi sub-concessionari

Nel corso dell'esercizio 1° luglio 2019 – 31 dicembre 2019, a seguito di quanto disposto dal Consiglio di Amministrazione con delibera del 14 giugno 2018, sono continuate le complesse attività di verifica della conformità dei progetti-investimenti inerenti le ristrutturazioni/rifacimenti delle n. 15 aree affidate ai nuovi sub-concessionari, alle attività di approvazione dei progetti definitivi/esecutivi e si è dato inizio alla fasi di ristrutturazione/realizzazione delle aree di servizio di Gonars Nord, Calstorta Sud, Bazzera Nord, Fratta Sud e Fratta Nord. Il programma prevede il completamento dei lavori entro la primavera/estate del 2020.

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 dell'area di servizio in oggetto presso altro sito, individuato dalla Società nell'attuale area di parcheggio di Roncade Nord.

In data 03.05.2019 veniva quindi riavviata la procedura di affidamento relativa all'area di servizio Roncade Nord (ex Calstorta Nord), invitando i soggetti che in precedenza avevano manifestato interesse alla partecipazione per il Lotto 17. All'esito negativo della suddetta procedura di gara, in quanto nessun operatore aveva presentato offerta, il RUP ha quindi comunicato ai soggetti partecipanti l'intenzione di avviare una nuova procedura negoziata, senza previa pubblicazione di un bando di gara ai sensi dell'art. 57 del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i., con contestuale invito ad apposito incontro al fine di discutere le criticità che avevano indotto l'Operatore economico a non presentare offerta per il Lotto in oggetto. Sul punto si segnala che il RUP, a valle delle consultazioni, ha proceduto ad una revisione progettuale sempre nel rispetto del Decreto Interministeriale del 7 agosto 2015.

In considerazione del fatto che i lavori di realizzazione della nuova area di servizio interesseranno l'area di Roncade attualmente intensamente utilizzata per la sosta dei mezzi pesanti, è massima l'attenzione della Società al fine di evitare che tali interventi possano determinare il deflusso e la sosta di detti mezzi nelle aree limitrofe e attigue all'autostrada con inevitabili problemi per la viabilità locale e per la sicurezza di detti territori.

Attività di ispezione e controllo

Sono proseguite le attività ordinarie di monitoraggio e controllo della gestione delle aree di servizio. In questo semestre le visite ispettive attestate sono state pari a n. 504, con una media di n. 31 sopralluoghi per ciascuna area.

Gestione Contabile - Royalties

Sotto il profilo della gestione contabile si è provveduto all'inserimento ed al controllo dei dati vendita ai fini del computo delle *royalties* e dei relativi canoni dovuti dai subconcessionari.

Nella tabella successiva viene effettuato un confronto tra i dati del II semestre 2018 e l'esercizio in esame.

Aree di Servizio - variazione delle Vendite relative al settore "Oil" (in Litri)				
	Il semestre 2018	1°luglio2019- 31 dicembre2019	Variazione (L)	Variazione %
	16.470.801	14.749.186	-1.721.615	-10,45%

Aree di Servizio - variazione delle Vendite relative al settore "Automarket" (in Euro)				
	Il semestre 2018	1°luglio2019- 31 dicembre2019	Variazione (€)	Variazione %
	1.474.236	1.108.155	-366.081	-24,83%

Aree di Servizio - variazione delle Vendite relative al settore "Non Oil" (in Euro)				
	Il semestre 2018	1°luglio2019- 31 dicembre2019	Variazione (€)	Variazione %
	18.588.069	18.408.367	-179.702	-0,97%

Aree di Servizio - variazione delle ROYALTIES (in Euro)				
Tipologia	Il semestre 2018	1°luglio2019- 31 dicembre2019	Variazione (€)	Variazione %
"Oil"	934.473	891.239	43.234	-4,63%
"No oil"	2.675.557	2.792.196	116.638	4,36%
Totale	3.610.030	3.683.435	73.405	2,03%

Grandi impianti Pubblicitari ubicati presso le aree di servizio

In data 17 dicembre 2019, a seguito di una gara con procedura negoziata, è stato sottoscritto il contratto per la concessione della gestione dei grandi impianti pubblicitari con l'Operatore Economico Media One S.r.l. e l'avvio del contratto è previsto per il mese di aprile 2020.

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 in esame le consuete attività di manutenzione ordinaria, sia preventiva sia correttiva.

Tra le attività di manutenzione evolutiva si è inoltre provveduto ad effettuare la riqualificazione delle piste manuali degli impianti di esazione pedaggio con l'adozione di nuovi terminali di lavoro per l'operatore.

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.

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

- sostituzione armature stradali esistenti, con vecchia tecnologia a vapori di sodio, con nuove armature a Led per ottenere un risparmio energetico e minori costi manutentivi, presso il nodo di Conegliano, il piazzale della barriera di Cordignano, lo svincolo di Mestre e casello di Portogruaro;

- nell'ambito dello sviluppo delle attività riconducibili al filone dell'innovazione tecnologica, finalizzate all'individuazione di prodotti/soluzioni in grado di contribuire al miglioramento dei processi aziendali maggiormente impattanti, S.p.A. Autovie Venete ha stabilito di dar corso ad una sperimentazione volta all'acquisizione di un sistema di produzione di energia elettrica, attraverso una tecnologia che consenta il recupero e la conversione dell'energia cinetica prodotta dai veicoli in transito, a velocità contenuta, in una pista "telepass", denominato sistema "Lybra".
Considerato gli elevati volumi di traffico e la favorevole disposizione, la pista individuata per l'installazione del sistema Lybra è quella di Entrata Telepass della barriera di Cordignano.

3.7 LE MANUTENZIONI

Opere d'arte

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 da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di controllo programmate delle opere d'arte, si segnala l'attività "*Urgente di pronto intervento*" effettuato a settembre 2019, consistita nella sostituzione di elementi modulari di giunti a pettine del ponte sul fiume Livenza dell'autostrada A28 Portogruaro – Conegliano alla progr. km 33+100.

Inoltre nel mese di dicembre è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società il progetto esecutivo dell'appalto di manutenzione "*Lav 2017/005 Ripristino conservativo dei cavalcavia autostradali. Lotto A*".

Nel corso dell'esercizio è stato consegnato il *Bridge Management System* (BMS) ovvero il 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.

Nel mese di luglio il personale preposto allo svolgimento delle visite ispettive delle opere d'arte in gestione alla Società ha svolto, il corso di "*qualifica di ispettori di ponti, viadotti e passerelle Livello 1 e Livello 2*" dall'ente certificatore RINA.

Pavimentazioni

Come di consueto, anche nel corso dell'esercizio di riferimento 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 6,00 Km lineari (intera carreggiata) in A4, A23, A28 ed A34 è stata di circa 1,78 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 di competenza. 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.

Opere Complementari

Nel corso dell'esercizio, fra lo svincolo di Monfalcone Ovest - Redipuglia e Sistiana, a seguito di una valutazione dell'equilibrio globale dello scarpone 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 25.000 m² di superficie rocciosa per una spesa al 31.12.2019 di circa 1,80 milioni di Euro.

Laboratorio Prove e Controlli

Nel corso dell'esercizio 2018-2019 e fino a tutto il 31.12.2019, il Laboratorio Prove e Controlli della Società ha consolidato ed ampliato le proprie attività di prove, analisi e controlli in ausilio alle Direzioni Lavori, sia per conto Autovie Venete che per conto Commissario, svolgendo nel periodo dal 1° luglio - 31 dicembre 2019 prove su materiali e tecnologie applicative per un numero complessivo di 1175 rapporti emessi a fronte di 368 verbali di richieste prove.

In vista della prossima apertura del nuovo tratto autostradale a tre corsie Palmanova-Latisana, è stato messo a punto un nuovo sistema di misura delle caratteristiche fonoassorbenti della pavimentazione autostradale necessario anche alle operazioni di collaudo delle nuove tratte, di cui è stata prevista l'acquisizione ed il primo utilizzo nei prossimi mesi in previsione dell'apertura al traffico delle suddette tratte.

Al 31.12.2019 è stato portato a termine il progetto di prima 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 alla data di riferimento sono stati rilevati i dati dinamici fondamentali di tutti i 54 cavalcavia storici delle autostrade A4, A23, A28 ed A57.

3.8 – I SISTEMI DI PREVENZIONE E PROTEZIONE

Nel corso dell'esercizio 2018-2019 e fino al 31 dicembre 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 e fino al 31 dicembre 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 in esame ha visto l'adozione di sistemi orientati a garantire l'affidabilità, la riservatezza e la disponibilità dei dati aziendali, considerando l'ottemperanza al Regolamento UE 2016/679, noto come GDPR (General Data Protection Regulation).

Sul punto merita preliminarmente ricordare che la Società ha designato un Responsabile della Protezione dei Dati interno all'azienda (RPD- DPO). Quanto alle attività finalizzate a garantire la tutela della Privacy aziendale è stata rivolta particolare attenzione a:

- Implementazione di un sistema di Log Management centralizzato per la raccolta dei log dai sistemi informatici di S.p.A. Autovie Venete atta a rispondere alle esigenze di compliance normativa, con particolare riferimento a quanto previsto dal GDPR e dal provvedimento del Garante per la protezione dei dati personali del 27 novembre 2008 in merito alle figure degli Amministratori di sistema, nonché a migliorare gli standard di sicurezza logica aziendale;
- Implementazione di un software GDPR Data Manager sviluppato internamente all'organizzazione per la tenuta del registro dei trattamenti di S.p.A. Autovie Venete e per la gestione degli aspetti privacy relativamente a quanto prescritto dalla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali;
- Mappatura degli impianti e ambiti IT indispensabili per la definizione delle politiche di sicurezza IT e propedeutici alla stesura delle nomine di Amministratore di sistema, come previsto dal provvedimento del Garante per la protezione dei dati personali del 2008;
- Elaborazione e presentazione del regolamento per l'utilizzo degli strumenti informatici e telematici.

Quanto alle principali attività ordinarie svolte dal sistema informativo aziendale si segnala:

- Evoluzione dell'infrastruttura convergente in sostituzione delle architetture Data Center di vecchia generazione (vedi storage, apparati di segregazione dei flussi per lo scambio dati, ecc.);
- Evoluzione dell'impianto di virtualizzazione Vmware Data Center con oltre 260 server virtualizzati;
- Realizzazione del nuovo impianto VDI di Virtualizzazione dei Desktop (configurazione di oltre 200 postazioni da fisico a virtuale);
- Realizzazione del nuovo impianto Paghe e Presenze (prima fase - caricamento dei dati dall'attuale impianto Copernico Paghe e Presenze);
- Evoluzione degli impianti per la gestione del backup delle informazioni (vedi sito core Data Center Palmanova e replica presso il casello di Latisana);
- Evoluzione degli impianti di collaborazione (nuove sale multimediali) e servizi VoIP (vedi call manager);
- Evoluzione del dominio aziendale e dei relativi moduli di autenticazione e sicurezza per accedere alle applicazioni e dati aziendali (Active Directory, System Center, ecc.);
- Evoluzione della piattaforma Data Center Infrastructure Management (DCIM) per il corretto utilizzo e funzionamento dell'intero ciclo di vita dei componenti;
- Evoluzione dell'ambiente File Server aziendale (vedi condivise di rete);
- Evoluzione dei software su richieste pervenute dalle Direzioni (richieste pervenute in stesura di budget e/o necessarie per adeguare le normative/esigenze operative): impianti applicativi Cespiti, Magazzino, Fleet Management, Gestione Turni, Console Esercizio, Infocad, portale Traffico, Portale Intranet, Portale FIS, Opere d'Arte, Info Enti, Gestione Reception, Dashboard Allarmi, Gestione Monitoraggio Attività, Prenotazione Sale, Gestione Viaggi, Incidenti);
- Evoluzione impianti rivolti alla gestione dei processi aziendali (vedi vari impianti Ticketing, MOP, Asset Management);
- Evoluzione delle Applicazioni di Gruppo (vedi Maori e relativi moduli web per nuovo esercizio solare 2020, Virgilio, Archiflow, Alice e relativi moduli per APP, Mago, Taxi, STR, Autocad, Catasto, Infocad, ecc.);
- Evoluzione dei processi rivolti alla sicurezza perimetrale (di competenza dell'Unità Organizzativa Sistemi Informativi dal mese di settembre 2019): vedi aggiornamento



impianti anti intrusione e controllo accessi (varie aree aziendali), console IpBadge, profilazione utenti, ecc.;

- Evoluzione cablaggio strutturato nelle varie aree aziendali;
- Aggiornamento delle postazioni tecnologiche aziendali (circa 120 PC/portatili fissi, 200 postazioni virtuali, 25 stampanti dipartimentali, 12 scanner e accessori): ritiro di stampanti locali A4 e dismissione di tutti i servizi che non rientrano nelle policy di dominio;
- Manutenzione ordinaria ed evolutiva degli impianti rivolti all'esercizio autostradale ed elaborazione dati pedaggio (vedi nuove interfacce per lo scarico automatico di dati dalle piste, flussi e test di sistema per la messa in produzione del Percorso Reale, Recupero Credito, Sanzioni);
- Evoluzione impianti di esazione pedaggio (nuovi flussi e postazioni MCR nei caselli autostradali, doppia acquisizione, ecc.);
- Supporto tecnico nei vari Gruppi di Lavoro Aiscat (vedi messa in produzione dei nuovi sistemi di telepedaggio di comparto);
- Evoluzione degli impianti di Infomobilità (vedi pubblicazione delle informazioni sul traffico, APP/Infoviaggiando per servizi traffico Concessionarie Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A. e Concessioni Autostradali Venete S.p.A., scenari Infopoint/Totem, attestazione ambienti in Aree di Servizi e Centri Commerciali, ecc.).



4 - LE ATTIVITÀ DI COFINANZIAMENTO E STUDI EUROPEI

Durante l'esercizio in esame, come negli 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 approvata la proposta di 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 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. S.p.A. 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 01.07.2019 – 31.12.2019 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 (Concessioni Autostradali Venete S.p.A. e Autostrada del Brennero S.p.A.) 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.

Nel 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 assistita 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, utilizzando i sistemi di interscambio dei dati di traffico basati su piattaforma DATEX 2, che hanno portato nel mese di dicembre 2019 al test finale basato su piattaforma digitale sviluppata nell'ambito del progetto Crocodile 3, dove sono state coinvolte, nelle fasi di valutazione e sperimentazione, tutte le strutture aziendali direttamente coinvolte.

Nel corso dell'esercizio 01.07.2019 – 31.12.2019 sono stati erogati da parte della



Commissione Europea a favore di Autovie Venete complessivamente Euro 383.268,18, per la partecipazione della concessionaria ai progetti Crocodile 2 (Euro 212.226,10), C-Roads Italy (Euro 109.478,72) e alla European ITS Platform (Euro 61.563,36), quale co-finanziamento per le attività svolte nei precedenti esercizi.

Progetto soggetto a contribuzione	C-Roads Italy	European ITS Platform	Crocodile 2
N. Azione programma CEF - Connecting Europe Facility	2016-IT-TM-0052-S	2014-EU-TM-0317-S	2014-EU-TM-0563-W
Durata del progetto	2017-2020	2016-2020	2015-2018
Interim Financial Statement (costi consuntivati totali)	€ 229.535,28	€ 141.773,44	€ 1.198.482,09
Periodo consuntivato (Interim Financial Statement)	2017-2018	2015-2017	2015-2016
Importi erogati al 31.12.2019	€ 109.478,72	€ 61.563,36	€ 212.226,10



5 - LA GESTIONE AMMINISTRATIVA

5.1 – L'ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE

Situazione al 31 dicembre 2019

PERSONALE IN FORZA			
Qualifiche	30/06/2019	31/12/2019	Δ
Dirigenti	7	7	0
Quadri	27	27	0
Impiegati	587	547	-40
Operai	43	41	-2
TOTALE	664	622	-42
di cui personale a t. i.	615	612	-3
di cui personale a t. d.	49	10	-39

La tabella evidenzia, rispetto alla fine dell'esercizio precedente, una riduzione di n. 3 unità del personale in forza a tempo indeterminato, generata da un numero rilevante di uscite di risorse per quiescenza, che è stato però quasi pari al numero di assunzioni a tempo indeterminato avvenute nel comparto esazione. Tali assunzioni si sono rese necessarie a fronte della sottoscrizione di apposito accordo sindacale relativo alla definizione del numero di risorse con contratto a tempo indeterminato dedicate al comparto stesso. La tabella evidenzia inoltre una riduzione di n. 39 unità del personale in forza a tempo determinato, utilizzato nel periodo estivo per far fronte alle necessità nel comparto esazione. 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 in esame non si segnalano variazioni degne di nota a carico della struttura organizzativa.

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 01.07.2019 – 31.12.2019, con riferimento alla contrattazione aziendale di secondo livello, oltre alle pattuizioni di natura più strettamente operativa si segnala la sottoscrizione, nel mese di settembre, dell'Accordo relativo all'adeguamento degli organici nel comparto esazione. Con tale accordo, siglato dalle RSA di FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT-UIL, è stato confermato il numero minimo di unità necessarie nel comparto Esazione pedaggio, già determinato con precedente accordo tenendo in considerazione il progressivo aggiornamento

tecnologico che interessa il comparto stesso e la necessità di salvaguardare il livello occupazionale delle risorse ivi impiegate, confermando l'obbligazione in capo alla Società di mantenere ferme le 112 unità con contratto di lavoro a tempo indeterminato. Al fine di mantenere il numero di risorse concordato, in occasione di uscite dal comparto, l'accordo prevede l'acquisizione delle risorse già classificate utilmente nel bando di selezione all'uopo previsto e pubblicato in data 07.08.2019. Contestualmente nell'accordo è stata pattuita l'introduzione del sistema MCR (sistema centralizzato di rete) al casello di Udine Sud.

5.1.3 Contenzioso del lavoro

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

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.

Tre lavoratori hanno presentato ricorso per il riconoscimento delle mansioni superiori e le relative differenze retributive.

Un lavoratore ha adito il giudice del lavoro per l'accertamento della discriminazione di trattamento in sfavore degli impiegati a tempo parziale rispetto ai full time (in relazione alla modifica contrattuale introdotta al CCNL di settore del luglio 2016), con conseguente richiesta delle differenze economiche relative. Si tratta di un lavoratore che non aveva aderito a quanto disciplinato dalle Parti sociali con la sottoscrizione di apposito accordo sindacale nell'anno 2017, volto a dirimere la questione al fine di disciplinare le pretese azionabili dai lavoratori e prevenire ulteriori tensioni e potenziali contenziosi, nei limiti dei termini prescrizionali vigenti in materia.

La Società ha presentato due ricorsi dinnanzi al giudice del lavoro al fine di accertare la legittimità delle sanzioni erogate nei confronti di un lavoratore che aveva impugnato due provvedimenti disciplinari davanti al Collegio di Conciliazione ed Arbitrato.

In corso di definizione rimangono i seguenti contenziosi insorti negli esercizi precedenti:

- quattro lavoratori che hanno presentato ricorso per il riconoscimento delle mansioni superiori e le relative differenze retributive.
- quattro lavoratori che 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 un provvedimento disciplinare davanti al Collegio di Conciliazione ed Arbitrato.
- la Società ha ritenuto di ricorrere in appello per la riforma della sentenza di primo grado emessa a favore di una lavoratrice, che aveva 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.
- la Società ha ritenuto di promuovere ricorso in Cassazione per la riforma della sentenza pronunciata dalla Corte d'Appello di Trieste a favore di un ex lavoratore somministrato in utilizzo presso il Commissario Delegato.

I contenziosi definiti nel corso dell'esercizio sono stati n. 2 per i quali la Società si riserva di valutare la procedibilità del ricorso in appello.



5.2 - LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Nel corso 01.07.2019 – 31.12.2019 sono stati effettuati complessivamente n. 87 corsi di formazione per n. 256 partecipanti e per un ammontare complessivo di n. 3.838,5 ore di formazione erogate.

Formazione sicurezza obbligatoria (D.Lgs 81/08)

La formazione obbligatoria sulla sicurezza (222 partecipanti – 1.945,5 ore di formazione – 41 corsi) rappresenta quasi il 50 per cento del totale delle ore di formazione erogate.

Nell'ambito della sicurezza obbligatoria, oltre all'erogazione dei consueti aggiornamenti periodici (RSPP, ASPP, RLS) ed 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.

A seguito dell'acquisto di nuova attrezzatura è stato formato il personale della manutenzione addetto alla conduzione del nuovo mezzo per un totale di 30 partecipanti e si è provveduto a formare ed effettuare gli aggiornamenti del personale addetto all'utilizzo di attrezzature di lavoro (come gru su autocarro, motosega e decespugliatore) e soggetto ad operare in spazi confinati ed ambienti soggetti di inquinamento.

Formazione Privacy

In riferimento al Regolamento UE 2016/679 (Regolamento Generale sulla protezione dei dati – RGPD – o General Data Protection Regulation – GDPR) e più precisamente all'Art. 32 sono state effettuate sei sessioni formative specialistiche volte ad istruire gli autorizzati ed amministratori di sistema da parte del titolare del trattamento al personale che abbia accesso a dati personali.



Eventi in house

In campo ambientale nel mese di settembre 2019, a seguito dell'approvazione del manuale rifiuti (MAN 070700 -22) si è reso necessario un intervento formativo dedicato alla gestione dei rifiuti e trasporto in ADR e nello specifico alla formazione dei soggetti che intervengono nella gestione dei rifiuti, a partire dalla programmazione, fino alla gestione amministrativa e a quella operativa per un totale di 109 persone formate.

5.3 – IL SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO

È proseguito nel semestre 01.07.2019 – 31.12.2019 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 dicembre 2019 è stato effettuato l'audit suppletivo da parte dell'Ente di Certificazione volto alla verifica dell'attuazione delle azioni correttive definite per la risoluzione della non conformità maggiore in campo ambientale rilevata a giugno 2019. L'audit ha avuto esito pienamente positivo, considerando pertanto l'aspetto risolto efficacemente.

Nel periodo considerato è stata condotta l'attività di auditing interno del sistema integrato, con n° 26 audit interni a copertura di tutti i siti aziendali e parte dei processi aziendali.

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 – ASSICURAZIONI

Nel corso dell'esercizio sociale 01.07.2019 – 31.12.2019, a seguito del dialogo competitivo ex artt. 3 e 64 del D.Lgs. n. 50/2016 e s.m.i., sono state affidate per il periodo 30.11.2019 – 31.12.2023 le seguenti coperture assicurative:

Lotto 1 – copertura assicurativa della responsabilità civile ambientale – importo di aggiudicazione Euro 110.357,82;

Lotto 2, ambito a) – copertura assicurativa della responsabilità civile auto e rischi diversi – importo di aggiudicazione Euro 416.922,94;

Lotto 2, ambito b) – copertura assicurativa contro i danni accidentali ai veicoli – importo di aggiudicazione Euro 80.121,15;

Lotto 3 – copertura assicurativa contro i danni al patrimonio immobile e mobile – importo di aggiudicazione Euro 1.875.914,45;

Lotto 4 – copertura assicurativa della responsabilità derivante dall'esercizio delle attività istituzionali – importo di aggiudicazione Euro 1.680.522,48;

Lotto 5 – copertura assicurativa infortuni cumulativa – importo di aggiudicazione Euro 1.050.739,80.

Relativamente ai lotti risultati deserti, è stata effettuata un'indagine di mercato che ha permesso l'affidamento delle relative coperture agli assicuratori precedenti:

Lotto 6 - R.C. Patrimoniale/Professionale – Lloyd's - Euro 41.565,00

Lotto 7 - R.C. Amministratori, Sindaci e Dirigenti - QBE Insurance - Euro 20.782,50

Lotto 8 - Spese legali e peritali – Roland – Euro 19.000,00 per la tutela legale penale - Euro 15.000,00 per la tutela legale patrimoniale

I premi assicurativi di competenza dell'esercizio in oggetto ammontano ad Euro 722.514,57.

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..

5.5 – 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 2020.

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 S.p.A. 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.

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

Nel periodo compreso tra il 01.07.2019 ed il 31.12.2019 non vi sono state novità legislative in merito alla normativa che regola gli appalti pubblici, tranne alcune di importanza secondaria. Nel corso di tale periodo, tuttavia, è stato necessario adeguare nuovamente le procedure alle significative novità introdotte dalla Legge 14 giugno 2019, n. 55, di conversione del Decreto Legge 18 aprile 2019, n. 32.

Per quanto attiene, in particolare, le procedure sottosoglia di cui alla lett. b) del comma 2 dell'art. 36 del D.Lgs. 50/2016 s.m.i., relativa agli affidamenti di importo compreso tra i 40.000 Euro e inferiore a 150.000 Euro per i lavori, o alle soglie di cui all'articolo 35 per le forniture e i servizi, la legge di conversione ha modificato radicalmente le modalità di affidamento, prevedendo l'affidamento diretto previa valutazione di preventivi, per consentire di accelerare le procedure. Purtroppo, il testo della nuova norma è stato soggetto ad alcuni dubbi interpretativi che hanno alimentato un acceso dibattito tra i commentatori, a cui tuttavia non è seguito ad oggi un intervento chiarificatore del legislatore. La Direzione Appalti, Lavori, Forniture e Servizi ha comunque ritenuto opportuno aggiornare le procedure basandosi sui contenuti degli atti parlamentari che hanno accompagnato la legge di conversione, ed ha quindi adattato la procedura di Valutazione Comparativa di Preventivi (VCP) già utilizzata per gli affidamenti di cui alla lett. a) dello stesso comma 2.

Per quanto attiene, invece le procedure sopra soglia, va rilevato che le modifiche introdotte dalla legge di conversione hanno comportato un notevole sforzo per aggiornare nuovamente i disciplinari di gara, che ora per alcune parti non sono più aderenti agli esistenti Bandi Tipo pubblicati dall'A.N.AC. nel periodo 2017-2018, il cui utilizzo è imposto dalla normativa vigente.

Peraltro, a conferma dell'incertezza normativa in cui la società è chiamata ad operare, si ricorda che la legge di conversione prevedeva l'adozione, entro centoottanta giorni dall'entrata in vigore della stessa legge di conversione, di un regolamento unico recante disposizioni di esecuzione, attuazione e integrazione del codice degli appalti, anche in sostituzione di diverse delle linee guida ad oggi pubblicate dall'A.N.AC. Ad oggi tale regolamento non è stato ancora pubblicato e la sua pubblicazione non pare imminente.

Da ultimo, è opportuno segnalare la Sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea del 26 settembre 2019 (causa C-63/18) che ha ritenuto la non conformità al diritto dell'Unione Europea della norma nazionale che prevede un limite quantitativo al subappalto. Questa sentenza ha creato una situazione di incertezza nelle stazioni appaltanti, legata alla necessità di disapplicare o meno il limite nazionale per contrasto con il diritto comunitario. La stessa ANAC con l'atto di segnalazione n. 8 del 13 novembre 2019 ha segnalato al Governo e Parlamento la necessità di un intervento normativo urgente al fine di allineare la disciplina interna alle indicazioni della Corte di Giustizia, formulando alcune proposte in tal senso. Purtroppo, ad oggi il legislatore non si è pronunciato sull'argomento. In attesa di tale pronuncia, stante l'articolata struttura della norma nazionale, ed anche considerato che essa trova origine in motivazioni di ordine pubblico, l'atteggiamento prevalente delle stazioni appaltanti è stato quello di confermare l'aderenza dei propri atti alla normativa nazionale.



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 (fissata in 221.000 Euro sino al 31 dicembre 2019 ed ora divenuta 214.000 Euro) sono state affidate nel periodo 01.07.2019 – 31.12.2019 un totale di 22 procedure di scelta del contraente, di cui 2 lavori, 3 forniture e 17 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: 2 gare di lavori e 1 di servizi aggiudicate, per complessivi Euro 1.696.558,55.

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, relative alla fase di esecuzione del contratto.

Descrizione (segue)	Importo a base d'asta	% ribasso offerto	Importo di aggiudicazione	Imprese partecipanti	Imprese escluse	Tipo di gara
PIANO DEGLI INVESTIMENTI - SERVIZI						
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 delle Opere di collegamento funzionale della viabilità ordinaria di adduzione al casello autostradale del Comune di Ronchis via Guerin	148.877,02	30,00%	104.213,91	4	0	P.A.
MANUTENZIONI - LAVORI						
Manutenzione ordinaria e di pronto intervento sui manufatti delle autostrade in esercizio A4, A23, A28, A34 e A57.	1.986.580,97	33,44%	1.546.535,67	2	0	P.A.
Interventi di rinforzo strutturale della pavimentazione sulla bretella di Variante della S.P. n° 41 di Pianzano (TV).	1.132.330,68	16,00%	968.624,23	1	0	P.A.
MANUTENZIONI - FORNITURE						
Fornitura gas metano periodo 01.10.2019 - 30.09.2020 - Accordo Quadro Consorzio Autostrade Italiane Energie.	125.000,00	00,00%	125.000,00	1	0	P.N.

Fornitura di biglietti di esazione pedaggi.	329.000,00	11,58%	290.901,80	3	0	P.A.
Fornitura della piattaforma per la rilevazione presenze e turnazioni, elaborazione buste paga e relativi adempimenti, gestione risorse umane, formazione e sviluppo e sicurezza sul posto di lavoro.	500.000,00	22,35%	388.210,00	1	0	D.C.
MANUTENZIONI - SERVIZI						
Servizio sgombrò neve e eventuale assistenza tecnica tratta San Giorgio di Nogaro - Sistiana e A34 Villesse - Gorizia - Lotto 1	632.187,01	1,46%	623.162,25	1	0	P.A.
Servizio sgombrò neve ed eventuale assistenza tecnica tratta Palmanova - Latisana, A23 sino a fine competenza San Giorgio di Nogaro - Udine Sud Tangenziale - Lotto 2.	493.417,55	21,61%	389.167,02	2	0	P.A.
Servizio di sgombrò neve ed eventuale assistenza tecnica sulle tratte San Donà - San Giorgio di Nogaro e Svincoli di San Stino di Livenza-Portogruaro - Lotto 3.	601.490,99	5,35%	570.037,76	1	0	P.A.
Servizio di sgombrò neve ed eventuale assistenza tecnica sulle tratte A57 Tangenziale di Mestre, Venezia Est Cessalto e Bretella di Quarto d'Altino - Lotto 4.	647.724,21	3,42%	626.057,30	1	0	P.A.
Servizio di sgombrò neve ed eventuale assistenza tecnica sulle tratte A28 Portogruaro - Conegliano fine competenza. - Lotto 5.	586.056,65	0,85%	581.185,4	1	0	P.A.
Servizio di spargimento cloruri ed eventuale assistenza tecnica sulle tratte Palmanova Sistiana, Complanare Udine Sud e Villesse Gorizia - Lotto 6.	476.216,31	6,06%	447.831,56	1	0	P.A.
Servizio di spargimento cloruri ed eventuale assistenza tecnica sulle tratte Portogruaro Latisana Villotta, Palmanova Latisana e Palmanova - Udine - Lotto 7.	565.856,63	10,25%	508.752,96	1	0	P.A.
Servizio di spargimento cloruri ed eventuale assistenza tecnica sulla tratta Villotta - Conegliano - Lotto 9.	565.856,63	10,21%	508.975,96	1	0	P.A.



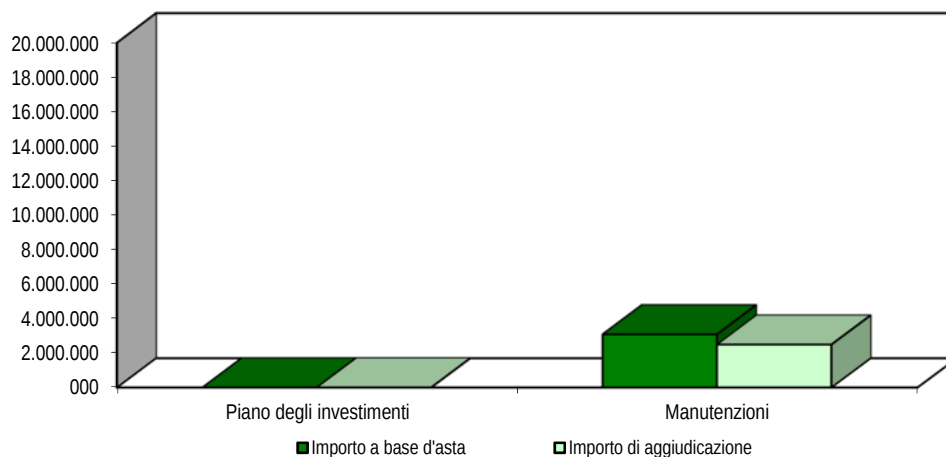
Servizio di noleggio autoveicoli allestiti "Polizia Stradale"	1.569.600,00	3,30%	1.517.803,20	1	0	P.A.
Servizio di noleggio di furgoni allestiti "Ausiliari Viabilità".	1.814.400,00	17,05%	1.505.044,80	1	0	P.A.
Copertura assicurativa della responsabilità civile ambientale - Lotto 1.	152.829,00	27,79%	110.357,82	3	0	D.C.
Copertura assicurativa della responsabilità civile auto e rischi diversi - Lotto 2A	461.300,00	9,62%	416.922,94	1	0	D.C.
Copertura assicurativa contro i danni accidentali ai veicoli - Lotto 2B	118.260,00	32,25%	80.121,15	1	0	D.C.
Copertura assicurativa contro i danni al patrimonio immobile e mobile - Lotto 3.	2.255.247,00	16,82%	1.875.914,45	1	0	D.C.
Copertura assicurativa della responsabilità derivante dall'esercizio delle attività istituzionali - Lotto 4.	2.129.400,00	21,08%	1.680.522,48	1	0	D.C.
Copertura assicurativa infortuni cumulativa - Lotto 5.	1.281.390,00	18,00%	1.050.739,80	1	0	D.C.

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; D.C. = Dialogo Competitivo.

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	0	0,00	0,00	0,00	0,00%
Manutenzioni	2	3.118.911,65	2.515.159,90	1.559.455,83	24,72%
Totale	2	3.118.911,65	2.515.159,90		

La tabella riporta i dati riepilogativi dei lavori.



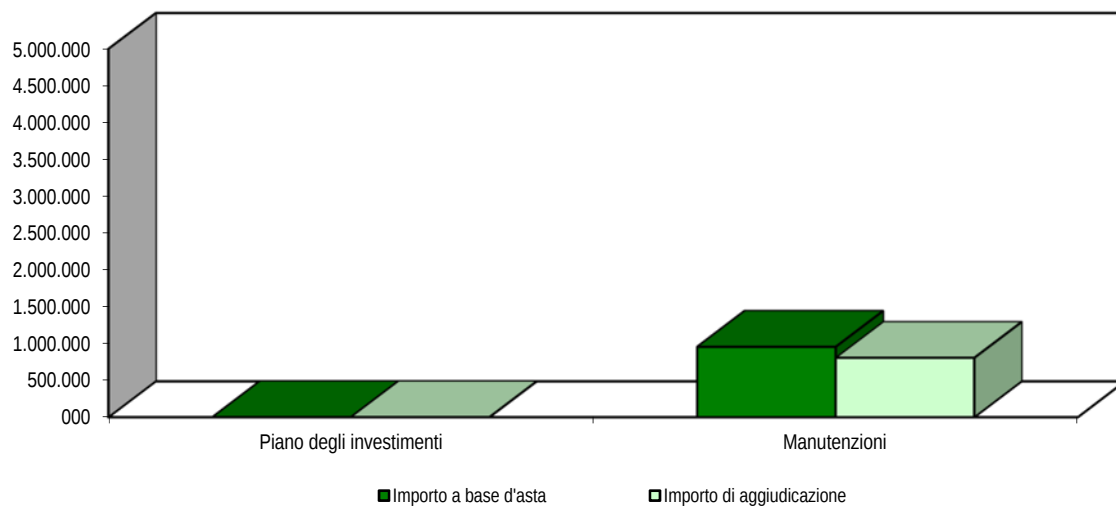
Il grafico riporta il confronto fra importi a base d'asta e importi di aggiudicazione dei lavori del piano degli investimenti e delle manutenzioni



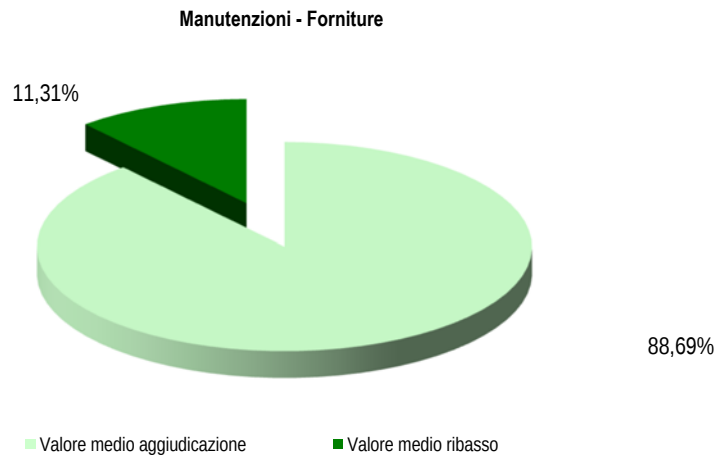
Il grafico riporta la percentuale di risparmio dei lavori delle manutenzioni.

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	3	954.000,00	804.111,80	318.000,00	11,31%
Totale	3	954.000,00	804.111,80		

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.



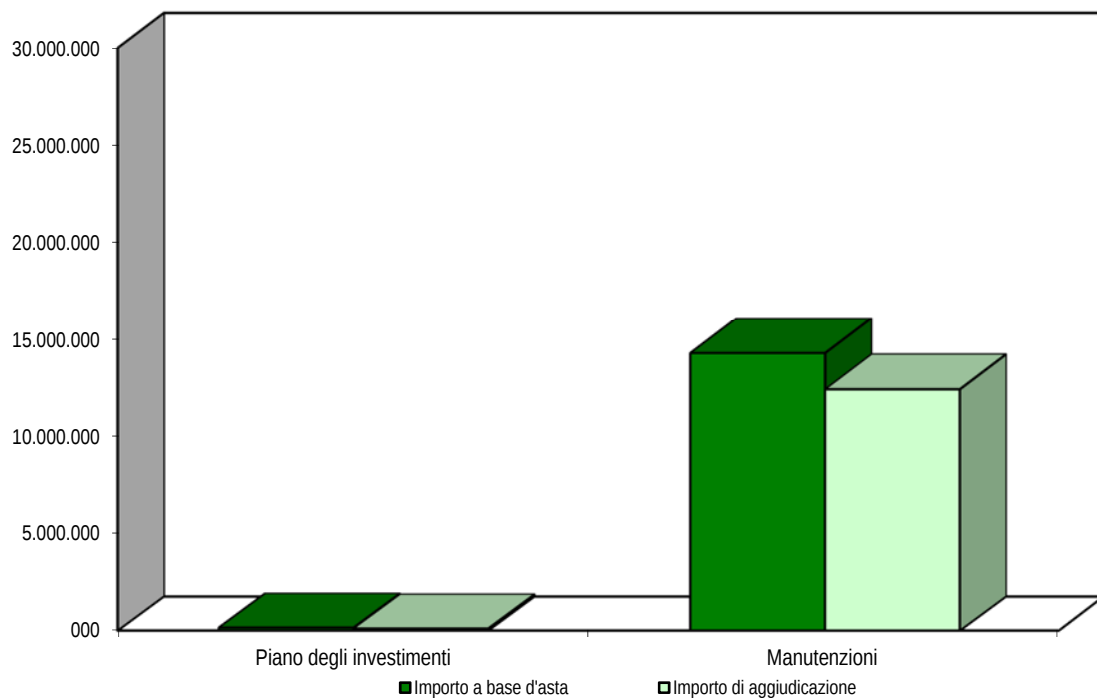
Il grafico riporta il confronto fra importi a base d'asta e importi di aggiudicazione delle forniture delle manutenzioni.

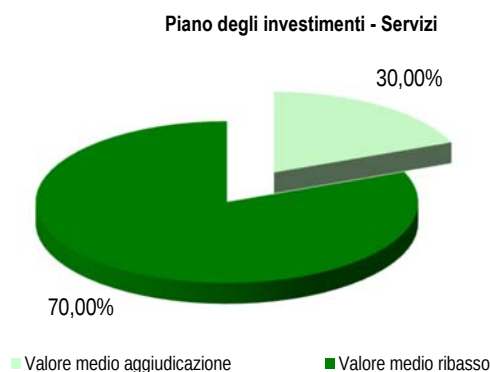
Servizi	Numero affidamenti	Totale importi a base d'asta	Totale importi di aggiudicazione	Importo medio a base d'asta	Ribasso medio di aggiudicazione
Piano degli investimenti	1	148.877,02	104.213,91	148.877,02	30,00%
Manutenzioni	16	14.351.231,98	12.492.596,69	869.952,00	12,82%
Totale	17	14.500.109,00	12.596.810,60		

La tabella riporta i dati riepilogativi dei servizi.

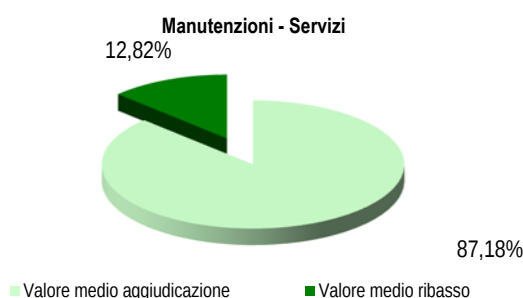


Il grafico riporta il confronto fra importi a base d'asta e importi di aggiudicazione dei servizi delle manutenzioni.





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 c.d. sotto soglia riguardano le procedure di affidamento dei lavori per importi inferiori a 150.000 Euro, dei servizi attinenti all'architettura e l'ingegneria per importi inferiori a 100.000 Euro e quelle di forniture e servizi per importi inferiori alla soglia comunitaria (fissata in 221.000 Euro sino al 31 dicembre 2019). Nel corso dell'esercizio 1° luglio 2019 – 31 dicembre 2019 sono state gestite un totale di n. 159 procedure di scelta del contraente, per un totale di Euro 2.799.593,20 affidati.

In merito alle procedure di affidamento sotto soglia, regolate dall'art. 36 del D.Lgs. 50/2016 s.m.i., va evidenziato che la Legge 14 giugno 2019, n. 55, di conversione del Decreto Legge 18 aprile 2019, n. 32, ha introdotto significative novità rispetto allo stesso Decreto Legge, che a sua volta modificava la normativa previgente. In particolare, è stato radicalmente modificato il testo della lett. b) del comma 2 dell'art. 36, relativo agli affidamenti di importo compreso tra i 40.000 Euro e inferiore a 150.000 Euro per i lavori, o alle soglie di cui all'articolo 35 per le forniture e i servizi, prevedendo l'affidamento diretto. Si è pertanto estesa l'applicazione dell'istituto della Valutazione Comparativa Preventivi (la cui introduzione risale a cinque esercizi fa, in origine con l'acronimo I.d.M. Indagine di Mercato), opportunamente adattata, anche in tale ambito, per le sole procedure da affidare al minor prezzo. L'utilizzo di tale istituto ha consentito di ottenere uno sconto medio sull'importo presunto posto a base della Valutazione Comparativa Preventivi del 24,94% per le V.C.P.-a (lett. a, comma 2, art. 36) e del 20,52% per le V.C.P.-b (lett. b, comma 2, art. 36). L'Elenco Fornitori è in costante 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 dell'abilitazione.

5.7 – GLI AFFARI LEGALI

Risultano attualmente pendenti n. 34 contenziosi in cui la Società è parte, di cui n. 14 in sede civile, n. 11 in sede amministrativa e n. 9 in sede tributaria, mentre, quanto ai contenziosi penali, non si evidenziano procedimenti di rilievo.

Tale dato, di per sé, 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.

Vale la pena segnalare, inoltre, che risulta rilevabile un apprezzabile contenimento, rispetto al recente passato, del numero dei contenziosi promossi da parte dell'utenza stradale al fine di ottenere il ristoro di danni subiti dai propri veicoli in considerazione dell'impatto con ostacoli di varia natura presenti in carreggiata (in particolare animali).

In controtendenza a tali rilievi, peraltro, si può segnalare un sensibile incremento delle vertenze tributarie, in particolare quelle 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. Si segnala, inoltre, l'emergere di una nuova casistica - inerente il tentativo di assoggettare alla Tassa sulle Occupazioni Spazi ed Aree Pubbliche gli attraversamenti autostradali soprastanti/sottostanti aree pubbliche - che, se pur di impatto limitato rispetto alla specifica posizione della Società, potrebbe risultare economicamente rilevante per l'intero comparto autostradale nel caso venissero a concretizzarsi precedenti giurisprudenziali negativi sulla tema.

Infine, analizzando la ripartizione delle varie controversie e raggruppando le stesse in ragione della rispettiva materia del contendere, si rileva come non si rinvenivano 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.

5.7.1 Contenziosi civili, amministrativi, penali e tributari

Contenziosi civili

Contenziosi civili pendenti

Contenziosi in materia di espropri

La Società risulta essere stata chiamata in causa, sin dal lontano 1995, da parte della ditta Cesa Engineering - titolare di taluni terreni oggetto di procedura espropriativa finalizzata alla realizzazione del Lotto 26 (tratto Pordenone-Conegliano) - in un complesso contenzioso volto ad ottenere, da parte del ricorrente, il riconoscimento a vario titolo di maggiori importi in relazione all'effettiva entità del danno asseritamente patito a causa della perdita della proprietà dei beni immobili espropriati. Tale procedimento 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.

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. Il CTU ha conseguentemente dato avvio alle operazioni peritali, nelle cui more ha provveduto ad esperire un tentativo di conciliazione volto a definire la controversia sulla base liquidazione, da parte della Società in favore degli attori, delle quote di rispettiva spettanza al valore del patrimonio netto di Autovie Venete al 30 giugno 2014. Si ritiene che le attività si protrarranno quantomeno sino alla fine del 2020.



Contenziosi derivanti da sinistri stradali

La Società risulta convenuta in n. 3 contenziosi promossi da parte di utenti al fine di ottenere il risarcimento dei danni patiti, a vario titolo, in considerazione di tre sinistri stradali intervenuti sulle tratte assentite in concessione. La più rilevante di tali vertenze, conclusasi 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 un contenzioso, attualmente pendente innanzi all'autorità giudiziaria territorialmente competente, al fine di ottenere il risarcimento dei danni cagionati da parte di un utente alle infrastrutture autostradali di proprietà di Autovie Venete, in considerazione di un sinistro intervenuto sulle tratte di competenza.

Contenziosi inerenti recupero di crediti

Risultano attivati n. 3 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. Tra tali vertenze quella maggiormente degna

di rilievo risulta individuabile 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 la Società, stante il fallimento del creditore, ha provveduto all'insinuazione nel passivo della procedura.

Ulteriori contenziosi

È infine pendente in sede civile un ulteriore contenzioso avente ad oggetto 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 n. 2 procedimenti di Accertamento Tecnico Preventivo, rispetto ai quali la Società è contrapposta all'impresa I.CO.P. S.p.A., il primo dei quali promosso da Autovie Venete 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.

Quanto al secondo, lo stesso risulta promosso da parte di I.CO.P. S.p.A. nei riguardi di Omba Impianti Engineering S.p.A. (componente dell'A.T.I. avente quale capogruppo mandataria la medesima I.CO.P. S.p.A. ed affidataria dei lavori di *“Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di e delle forniture necessarie per la realizzazione del Collegamento stradale veloce fra l'Autostrada A4 (Casello di Palmanova) e l'Area del Triangolo della Sedia in Comune di Manzano – 1° lotto stralcio: riqualificazione S.P. 50 – ponte sul Torre (dalla prog. Km 5+181,53 alla prog. 7+057,46)* nonché del Commissario Delegato e di S.p.A. Autovie Venete, a seguito dell'improvvisa rottura di un tubolare dell'impalcato metallico sul ponte del fiume Torre e finalizzato ad accertare l'assenza di responsabilità in capo alla ricorrente.

Contenziosi civili chiusi

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

Il primo avente 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 definita anche in sede di appello in considerazione dell'intervenuta adozione di apposita sentenza con cui venivano rigettati sia l'appello principale promosso nell'interesse della Società, sia l'appello incidentale di

controparte, con conseguente conferma delle statuizioni del giudice di prime cure. Rispetto a tale controversia si segnala, peraltro, da un lato 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 e, dall'altro, che effettuati gli opportuni approfondimenti con i legali affidatari non si è ritenuto utile procedere all'impugnazione della sentenza di appello, anche in considerazione dell'esito dei primi due gradi di giudizio.

Il secondo ed il terzo procedimento, invece, interessavano 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, definite in primo grado con pronunce favorevoli per la Società oggetto di successiva impugnazione ad opera di controparte, risultano essersi concluse in senso favorevole altresì in sede d'appello con due sentenze confermatrici di quelle di primo grado adottate dalla Corte di Cassazione.

Contenziosi amministrativi

Contenziosi amministrativi pendenti

Contenziosi inerenti insegne d'esercizio installate 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. Rispetto ad uno di tali procedimenti - promosso da Bennet S.p.A. - si segnala che controparte ha provveduto a rimuovere le insegne abusive ed alla sostituzione delle stesse, previa autorizzazione della Società, con impianti aventi dimensioni e caratteristiche conformi; conseguentemente il giudice provvederà a dichiarare l'estinzione del procedimento per sopravvenuta rinuncia dell'appellante.



Contenziosi con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Rispetto a quanto evidenziato nella Relazione inerente al precedente esercizio sociale, in cui i contenziosi promossi da Autovie Venete avverso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti risultavano complessivamente 3 – ed in particolare 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 ed il terzo, senz'altro meno significativo e 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 – si segnala che, nel corso dei primi mesi del corrente anno, risultano instaurate n. 2 ulteriori controversie degne di nota. La prima di esse avente ad oggetto l'impugnazione del Decreto che, disattendendo le legittime pretese avanzate dalla Società, ha negato l'adeguamento tariffario richiesto per l'anno 2020; la seconda - avente ad oggetto l'impugnazione del provvedimento Ministeriale con cui sono stati trasmessi alla Società i criteri per la determinazione del valore dei cespiti devolvibili ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro - ancor più rilevante in ragione dei potenziali effetti negativi che il provvedimento impugnato potrebbe comportare, da un lato sotto il profilo del possibile mancato riconoscimento di importanti costi già sostenuti in riferimento alle opere realizzate nel rispetto della Convenzione di Concessione, dall'altro in relazione alla procedura di trasferimento della

Concessione medesima. Tutti tali contenziosi risultano attualmente pendenti innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio.

Ulteriori contenziosi

Risultano infine pendenti, in sede amministrativa, n. 3 ulteriori contenziosi di diversa tipologia, di cui i più rilevanti inerenti rispettivamente: il primo 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; il secondo un ricorso straordinario al Presidente della Repubblica - oggetto di successiva trasposizione al T.A.R. - 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

Risultano conclusi unicamente due procedimenti degni di nota. Il primo inerente un contenzioso promosso innanzi al T.A.R. da un'impresa esclusa dalla gara indetta dalla Società per l'affidamento del servizio di piantagione e manutenzione delle aree a verde lungo l'estesa autostradale in concessione, definito con sentenza di primo grado di accoglimento del ricorso per motivazioni formali (inerenti la competenza del RUP all'adozione del provvedimento di esclusione in luogo della Stazione Appaltante); in esito a tale giudizio la Società, rilevate talune peculiari problematiche insite negli atti di gara (idonee a creare potenziali future contestazioni da parte degli altri partecipanti), anche in ragione del contenuto della pronuncia del T.A.R. riteneva opportuno procedere all'annullamento della procedura di scelta del contraente.

Il secondo avente ad oggetto la richiesta di riconoscimento del diritto al risarcimento del danno da mancata aggiudicazione, 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", conclusosi con sentenza favorevole per Autovie Venete sia in primo che in secondo grado.

5.7.2 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 non risulta pendente alcun contenzioso essendosi conclusi entro i primi giorni dell'anno 2020 gli unici 3, contenziosi in essere afferenti alla materia espropriativa.

In particolare, si sono conclusi, innanzi alla Corte di Cassazione, favorevolmente per il Commissario Delegato ed Autovie Venete i n. 2 giudizi promossi dal sig. Fighera Girolamo, mentre per quanto attiene quello promosso dai sig.ri Agostinis Enrico, Agostinis Carlo Alberto e Albertin Anna, lo stesso si è concluso definitivamente con l'Ordinanza n. 487/2019 della Corte d'Appello di Trieste.

5.8 – LA GESTIONE ECONOMICA E FINANZIARIA

5.8.1 La gestione economica

Il conto economico dell'esercizio chiuso per il periodo dal 1° luglio 2019 al 31 dicembre 2019 riporta una differenza tra valore e costi della produzione di 15,5 milioni di Euro.

Il valore della produzione ha raggiunto, nel periodo sopraccitato, i 119,2 milioni di Euro. A tale risultato hanno contribuito, principalmente, le seguenti componenti:

- i ricavi delle vendite e delle prestazioni pari a Euro 109,0 milioni;
- la variazione dei lavori in corso su ordinazione per 0,01 milioni di Euro;
- gli altri ricavi e proventi pari a 10,2 milioni di Euro.

I costi della produzione ammontano a 103,6 milioni di Euro. Nell'ambito di tale voce, si segnalano:

- i costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci per Euro 1,1 milioni;
- i costi per servizi per Euro 15,7 milioni;
- i costi per godimento di beni di terzi per Euro 0,58 milioni di Euro;
- i costi del personale per 27,8 milioni di Euro;
- gli ammortamenti e svalutazioni per 27,9 milioni di Euro;
- la variazione negativa delle rimanenze di materiali di manutenzione e consumo per 0,18 milioni di Euro;
- gli accantonamenti per rischi per 17,0 milioni di Euro;
- la variazione del fondo di ripristino e sostituzione pari a 1,47 milioni di Euro;
- gli oneri diversi di gestione per 15,2 milioni di Euro.

Le spese per manutenzioni, ripristini e sostituzioni, comprese nei costi della produzione, ammontano a 6,8 milioni di Euro, nell'esercizio è stato effettuato l'accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione per 5,3 milioni di Euro.

Il risultato della gestione finanziaria risulta negativa per 1,22 milioni di Euro.

L'utile prima delle imposte è pari a 14,3 milioni di Euro e le imposte del periodo ammontano a 8,7 milioni di Euro.

L'utile netto d'esercizio è risultato pari a 5,6 milioni di Euro.

5.8.2 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 31 dicembre 2019 ammontavano a 201,4 milioni di Euro, facendo registrare un decremento di 17,5 milioni di Euro rispetto al 30 giugno 2019.

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 per la c.d. “*gestione accentrata delle risorse finanziarie*”.

5.8.3 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

	01/07/2019- 31/12/2019 (sei mesi)	2018-2019 (12 mesi)	INCIDENZA % SUL VALORE DELLA PRODUZIONE	
			01/07/2019- 31/12/2019	2018-2019
VALORE DELLA PRODUZIONE	119.175.389	235.565.747	100,00%	100,00%
ricavi gestionali propri	119.162.852	235.601.036	99,99%	100,01%
variazione dei lavori in corso su ordinazione	12.537	(35.289)	0,01%	-0,01%
COSTI GESTIONALI "ESTERNI"	(32.362.113)	(68.798.958)	27,16%	29,21%
costi di funzionamento	(25.574.866)	(54.952.221)	21,46%	23,33%
<i>costi di diretta imputaz. per lavori in corso su ordinazione</i>	(2.538.363)	(10.115.197)	2,13%	4,29%
<i>altri costi di funzionamento</i>	(23.036.503)	(44.837.024)	19,33%	19,03%
manutenzione autostrada	(6.787.247)	(13.846.737)	5,70%	5,88%
<i>manutenzione autostrada</i>	(6.988.352)	(14.228.836)	5,86%	6,04%
<i>variazione rimanenze materiali manutenzione</i>	201.105	382.099	-0,17%	-0,16%
VALORE AGGIUNTO (VA)	86.813.276	166.766.789	72,84%	70,79%
COSTO DEL PERSONALE	(27.805.464)	(56.243.750)	23,33%	23,88%
MARGINE OPERATIVO LORDO (MOL)	59.007.812	110.523.039	49,51%	46,92%
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI ED ACCANTONAMENTI	(43.472.257)	(87.828.656)	36,48%	37,28%
REDDITO OPERATIVO (RO)	15.535.555	22.694.383	13,04%	9,63%
PROVENTI FINANZIARI	20.999	56.861	0,02%	0,02%
ONERI FINANZIARI	(1.242.737)	(2.488.413)	1,04%	1,06%
RETTIFICHE ATTIVE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	0	0,00%	0,00%
RETTIFICHE PASSIVE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	(9.159)	0,00%	0,00%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	14.313.817	20.253.672	12,01%	8,60%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(8.675.343)	(13.671.145)	7,28%	5,80%
RISULTATO DELL'ESERCIZIO (RN)	5.638.474	6.582.527	4,73%	2,79%

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO SECONDO IL CRITERIO FINANZIARIO

Impieghi	31.12.2019	30.06.2019	Fonti	31.12.2019	30.06.2019
C.IV.1. Depositi bancari e postali	196.977.135	213.033.047	B. Fondi per rischi e oneri (per la quota a breve)	0	0
C.IV.3. Denaro e valore in cassa	4.456.483	5.889.806	D. Debiti per importi esigibili entro l'esercizio succ.	77.643.373	87.604.969
A) Liquidità immediate (LI)	201.433.618	218.922.853	E. Ratei passivi (esclusa la parte pluriennale)	14.903	12.802
A. Crediti vs soci per vers. ancora dovuti esigibili entro l'esercizio					
B.III.2. Crediti finanziari esigibili entro l'esercizio successivo	296.860	0			
C.II. Crediti commerciali e diversi esigibili entro l'esercizio successivo	51.325.634	58.904.080			
C.III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	0			
D. Ratei e risconti attivi (esclusa la parte pluriennale)	1.794.230	1.109.535			
B) Liquidità differite (LD)	53.416.724	60.013.615			
C.I. Rimanenze	1.732.143	1.541.693			
C) Disponibilità (D)	1.732.143	1.541.693			
D) ATTIVO CORRENTE (A+B+C) (AC)	256.582.485	280.478.161	A) PASSIVO CORRENTE (PC)	77.658.276	87.617.771
A. Crediti vs soci per vers. ancora dovuti esigibili oltre l'esercizio succ.			C. Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	7.457.027	7.967.882
B.III.1. Partecipazioni	1.947	1.947	B. Fondi per rischi e oneri (esclusa la quota a breve)	169.212.686	155.190.699
B.III.2. Crediti finanziari esigibili oltre l'esercizio successivo	394.488	688.582	D. Debiti per gli importi esigibili oltre l'esercizio succ.	10.833.509	9.210.887
B.III.3. Altri titoli	0	0	E. Ratei (la parte pluriennale)	0	0
C.II. Crediti commerciali esigibili oltre l'esercizio successivo	1.103.731	1.050.021			
E) Immobilizzazioni finanziarie	1.500.166	1.740.550	B) PASSIVO CONSOLIDATO (PCO)	187.503.222	172.369.468
B.II. Immobilizzazioni materiali	548.022.814	514.182.050			
F) Immobilizzazioni materiali	548.022.814	514.182.050	C) PATRIMONIO NETTO (PN)	542.413.295	537.433.067
B.I. Immobilizzazioni immateriali	1.506.286	1.093.714			
D. Ratei e risconti (quota parte pluriennale e disaggio sui prestiti)	0	0			
G) Immobilizzazioni immateriali	1.506.286	1.093.714			
H) ATTIVO IMMOBILIZZATO (E+F+G) (AI)	551.029.266	517.016.314	D) RISCONTI PASSIVI	36.958	74.169
I) CAPITALE INVESTITO (D+H) (CI)	807.611.751	797.494.475	E) TOTALE A PAREGGIO (A+B+C)	807.611.751	797.494.475

PRINCIPALI DATI FINANZIARI	01/07/2019-31/12/2019	2018-2019
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE (BANCA C/C E CASSA)	201.145.359	218.628.408
MARGINE DI TESORERIA (LI+LD)-PC	177.192.066	191.318.697
MARGINE DI STRUTTURA (PN+PCO)-AI	178.887.251	192.786.221
CASH FLOW della gestione reddituale	45.339.848	104.365.494

INDICI FINANZIARI	01/07/2019-31/12/2019	2018-2019
INDICE DI LIQUIDITA' IMMEDIATA LI/PC	2,59	2,50
INDICE DI LIQUIDITA' (LI+LD)/PC	3,28	3,18
INDICE DI DISPONIBILITA' (LI+LD+D)/PC	3,30	3,20
INDICE DI COPERTURA DELL'ATTIVO IMMOB.TO (PCO+PN)/AI	1,32	1,37
INDICE DI INDEBITAMENTO ((CI-PN)/PN)	0,49	0,48
CASH FLOW della gestione reddituale/ VALORE DELLA PRODUZIONE	38,04%	44,30%

INDICI REDDITUALI	01/07/2019-31/12/2019	2018-2019
R.O.E. (RN/PN)	1,04%	1,22%
R.O.I. (RO/CI)	1,92%	2,85%
INCIDENZA DEGLI ELEMENTI NON OPERATIVI (RN/RO)	0,36	0,29
R.O.S. (RO/RICAVI)	13,04%	9,63%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (RICAVI/CI)	0,15	0,30
COSTO LAVORO/VALORE DELLA PRODUZIONE	0,23	0,24
COSTO LAVORO/VALORE AGGIUNTO	0,32	0,34



Quanto al programma di valutazione del rischio di crisi aziendale che, naturalmente, si riferisce al 31.12.2019, 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	01/07/2019-31/12/2019	2018-2019	2017-2018
REDDITO OPERATIVO (RO pari ad A-B conto economico)	15.535.555	22.694.383	22.218.989
RISULTATO D'ESERCIZIO (RN)	5.638.474	6.582.527	4.730.225
INDICE DI COPERTURA DELL'ATTIVO IMMOB.TO (PCO+PN) /AI	1,32	1,37	1,55

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. Per alcune considerazioni sui potenziali effetti della situazione emergenziale COVID-19 che ha colpito dalla fine del mese di febbraio 2020 l'intero Paese e che inevitabilmente si rifletterà anche sulla gestione della Società, si rinvia al capitolo 7 e 8 della presente Relazione.

6 - PARTECIPAZIONI

Nel prospetto che segue vengono riepilogate le partecipazioni detenute dalla società al 31.12.2019.

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	30.06.2019	529.300	0,52	275.756,00	0,00%	1
		Incrementi decrementi 31.12.2019	529.300	0,52	275.756,00	0,00%	1
CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA	Roma via A. Bergamini n. 50	30.06.2019			113.949,00	1,60 % (**)	1.817,41
		Incrementi decrementi 31.12.2019			904,00 114.853,00	1,60 % (**)	1.817,41
PEDEMONTANA VENETA S.p.A. in liquidazione	Verona Via Flavio Gioia n. 71	30.06.2019	12.000	500,00	6.000.000,00	8,00%	960
		Incrementi decrementi 31.12.2019	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 alla 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 segnalano le difficoltà ad addivenire al perfezionamento del processo di approvazione del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione e del relativo Piano Economico Finanziario sottoscritto da ultimo, il 19 luglio 2018 e le incertezze connesse all'iter relativo al c.d. Piano Finanziario Transitorio.

Con riferimento ai contenuti della Delibera n. 38/2019 pubblicata sulla GURI n. 255 del 30 ottobre 2019 in virtù della quale sono state fatte salve le specifiche pattuizioni convenzionali vigenti anche per la disciplina del periodo successivo all'intervenuta scadenza della concessione, rimane tuttavia ancora da verificare l'effettivo recepimento di tali raccomandazioni negli atti già trasmessi al Concedente alla fine del mese di novembre 2019 (Piano Finanziario Transitorio).

Quanto alla effettiva applicazione della Delibera CIPE n. 39/2019 relativa all'approvazione dello schema di 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 anche i tempi del perfezionamento dell'operazione, è intervenuta, la posizione assunta dal Concedente che con riferimento ai criteri di calcolo dei costi ammessi ai fini della quantificazione del valore dell'indennizzo ha delineato dei parametri in alcun modo rinvenibili nel testo della Convenzione regolante il rapporto concessorio, e forse addirittura in palese contrasto con gli stessi nonché con il quadro regolatorio di riferimento con ciò rendendo inevitabile da parte di Autovie Venete l'impugnazione del provvedimento de quo.

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, dalla Delibera CIPE n. 39 del 24 luglio 2019 pubblicata sulla GURI n. 300 del 23 dicembre 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.

In tale contesto merita segnalare anche i contenuti dell'art. 35 del Decreto Legge 30 dicembre 2019, n. 162 (c.d. Milleproroghe) convertito in Legge n. 8 del 28 febbraio 2020 che introduce una nuova disciplina finalizzata a regolare i casi di revoca, decadenza o risoluzione delle convenzioni di concessione.



Rimane ancora tutta da comprendere la possibile concreta applicazione di tale disposto normativo, che peraltro necessita dei relativi Decreti Attuativi, sia nell'ambito della vigente concezione di concessione Autovie Venete che nell'ambito dell'Accordo di Cooperazione riguardante la nuova concessione.

Le suddette incertezze, associate a quelle descritte nei successivi paragrafi, 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 anche l'operatività della Società, limitandola nel 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 secondo semestre del 2018 e successivamente proseguita anche nel primo semestre 2019. Tale andamento ha riguardato non solo la componente leggera ma anche quella pesante nel suo complesso, confermando la decelerazione già osservata nei mesi estivi.

Anche in questo esercizio il confronto con gli andamenti del settore e delle altre reti autostradali geograficamente contigue alla tratta in gestione, conferma le peculiari criticità determinate dal restringimento di carreggiata in A4 per il cantiere di realizzazione della Terza Corsia, la cui estensione ha raggiunto quasi 40 km senza soluzione di continuità.

Nonostante l'avvenuta apertura di alcuni tratti autostradali a tre corsie e l'alleggerimento dei disagi dovuti al cantiere, i primi dati dell'anno appena iniziato non sono ancora sufficienti per definire una tendenza che, comunque, sarà pesantemente e drammaticamente contraddistinta dalle conseguenze dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 esplosa nel mese di marzo 2020 nel nostro Paese e in rapida diffusione in Europa e nel resto del mondo.

Le prospettive del contesto macroeconomico nazionale e internazionale che già si prefiguravano improntate a tassi minimi o comunque contenuti di crescita - per effetto di politiche commerciali incerte e dell'aleatorietà generata dalla Brexit e dalle future relazioni tra il Regno Unito e i paesi dell'Eurozona, oltretutto di previsioni di crescita rallentata dei Paesi dell'Europa centro-orientale – stanno repentinamente virando verso scenari di recessione globale, di portata quasi certamente ben superiore a quella sperimentata nel 2008, ma ad oggi difficilmente quantificabili nell'evoluzione ed estensione temporale.

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 risoltosi 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.

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.

Analogamente con Decreto Interministeriale n. 614 del 31 dicembre 2019, il Concedente ha negato l'adeguamento tariffario anche per l'anno 2020 che era stato richiesto nella misura del 1,44%.

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 ricorda l'istanza di interpello presentata dalla Società nel mese di dicembre 2018 all'Agenzia delle Entrate e 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 per la c.d. “*gestione accentrata delle risorse finanziarie*”.

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 da ultimo travolti dall'emergenza epidemiologica che ha coinvolto anche l'Italia.

Con riferimento al rischio di credito, al netto della tematica inerente all'intervenuta scadenza della Convenzione di Concessione, a differenza del passato si ritiene non sia più così scontato poter affermare che le attività commerciali della Società continuino a vantare la medesima qualità creditizia e ciò anche in considerazione del 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. Si segnala che alla data del 31 dicembre 2019, non sono presenti operazioni relative a strumenti derivati sui tassi di interesse.

Relativamente al rischio di liquidità, in considerazione degli imprevedibili effetti dell'emergenza COVID-2019 sui flussi finanziari, sulle disponibilità stimate dalla Società e sui potenziali effetti rispetto ai Contratti di Finanziamento di seguito descritti, si rappresenta la necessità di una puntuale verifica anche sulle risorse necessarie a coprire le opere già definitivamente aggiudicate e/o contrattualizzate dal 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, dovrebbero garantire, 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 ed è proseguita anche nel corso dell'esercizio in esame associato al mancato riconoscimento dell'adeguamento tariffario anche per l'anno 2020.

Si ribadisce in ogni caso che da una prima complessiva analisi della situazione venutasi a determinare a seguito dell'emergenza epidemiologica COVID-19 emerge l'esigenza di un'attenta ed approfondita verifica sui fabbisogni finanziari della Società nonché sull'effettiva

disponibilità delle risorse garantite dai Contratti di Finanziamento.

7.5 – RISCHI LEGATI ALL'EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA COVID-2019

7.5.1 Impatto sull'Organizzazione Aziendale

A fronte della diffusione del Coronavirus (Covid-19) che ha colpito anche l'Italia alla fine del mese di febbraio 2020 la Società, in prima analisi, ha ritenuto prioritario garantire il mantenimento dei Servizi c.d. "essenziali" prevedendo, in condizioni di sicurezza per i lavoratori, uno specifico piano di turnazione e di utilizzo del personale che consente di diminuire al massimo i contatti e di creare gruppi autonomi, distinti e riconoscibili.

Si è inoltre ritenuto di salvaguardare, per quanto possibile, la prosecuzione delle altre attività aziendali, anche attraverso la rimodulazione dei relativi livelli produttivi (mantenimento, riduzione o sospensione degli stessi) favorendo, per quanto sostenibile, l'utilizzo del lavoro agile.

In tale contesto è emersa come inevitabile, prima di accedere agli ammortizzatori sociali, la necessità di incentivare l'utilizzo delle ferie e della banca ore, nonché degli altri strumenti previsti dalla contrattazione collettiva per il personale dipendente non pienamente coinvolto nelle attività valutate come irrinunciabili.

7.5.2 Impatto sulla realizzazione degli investimenti



Con riferimento ai lavori di realizzazione della Terza Corsia dell'Autostrada A4 Venezia-Trieste, in ragione delle criticità operative emerse a seguito della dichiarazione dello stato emergenziale determinato dal COVID-19 gli appaltatori rispettivamente impegnati nel Secondo Lotto, 1 sublotto, Terzo Lotto e Quarto Lotto della A4, hanno comunicato alla Stazione appaltante di non riuscire a garantire lo svolgimento dei lavori nel rispetto delle disposizioni di sicurezza previste dai recenti DPCM in materia di Coronavirus.

Il RUP del Commissario Delegato ha fornito riscontro agli appaltatori ritenendo che, in ragione alle circostanze previste dalla normativa applicabile all'appalto e alla specifica causa di forza maggiore in essere, sussistano le condizioni per procedere alla sospensione dei lavori fino al 25.03.2020, salvo ulteriori proroghe, specificando altresì che alcun indennizzo potrà essere per ciò riconosciuto agli appaltatori.

Analoghe problematiche sono state registrate relativamente alle opere affidate in regime di delegazione amministrativa intersoggettiva dalla Regione Friuli Venezia Giulia ad Autovie Venete e sulle opere di diretta competenza della Concessionaria.

7.5.3 Impatto economico e finanziario generato dallo sfavorevole andamento dei flussi di traffico

Pur ribadendo le estreme difficoltà di elaborare una previsione attendibile dello sviluppo del traffico nel corso dell'esercizio 2020, la semplice proiezione delle percentuali di riduzione registrate nelle prime tre settimane del mese di marzo, qualora venissero riflesse nei restanti mesi del corrente esercizio 2020, porterebbe certamente ad una significativa perdita di introiti al momento non facilmente stimabile..

Infatti, gli effetti delle stringenti misure finalizzate a contenere la diffusione dell'epidemia, hanno determinato un decremento di circa il 65% del traffico leggero e mediamente del 22% per le classi del traffico pesante, nonché mancati introiti per oltre 4 milioni di Euro rispetto

all'analogo periodo dello scorso anno.

Si rinvia alle conclusioni della presente Relazione per le valutazioni operate dagli Amministratori per i riverberi di ordine economico e finanziari connessi alla situazione di emergenza.



8 – CONCLUSIONI

Signori Azionisti,

l'organo amministrativo della Società anche per questo breve ma intenso esercizio sociale di soli sei mesi 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, fermo restando il perseguimento di una migliore efficienza gestionale.

La pubblicazione in Gazzetta negli scorsi mesi di ottobre e dicembre delle Delibere CIPE n. 38 e n. 39 del 24 luglio 2019 ha senz'altro stimolato le interlocuzioni con il Concedente prodromiche al trasferimento della concessione al nuovo soggetto subentrante senza, tuttavia, far venir meno l'attenzione a preservare nel migliore dei modi il patrimonio aziendale e a veder confermata la disciplina regolatoria non solo relativamente al periodo sino alla scadenza della concessione ma, soprattutto, anche per il periodo successivo e sino all'effettivo subentro.

Quest'ultime tematiche rimangono, peraltro, a tutt'oggi ancora in attesa di definizione in ragione del fatto che, nonostante da notizie informalmente assunte il Secondo Atto Aggiuntivo risulti già approvato con Decreto Interministeriale MIT e MEF e, quindi, in attesa di registrazione da parte della Corte dei Conti, rimane da procedere nell'iter di approvazione del Piano Finanziario Transitorio a valere dal 1° aprile 2017 e sino all'effettivo subentro.

In tale contesto ha assunto altresì un ruolo centrale la definizione del valore dell'indennizzo da porre a carico del concessionario subentrante e, nel particolare, la necessità di riuscire a condividere con il Concedente i criteri e le metodologie di calcolo da applicarsi per la determinazione del valore netto dei cespiti devolvibili. La Società, avuto conoscenza dei criteri con cui il MIT intenderebbe disciplinare la materia formalmente comunicati ad inizio del mese di febbraio 2020, si è ritenuto opportuno in via cautelativa impugnare il provvedimento ritenendolo potenzialmente lesivo e comunque contrario ai basilari principi di certezza delle posizioni giuridiche, della buona fede contrattuale e del legittimo affidamento.

Al netto dei rapporti con il Concedente e così come riferito nell'ambito degli specifici paragrafi della presente Relazione, si conferma comunque il positivo andamento dei cantieri avviati per la realizzazione della Terza Corsia lungo la A4 nel tratto che collega Portogruaro a Palmanova che ha consentito, nel periodo finale dell'esercizio e nei primi mesi del 2020, di procedere all'apertura al traffico con tre corsie di marcia di significative tratte autostradali.

Il Commissario Delegato, nonostante le descritte incertezze nei rapporti con il Concedente, ha ritenuto in ogni caso di dare impulso al completamento del progetto Terza Corsia attraverso la realizzazione dei lavori riguardanti i cavalcavia del sublotto 2 del Secondo Lotto A4 (Portogruaro – San Donà di Piave), il cui progetto esecutivo è già stato approvato e per i quali saranno a breve avviate le procedure di affidamento.

Il completamento del citato progetto ha da sempre rappresentato la priorità assoluta per la nostra Società anche se inevitabilmente ora ci si vedrà costretti a dover prendere atto degli imprevedibili effetti della situazione emergenziale COVID-19, che inciderà senz'altro sull'andamento dei cantieri e sui flussi di traffico.

Pur con tutte le comprensibili difficoltà di sviluppare delle previsioni su basi oggettivamente misurabili, proprio quest'ultimo elemento è stato da ultimo oggetto di attenta riflessione ed analisi.

Gli effetti sul piano economico e sul piano finanziario del vistoso crollo degli introiti da pedaggio e del traffico che nelle prime tre settimane di marzo, caratterizzate dalle stringenti misure finalizzate a contenere la diffusione dell'epidemia, ha registrato un decremento di circa il 65%

del traffico leggero e mediamente del 22% per le classi del traffico pesante, nonché mancati introiti per oltre 4 milioni di Euro rispetto all'analogo periodo dello scorso anno, inducono gli Amministratori a valutare con estrema preoccupazione l'andamento dell'esercizio in corso.

Infatti, se sotto il profilo economico le preoccupazioni possono trovare risposta nell'ambito del sistema regolatorio attualmente vigente, che consente il riequilibrio del Piano Economico Finanziario e che come primo effetto del crollo del traffico vedrebbe la riduzione dell'ingente debito di poste figurative maturato nel corso degli anni dalla Società, sotto il profilo finanziario Autovie Venete può, allo stato attuale, fare pienamente affidamento sulla sola liquidità di cassa che, tuttavia, risulta "impegnata" anche per far fronte alla realizzazione degli investimenti.

Ciò premesso pur con tutte le preoccupazioni sopra esposte e con l'auspicio che nel breve-medio periodo possa essere superata la situazione emergenziale venutasi a creare, si ritiene di poter confermare, quantomeno per l'esercizio in corso (anno 2020), il presupposto della continuità aziendale che, in prospettiva, potrebbe tuttavia risultare minacciato qualora gli effetti economici e finanziari della crisi in atto non dovessero registrare nel prossimo esercizio (2021) una inversione di tendenza.

In questo scenario, si ritiene possa passare in secondo piano la tematica relativa al perfezionamento dell'iter di trasferimento della concessione, fermo restando l'impegno a monitorare costantemente l'evoluzione dello stesso e a vigilare sulla preservazione del patrimonio aziendale.

Si ricorda che con l'approvazione del presente Bilancio si conclude il mandato conferito agli Amministratori della Società dall'Assemblea dei Soci dello scorso 6 maggio e con l'occasione si ringraziano i Sindaci, i Revisori e il personale tutto per la collaborazione prestata.

In coerenza con le valutazioni sviluppate nella presente Relazione sui potenziali effetti dell'emergenza COVID-19 e, conseguentemente, sulla proposta da adottarsi avuto riguardo alla distribuzione degli utili, fermo restando il permanere del presupposto della continuità aziendale quantomeno sino alla conclusione dell'esercizio in corso (2020), il Consiglio di Amministrazione, viste le voci illustrate nel bilancio al 31 dicembre 2019 composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa che consuntiva un utile pari ad Euro 5.638.474,48, formula, ai sensi dell'art. 2427 comma 22-*septies*, la seguente proposta:

- di destinare alla "riserva legale" un importo di Euro 281.923,72;
- di destinare alla "riserva straordinaria" un importo di Euro 5.356.550,76.

Vi invitiamo, pertanto, ai sensi di Legge e di Statuto, a voler assumere le deliberazioni di Vostra competenza.

Trieste, 8 aprile 2020

S.p.A. Autovie Venete
per il Consiglio di Amministrazione
IL PRESIDENTE ED
AMMINISTRATORE DELEGATO
Ing. Maurizio Castagna







Prospetti di bilancio



PROSPETTI DI BILANCIO 2019
STATO PATRIMONIALE
ATTIVO

	<i>Valori espressi in unità di Euro</i>	31.12.2019	30.06.2019
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	1.070.310	960.594	
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	421.776	118.920	
6) immobilizzazioni in corso e acconti	14.200	14.200	
7) altre	0	0	
Totale immobilizzazioni immateriali (I)	1.506.286	1.093.714	
II - Immobilizzazioni materiali:			
1) terreni e fabbricati	4.792.690	4.937.657	
3) attrezzature industriali e commerciali	3.066.071	3.124.096	
4) altri beni	108.548	108.548	
a) autostrada A4-A23-A28 in esercizio	700.484.022	700.170.621	
b) prolungamento autostrada A28 in esercizio	340.085.416	340.085.416	
c) raccordo Villesse-Gorizia in esercizio	148.022.483	148.022.483	
d) fondo ammortamento finanziario e contributi	(1.026.023.493)	(999.126.815)	
Totale (a + b + c + d)	162.568.428	189.151.705	
e) altri beni devolvibili attrezzature industriali e commerciali	0	0	
f) immobilizzazioni devolvibili in corso ed acconti	377.487.077	316.860.044	
Totale beni gratuitamente devolvibili (6)	540.055.505	506.011.749	
Totale immobilizzazioni materiali (II)	548.022.814	514.182.050	
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	296.860	0	
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	394.488	688.582	
Totale crediti verso altri (d bis)	691.348	688.582	
Totale crediti (2)	691.348	688.582	
Totale immobilizzazioni finanziarie (III)	693.295	690.529	
Totale immobilizzazioni (B)	550.222.395	515.966.293	
C) Attivo Circolante:			
I - Rimanenze:			
1) materiali di manutenzione e consumo	1.713.876	1.535.962	
3) lavori in corso su ordinazione	18.267	5.730	
Totale Rimanenze (I)	1.732.143	1.541.692	
II - Crediti:			
1) verso clienti			
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	10.031.701	7.775.619	
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	
Totale crediti verso clienti (1)	10.031.701	7.775.619	
4) verso imprese controllanti			
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	0	316.317	
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	
Totale crediti verso imprese controllanti (4)	0	316.317	
5 bis) Crediti tributari			
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	955.117	0	
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	
Totale crediti tributari (5 bis)	955.117	0	
5 quater) verso altri			
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	40.338.816	50.812.144	
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	1.103.731	1.050.021	
Totale crediti verso altri (5 quater)	41.442.547	51.862.165	
Totale crediti (II)	52.429.365	59.954.101	
IV - Disponibilità liquide:			
1) depositi bancari e postali	196.977.135	213.033.047	
3) danaro e valori in cassa	4.456.483	5.889.806	
Totale disponibilità liquide (IV)	201.433.618	218.922.853	
Totale attivo circolante (C)	255.595.126	280.418.646	
D) Ratei e risconti attivi:			
1) ratei attivi	0	25.710	
2) risconti attivi	1.794.230	1.083.826	
Totale ratei e risconti attivi (D)	1.794.230	1.109.536	
TOTALE ATTIVO		807.611.751	797.494.475





PROSPETTI DI BILANCIO 2019
STATO PATRIMONIALE
PASSIVO

	<i>Valori espressi in unità di Euro</i>	31.12.2019	30.06.2019
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		23.750.408	23.421.281
V - Riserve statutarie		0	0
VI - Altre riserve:			
a) Riserva straordinaria		298.795.022	293.199.870
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		0	-2
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		356.441.806	350.846.652
VIII - Utile portato a nuovo		0	0
IX - Utile dell'esercizio		5.638.474	6.582.527
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio		-5.262.890	-5.262.890
Totale patrimonio netto (A)		542.413.295	537.433.067
B) Fondi per rischi ed oneri:			
2) per imposte anche differite		12.513	13.225
4) altri fondi rischi ed oneri:			
a) fondo ripristino e sostituzione		14.285.000	15.753.000
b) altri fondi rischi ed oneri		154.915.173	139.424.473
Totale altri fondi rischi ed oneri (4)		169.200.173	155.177.473
Totale fondi per rischi ed oneri (B)		169.212.686	155.190.698
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		7.457.027	7.967.882
D) Debiti:			
4) debiti verso banche			
- importi esigibili entro l'esercizio successivo		288.259	294.445
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0
Totale debiti verso banche (4)		288.259	294.445
6) acconti			
- importi esigibili entro l'esercizio successivo		122.716	145.420
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo		10.833.509	9.210.887
Totale acconti (6)		10.956.225	9.356.307
7) debiti verso fornitori			
- importi esigibili entro l'esercizio successivo		49.345.025	62.826.227
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0
Totale debiti verso fornitori (7)		49.345.025	62.826.227
11) debiti verso imprese controllanti			
- importi esigibili entro l'esercizio successivo		6.028.712	0
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0
Totale debiti verso imprese controllanti (11)		6.028.712	0
12) debiti tributari			
- importi esigibili entro l'esercizio successivo		6.888.454	9.467.172
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0
Totale debiti tributari (12)		6.888.454	9.467.172
13) debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale			
- importi esigibili entro l'esercizio successivo		2.234.937	2.278.320
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0
Totale debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale (13)		2.234.937	2.278.320
14) altri debiti			
- importi esigibili entro l'esercizio successivo		12.735.270	12.593.386
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0
Totale altri debiti (14)		12.735.270	12.593.386
Totale debiti (D)		88.476.882	96.815.857
E) Ratei e risconti passivi:			
1) ratei passivi		14.903	12.802
2) risconti passivi		36.958	74.169
Totale ratei e risconti passivi (E)		51.861	86.971
TOTALE PASSIVO		807.611.751	797.494.475





**PROSPETTI DI BILANCIO 2019
CONTO ECONOMICO**

Valori espressi in unità di Euro

31.12.2019 30.06.2019

A) Valore della produzione:		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	108.988.150	210.504.470
3) variazione dei lavori in corso su ordinazione	12.537	-35.289
5) altri ricavi e proventi		
a) altri ricavi e proventi	9.791.434	24.849.151
b) contributi in conto esercizio	383.268	247.417
Totale altri ricavi e proventi (5)	10.174.702	25.096.568
Totale valore della produzione (A)	119.175.389	235.565.749
B) Costi della produzione:		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	1.055.205	3.220.672
7) per servizi	15.675.864	35.387.015
8) per godimento di beni di terzi	583.855	1.360.852
9) per il personale:		
a) salari e stipendi	18.578.438	37.209.817
b) oneri sociali	5.786.628	11.517.376
c) trattamento di fine rapporto	1.116.924	2.280.214
e) altri costi	2.323.474	5.236.344
Totale costi per il personale (9)	27.805.464	56.243.751
10) ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	401.680	840.099
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali		
- ammortamento finanziario delle immobilizzazioni materiali gratuitamente devolvibili	26.896.678	55.267.000
- ammortamento delle altre immobilizzazioni materiali	623.177	1.139.633
Totale ammortamento delle immobilizzazioni materiali	27.519.855	56.406.633
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	23.723	36.171
Totale ammortamenti e svalutazioni (10)	27.945.258	57.282.903
11) variazione delle rimanenze di materiali di manutenzione e di consumo	-177.914	-456.142
12) accantonamenti per rischi	16.995.000	30.731.000
13) altri accantonamenti:		
a) accantonamento e utilizzo del fondo di ripristino e sostituzione:		
- accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	5.319.246	13.661.491
- utilizzo del fondo di ripristino e sostituzione	-6.787.246	-13.846.738
Totale altri accantonamenti (13)	-1.468.000	-185.247
14) oneri diversi di gestione	15.225.102	29.286.562
Totale costi della produzione (B)	103.639.834	212.871.366
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	15.535.555	22.694.383
C) Proventi e oneri finanziari:		
16) altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi dai precedenti:		
- da terzi	20.848	56.444
Totale proventi diversi dai precedenti (d)	20.848	56.444
Totale altri proventi finanziari (16)	20.848	56.444
17) interessi e altri oneri finanziari:		
e) verso terzi	1.242.737	2.488.412
Totale interessi e altri oneri finanziari (17)	1.242.737	2.488.412
17 bis) utile e perdite su cambi	151	416
Totale proventi e oneri finanziari (C) (15+16-17+/-17 bis)	-1.221.738	-2.431.552
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie:		
19) svalutazioni:		
a) di partecipazioni	0	9.159
Totale svalutazioni (19)	0	9.159
Totale delle rettifiche (D) (18-19)	0	-9.159
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D)	14.313.817	20.253.672
20) imposte sul reddito dell'esercizio		
a) imposte correnti	8.676.055	13.666.391
b) imposte differite e anticipate	-712	4.754
Totale imposte sul reddito dell'esercizio	8.675.343	13.671.145
21) utile dell'esercizio	5.638.474	6.582.527





**PROSPETTI DI BILANCIO 2019
RENDICONTO FINANZIARIO**

Valori espressi in unità di Euro

31.12.2019

30.06.2019

A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale

Utile (perdita) dell'esercizio	5.638.474	6.582.527
imposte sul reddito	8.675.343	13.671.145
Interessi passivi/(interessi attivi)	1.221.738	2.431.552
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	-12.988	-32.289
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	15.522.567	22.652.935
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi	16.643.924	32.930.967
Ammortamenti delle immobilizzazioni	27.921.535	57.246.732
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	23.723	36.171
Altre rettifiche per elementi non monetari	-916.000	-912.841
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	59.195.749	111.953.964
<i>Variazione del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(incremento) delle rimanenze	-190.451	-420.853
Decremento/(incremento) dei crediti verso clienti	-2.256.082	1.951.559
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	-13.481.202	18.039.715
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	-684.694	211.018
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	-35.110	11.883
Altre variazioni del capitale circolante netto	7.320.885	-7.072.631
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	49.869.095	124.674.655
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	-1.099.071	-2.554.219
(Imposte sul reddito pagate)	-1.214.097	-14.359.776
Dividendi incassati	0	0
(Utilizzo dei fondi)	-2.216.079	-3.395.166
4. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche	45.339.848	104.365.494
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	45.339.848	104.365.494

B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento

<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
Investimenti	-61.485.822	-135.017.274
Contributi su immobilizzazioni passate in esercizio	0	0
Disinvestimenti	138.191	102.443
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
Investimenti	-814.252	-999.877
Disinvestimenti	0	0
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
Investimenti	-2.766	0
Disinvestimenti	0	292.658
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
Investimenti	0	0
Disinvestimenti	0	0
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	-62.164.649	-135.622.050

C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento

<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	-6.186	9.277
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	-658.248	-473.022
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	-664.434	-463.745

Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A+B+C)	-17.489.235	-31.720.301
Disponibilità liquide iniziali	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
Disponibilità liquide finali	201.433.618	218.922.853
Di cui depositi bancari e postali	196.977.135	213.033.047
Di cui danaro e valori in cassa	4.456.483	5.889.806







Nota integrativa



1. PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E CRITERI DI VALUTAZIONE

Premessa

In data 6 maggio 2019 l'Assemblea straordinaria della Società ha emendato lo statuto sociale modificando la decorrenza dell'esercizio. La nuova decorrenza e 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.”

Conseguentemente il presente bilancio consuntivo un periodo della durata di soli sei mesi. In conformità alle disposizioni dell'articolo 2423 ter del codice civile, si segnala la non comparabilità dei valori economici e dei flussi finanziari rispetto a quelli dell'esercizio precedente che ha avuto una durata “ordinaria” pari ai canonici dodici mesi.

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

Sul punto, [si richiamano](#) 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.

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'esporre 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 "II Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 7 novembre 2007" che è attualmente in attesa della registrazione alla Corte dei Conti.

In data 29 novembre 2019 Autovie Venete ha trasmesso all'Ente Concedente l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario redatto in coerenza ai contenuti della Delibera CIPE n. 38 del 24 luglio 2019 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 255 del 30 ottobre 2019.

L'aggiornamento del Piano è stato predisposto in conformità alle modalità di calcolo ed ai parametri definiti nella Delibera CIPE n. 39/2007 e s.m.i. e tenuto conto delle "specifiche pattuizioni convenzionali vigenti" così come statuito dalla stessa delibera CIPE n. 38/2019. Il piano è attualmente al vaglio dell'Ente Concedente per gli adempimenti di competenza. Il presente bilancio è stato redatto in coerenza ai principi utilizzati nell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario.



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. Nel II atto aggiuntivo del marzo 2018 in corso di registrazione da parte della Corte dei Conti e nell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario, attualmente al vaglio dell'Ente Concedente, non è stata

invece prevista la capitalizzazione degli oneri finanziari relativi ai finanziamenti legati alla realizzazione delle nuove opere. La stessa impostazione è stata seguita nella redazione del presente bilancio.

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 "ordinarie" 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%

Per l'esercizio in commento, tenuto conto della durata di soli sei mesi, le stesse sono state conseguentemente ragguagliate.

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 31 dicembre 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 549.529.100 e sono suddivise in:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	Euro	1.506.286
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	Euro	548.022.814

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	5.773.198	0	4.812.604	0	960.594
Acquisizioni dell'esercizio	508.048	0	0	0	508.048
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	398.332	0	-398.332
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-151.548	0	-151.548	0	0
TOTALE	6.129.698	0	5.059.388	0	1.070.310

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	1.237.979	0	118.920
Acquisizioni dell'esercizio	306.204	0	0	0	306.204
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	3.348	0	-3.348
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	1.663.103	0	1.241.327	0	421.776

I valori iscritti in questa voce sono costituiti principalmente da diritti reali di godimento che vengono ammortizzati in base alla durata contrattuale.

Gli incrementi dell'anno si riferiscono alla costituzione dei diritti di superficie su 20 posti auto al Park S. Andrea di via Carli a Trieste.



6) IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO ED ACCONTI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	14.200	0	0	0	14.200
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	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.

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	8.745.843	0	7.652.129	0	1.093.714
Acquisizioni dell'esercizio	814.252	0	0	0	814.252
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	401.680	0	-401.680
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-151.548	0	-151.548	0	0
TOTALE	9.408.547	0	7.902.261	0	1.506.286

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

1) TERRENI E FABBRICATI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	23.670.729	2.659.248	14.383.120	7.009.200	4.937.657
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	144.967	0	-144.967
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	14.528.087	7.009.200	4.792.690

3) ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	23.073.062	0	19.539.698	409.268	3.124.096
Acquisizioni dell'esercizio	420.185	0	0	0	420.185
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	478.210	0	-478.210
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-86.069	0	-86.069	0	0
TOTALE	23.407.178	0	19.931.839	409.268	3.066.071



Le acquisizioni dell'esercizio si riferiscono all'acquisto di mezzi di trasporto e veicoli speciali per Euro 244.360 (172.000 per l'acquisto di due autocarri, 39.940 per due pick-up e 32.420 per un automezzo), di attrezzature diverse per Euro 88.205 (29.890 per lame sgombraneve, 17.890 per sistemi elettronici relativi la sicurezza stradale, 10.490 per la fornitura di etilometri ad uso della polizia stradale, 8.165 per accessori ad uso degli strumenti topografici, 5.960 per scale a castello, 4.601 per una macchina traccialinee e 11.209 per lavatappeti, compressori, sabbiatrice ed altra utensileria), di apparecchiature elettriche ed elettroniche per Euro 41.553 (37.200 per l'implementazione del sistema gestione sicurezza dati personali e 4.353 per personal computer ed accessori), di mobili ed arredi per Euro 40.477 ed Euro 5.590 per sistemi di rilevazione delle giacenze dei cloruri.

Le dismissioni riguardano beni integralmente ammortizzati relativi principalmente alle apparecchiature elettroniche (Euro 65.634).

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.



6)a) AUTOSTRADA IN ESERCIZIO (A4 - A23 - A28)					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	607.730.600	92.440.021	0	0	700.170.621
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	316.936	0	0	0	316.936
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-3.535	0	0	0	-3.535
TOTALE	608.044.001	92.440.021	0	0	700.484.022

I trasferimenti da altra voce si riferiscono ai lavori di completamento relativi a:

- nuova palazzina del Centro Servizi di Palmanova per Euro 288.913;
- terza corsia tratto Quarto d'Altino-S. Donà di Piave per Euro 24.474;
- caserma di S. Donà di Piave per Euro 3.549;

Le rettifiche riguardano recuperi di costi dell'esercizio precedente.

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	148.022.483	0	0	0	148.022.483
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	148.022.483	0	0	0	148.022.483





6)d) FONDO AMMORTAMENTO FINANZIARIO E CONTRIBUTI					
	30.06.2019	INCREMENTI	DECREMENTI	TRASFERI- MENTI/ARRO- TONDAMENTI	31.12.2019
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	744.494.052	26.896.678	0	0	771.390.730
TOTALE	999.126.815	26.896.678	0	0	1.026.023.493

Il fondo ammortamento tecnico dedotto fino al 31.12.1995, è da considerarsi dall'esercizio 1996 parte integrante del fondo ammortamento finanziario.

Come illustrato 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	7.565.745	229.875	7.795.620	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	-90.896	0	-90.896	0	0
TOTALE	7.474.849	229.875	7.704.724	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	316.860.044	0	0	0	316.860.044
Acquisizioni dell'esercizio	61.065.637	0	0	0	61.065.637
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	-316.936	0	0	0	-316.936
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-121.668	0	0	0	-121.668
TOTALE	377.487.077	0	0	0	377.487.077



Gli incrementi delle immobilizzazioni devolvibili in corso sono così dettagliabili:

Autostrada A4-A23-A28:

- realizzazione della terza corsia Euro 59.344.240 (di cui Euro 43.493.677 riferibili al tratto Ponte Tagliamento – Gonars e svincolo di Palmanova, Euro 9.937.132 al tratto S. Donà di Piave-Svincolo di Alvisopoli, Euro 5.863.803 al tratto Gonars-Villesse, Euro 25.154 al nuovo casello di Alvisopoli ed Euro 24.474 al tratto Quarto d'Altino-S. Donà di Piave;
- barriere fonoassorbenti Euro 1.368.411 (di cui Euro 1.363.976 per lavori effettuati nel comune di Duino-Aurisina ed Euro 4.435 per interventi nel comune di Campofornido);
- adeguamento del Centro Servizi di Palmanova Euro 288.913;

- realizzazione aree di sosta mezzi pesanti Euro 33.228;
- rifacimento barriera caselli Lisert e Portogruaro Euro 11.294;
- piano di sicurezza autostradale - adeguamento piste di immissione Euro 6.759;
- razionalizzazione spazi al Centro Servizi di Palmanova Euro 4.077;
- caserma Polstrada di S. Donà di Piave Euro 3.549.

Prolungamento A28:

- interventi su rampe di servizio interconnessione A27/A28 Euro 5.166.

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	1.467.116.627	95.329.144	1.040.845.253	7.418.468	514.182.050
Acquisizioni dell'esercizio	61.485.822	0	0	0	61.485.822
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	27.519.855	0	-27.519.855
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-302.168	0	-176.965	0	-125.203
TOTALE	1.528.300.281	95.329.144	1.068.188.143	7.418.468	548.022.814



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	23.407.178	0	0	0	0	0	23.407.178
Altri beni	108.548	0	0	0	0	0	108.548
Autostrada A4 A23 A28 in esercizio	608.044.001	7.293.712	21.059.358	64.025.111	61.840	0	700.484.022
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	7.474.849	0	0	229.875	0	0	7.704.724
Immobilizzazioni devolvibili in corso ed acconti	377.487.077	0	0	0	0	0	377.487.077
TOTALE	1.528.300.281	7.293.712	21.563.504	64.254.986	763.676	1.453.266	1.623.629.425



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 30.06.2019				avanzamento nel solo esercizio 2019				Complessivo al 31.12.2019			
		Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale	Lavori	Somme a disposizione	Oneri finanziari	Totale
a	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	8.519.034	0	42.146.759	0	0	0	0	33.627.725	8.519.034	0	42.146.759
c	Aree di Servizio e aree di sosta attrezzate e svincoli	2.443.227	2.687.690	0	5.130.917	0	39.987	0	39.987	2.443.227	2.727.677	0	5.170.904
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	526.119.265	141.436.805	0	667.556.070	51.956.349	7.268.355	0	59.224.704	578.075.614	148.705.160	0	726.780.774
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	14.005.471	2.192.226	0	16.197.697	1.361.585	5.072	0	1.366.657	15.367.056	2.197.298	0	17.564.354
j	Adeguamento Centro Servizi / Stazione esazione / Caserme Polstrada	6.706.920	4.624.732	0	11.331.652	288.913	10.916	0	299.829	6.995.833	4.635.648	0	11.631.481
k	Innovazioni gestionali intere tratte autostradali	6.411.239	4.049.610	0	10.460.849	0	9.257	0	9.257	6.411.239	4.058.867	0	10.470.106
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	25.068.261	0	137.800.921	0	0	0	0	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
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		881.773.612	262.165.415	0	1.143.939.027	53.606.847	7.333.587	0	60.940.434	935.380.459	269.499.002	0	1.204.879.461

Dettaglio degli investimenti in beni reversibili relativi alle opere commissariate

Riferimento convenzione di cui all'art. 2	Complessivo a tutto il 30.06.2019				avanzamento nel solo esercizio 2019				Complessivo al 31.12.2019			
	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	1.857.003	0	1.857.003	0	39.987	0	39.987	0	1.896.990	0	1.896.990
110 - Piano per la sicurezza autostradale: realizzazione di due aree di sosta per mezzi pesanti	0	950.150	0	950.150	0	33.228	0	33.228	0	983.378	0	983.378
111 - Piano per la sicurezza autostradale: adeguamento piste di immissione in autostrada	0	906.853	0	906.853	0	6.759	0	6.759	0	913.612	0	913.612
e - Adeguamento autostrada A4 realizzazione terza corsia	526.119.265	141.436.805	0	667.556.070	51.956.349	7.268.355	0	59.224.704	578.075.614	148.705.160	0	726.780.774
101 - Tratto Quarto d'Altino – S. Donà di Piave	254.781.872	71.774.619	0	326.556.491	0	24.473	0	24.473	254.781.872	71.799.092	0	326.580.964
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	19.288.514	6.040.397	0	25.328.911	7.493.859	1.419.407	0	8.913.266	26.782.373	7.459.804	0	34.242.177
115B - Tratto S. Donà di Piave – Svincolo di Alvisopoli (escluso) sub lotto 2	0	3.726.191	0	3.726.191	0	253.950	0	253.950	0	3.980.141	0	3.980.141
115C - Tratto S. Donà di Piave – Svincolo di Alvisopoli (escluso) sub lotto 3	0	6.282.659	0	6.282.659	0	631.934	0	631.934	0	6.914.593	0	6.914.593
115-2 C - Cavalcavia 2^ sublotto	0	992.011	0	992.011	0	65.975	0	65.975	0	1.057.986	0	1.057.986
116 - Nuovo casello autostradale di Alvisopoli km 69+900 e collegamento con SS.14	0	393.679	0	393.679	0	25.147	0	25.147	0	418.826	0	418.826
106 - Tratto Gonars - Villesse sub lotto 1	24.200.000	7.462.630	0	31.662.630	5.135.000	204.891	0	5.339.891	29.335.000	7.667.521	0	37.002.521
106B - Tratto Gonars – Villesse sub lotto 2	0	2.984.572	0	2.984.572	0	398.875	0	398.875	0	3.383.447	0	3.383.447
106C - Tratto Gonars – Villesse sub lotto 3	0	822.112	0	822.112	0	120.732	0	120.732	0	942.844	0	942.844
128 - Tratto nuovo ponte sul fiume Tagliamento – Gonars e nuovo Svincolo di Palmanova e variante S.S. 352 – 1° lotto	206.455.531	28.657.938	0	235.113.469	39.327.490	4.122.971	0	43.450.461	245.783.021	32.780.909	0	278.563.930
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	2.747.525	0	3.571.509	0	10.917	0	10.917	823.984	2.758.442	0	3.582.426
90 - Rifacimento barriere casello di Portogruaro	0	760.782		760.782	0	2.812	0	2.812	0	763.594	0	763.594
100 - Rifacimento barriere esistenti	823.984	1.986.743		2.810.727	0	8.105	0	8.105	823.984	1.994.848	0	2.818.832
k – Innovazioni gestionali intere tratte autostradali	0	409.267	0	409.267	0	14	0	14	0	409.281	0	409.281
103 - Caserma di S. Donà di Piave	0	409.267	0	409.267	0	14	0	14	0	409.281	0	409.281
m – Adeguamento sezione autostradale raccordo di Villesse-Gorizia	107.602.786	24.778.458	0	132.381.244	0	0	0	0	107.602.786	24.778.458	0	132.381.244
94 - Adeguamento sezione autostradale raccordo di Villesse-Gorizia	107.602.786	24.778.458	0	132.381.244	0	0	0	0	107.602.786	24.778.458	0	132.381.244
TOTALE	637.556.265	172.006.612	0	809.562.877	51.956.349	7.319.273	0	59.275.622	689.512.614	179.325.885	0	868.838.499

2.2 - IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Il valore attribuito alle immobilizzazioni finanziarie alla data di chiusura dell'esercizio è risultato pari a Euro 693.295. 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 31.12.2019	Di cui Utile/(Perdita)	Percentuale di possessione al 31.12.2019	Valore di Bilancio al 31.12.2019	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 114.853				
114.243	0	1,6%	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

(*) Dati di bilancio al 31.12.2018.



IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: CREDITI				
	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO	Quota scadente oltre i 5 anni
Crediti immobilizzati verso altri	688.582	2.766	691.348	0
Totale Crediti immobilizzati verso altri	688.582	2.766	691.348	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 01.07.2019 al 31.12.2019 per Euro 2.766.

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>COSTI</i>	<i>RICAVI</i>
FRIULIA S.p.A. Finanziaria Regionale Friuli Venezia Giulia		
Servizi e consulenze finanziarie	15.576	
Servizio internal audit	10.000	
Distacchi personale	39.144	
Compenso componente collegio dei revisori Capidav	2.000	
Rimborso costi generali		13.864

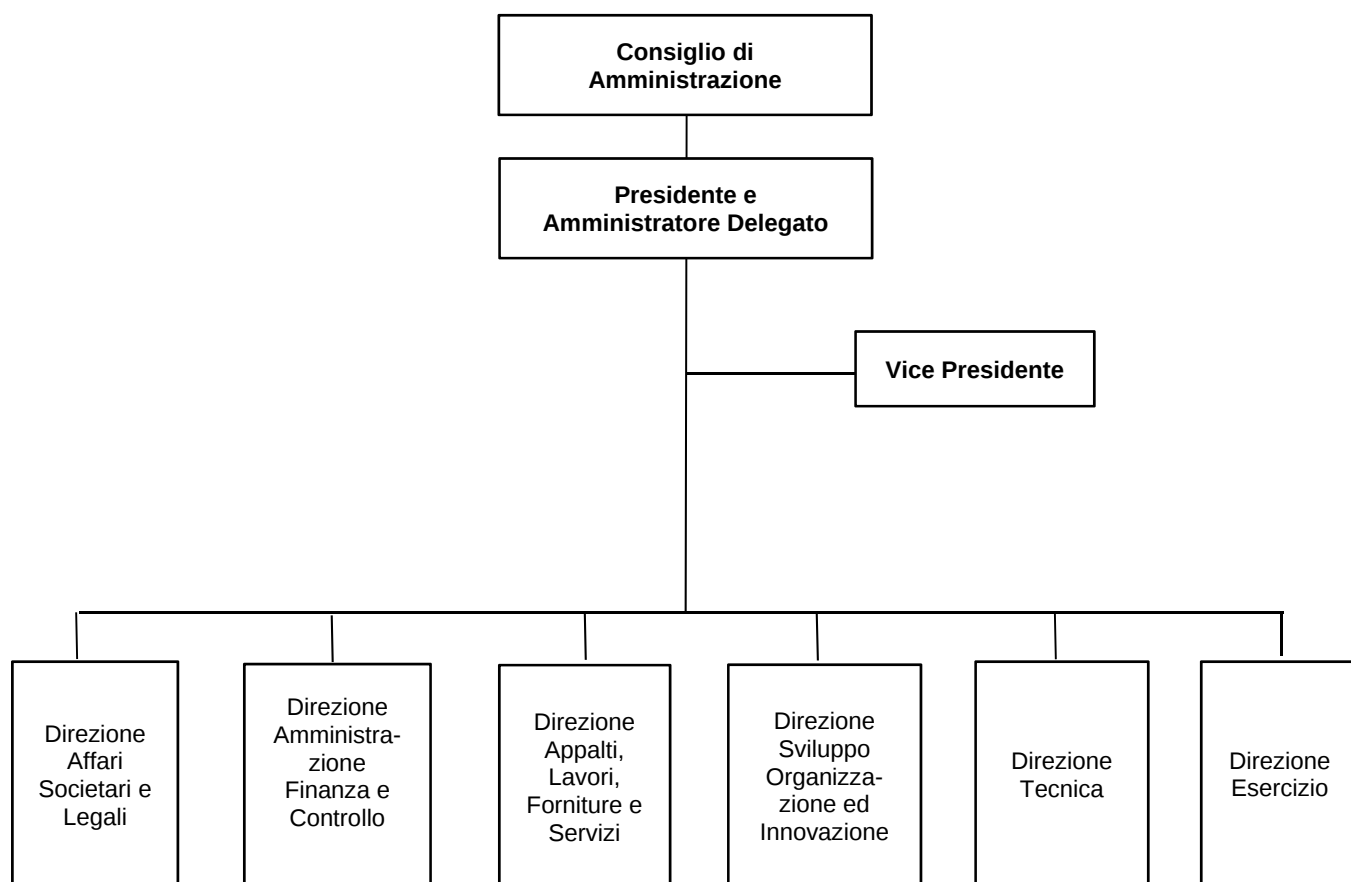
Tutte le transazioni commerciali sono avvenute a normali prezzi di mercato; i riaddebiti sono stati effettuati in base agli effettivi costi sostenuti.

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 31.12.2019.

**STRUTTURA ORGANIZZATIVA DI
S.P.A. AUTOVIE VENETE AL 31 DICEMBRE 2019**



2.3 – RIMANENZE

Le rimanenze sono iscritte nell'attivo circolante per un valore pari a Euro 1.732.143. Di seguito si evidenzia la composizione delle stesse:

	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019	VARIAZIONE
1) MATERIALI DI MANUTENZIONE E CONSUMO:			
- materiali manutenzione e riparazione beni devolvibili	1.510.700	1.309.595	201.105
- materiali di consumo e manutenzione beni non devolvibili	203.176	226.367	-23.191
Totale rimanenze materiali di manutenzione e consumo	1.713.876	1.535.962	177.914
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)*	12.537	0	12.537
- 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
- svincolo di Gradisca raccordo Villesse-Gorizia *	5.730	5.730	0
- 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	18.267	5.730	12.537
TOTALE RIMANENZE	1.732.143	1.541.692	190.451

(*) 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.

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	31.402.957	0	106.859
variante S.S. 352 dal casello di Palmanova alla S.S. 14 (Lotto 3)*	5.265.507	5.252.970	12.537	0
nuovo collegamento tra Palmanova e il "Triangolo della sedia" nell'area manzanese - 1° lotto*	17.251.406	17.567.979	0	316.573
nuovo collegamento tra Palmanova e il "Triangolo della sedia" nell'area manzanese - 2° lotto*	84.605	672.302	0	587.697
nuovo collegamento tra Palmanova e il "Triangolo della sedia" nell'area manzanese - 3° lotto*	84.605	672.302	0	587.697
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	5.453.792	5.486.389	0	32.597
circonvallazione sud di Pordenone *	10.668.910	17.893.187	0	7.224.277
svincolo di Gradisca raccordo Villesse-Gorizia*	1.173.801	1.168.071	5.730	0
svincolo di Gradisca raccordo Villesse-Gorizia* - Bretella dei Feudi	79.259	437.416	0	358.157
opere di completamento funzionale viabilità ordinaria di adduzione al casello autostradale di Ronchis	57.296	1.661.948	0	1.604.652
TOTALE	75.435.557	86.235.799	18.267	10.818.509

(*) opere commissariate.



2.4 - CREDITI DELL'ATTIVO CIRCOLANTE

I crediti esposti nell'attivo circolante ammontano a Euro 52.429.365 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 26.076, 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 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019	VARIAZIONE
1) Totale crediti verso clienti (*)	10.031.701	7.775.619	2.256.082
4) Crediti verso imprese controllanti	0	316.317	-316.317
5 bis) Crediti tributari	955.117	0	955.117
5 quater) Crediti verso altri:			
- società autostradali interconnesse (**)	38.656.320	47.549.320	-8.893.000
- personale	1.143.397	1.128.122	15.275
- gestori dei pagamenti pedaggi con bancomat e carte di credito	607.126	944.216	-337.090
- anticipi e crediti verso fornitori	675.360	1.479.106	-803.746
- cauzioni	112.431	129.851	-17.420
- diversi (***)	247.913	631.550	-383.637
Totale crediti verso altri (5 quater)	41.442.547	51.862.165	-10.419.618
TOTALE CREDITI	52.429.365	59.954.101	-7.524.736

(*) al netto dei fondi svalutazione crediti, pari a Euro 74.253; di cui Euro 2.229.782 verso Chef Express S.p.A., Euro 1.761.676 verso Lagardere Food Services S.r.l., Euro 773.350 verso Fast Eat Italy S.r.l. ed Euro 727.028 verso Eni S.p.A.;

(**) di cui, per traffico già attribuito al 31.12.2019: Euro 19.813.274 verso la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ed Euro 950.561 verso la CAV Concessioni Autostradali Venete, Euro 17.293.550 per lo stanziamento di fine periodo del traffico non ancora attribuito ed Euro 598.935 verso altre società autostradali interconnesse;

(***) di cui Euro 148.880 verso la partecipata Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione ed Euro 36.887 verso l'INAIL.

2.5 - DISPONIBILITA' LIQUIDE

Ammontano alla data di bilancio a Euro 201.433.618 e sono costituite da valori e depositi effettivamente disponibili e prontamente realizzabili. I depositi bancari e postali hanno generato interessi per Euro 15.710 (ricompresi nella voce 16d del conto economico) che sono stati contabilizzati per competenza.

	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019	VARIAZIONE
1) depositi bancari e postali	196.977.135	213.033.047	-16.055.912
3) danaro e valori in cassa	4.456.483	5.889.806	-1.433.323
Totale	201.433.618	218.922.853	-17.489.235

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 179.235.789.

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 1.794.230.

Di seguito la loro composizione.

RATEI ATTIVI	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019	VARIAZIONE
- Canoni attivi locazioni	0	2.182	-2.182
- Interessi attivi	0	12.672	-12.672
- Altri	0	10.856	-10.856
Totale ratei attivi	0	25.710	-25.710

RISCONTI ATTIVI	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019	VARIAZIONE
- Oneri finanziari	600.000	751.026	-151.026
- Quote associative	0	125.509	-125.509
- Pasti personale	145.447	145.348	99
- Addestramento personale	9.839	15.258	-5.419
- Canoni di manutenzione	6.411	2.281	4.130
- Canoni vari	267	24.275	-24.008
- Spese condominiali	0	7.605	-7.605
- Polizze assicurative	1.025.577	3.478	1.022.099
- Altri	6.689	9.046	-2.357
Totale risconti attivi	1.794.230	1.083.826	710.404

Totale ratei e risconti attivi	1.794.230	1.109.536	684.694
---------------------------------------	------------------	------------------	----------------

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 31.12.2019 ammonta a complessivi Euro 542.413.295 e la sua movimentazione è sintetizzata nel seguente prospetto:

VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO									
	SALDO AL 30.06.2018	DESTINAZIO NE UTILE/ PERDITA	ATTRIBU ZIONE DIVIDENDI	ALTRI MOVIM.	SALDO AL 30.06.2019	DESTINAZIO NE UTILE/ PERDITA	ATTRIBU ZIONE DIVIDENDI	ALTRI MOVIM.	SALDO AL 31.12.2019
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	23.184.770	236.511	0	0	23.421.281	329.127	0	0	23.750.408
VI - Altre riserve	346.825.959	4.020.692	0	1	350.846.652	5.595.152	0	2	356.441.806
<i>Riserva Straordinaria</i>	<i>289.179.178</i>	<i>4.020.692</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>293.199.870</i>	<i>5.595.152</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>298.795.022</i>
<i>Ulteriori altre riserve</i>	<i>57.646.781</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>57.646.782</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>57.646.784</i>
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	4.730.225	-4.257.203	-473.022	6.582.527	6.582.527	-5.924.279	-658.248	5.638.474	5.638.474
X – Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	-5.262.890	0	0	0	-5.262.890	0	0	0	-5.262.890
TOTALE	531.323.561	0	-473.022	6.582.528	537.433.067	0	-658.248	5.638.476	542.413.295



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	298.795.022
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	0
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	356.441.806

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, 2017/2018 e 2018/2019.

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 AL 31.12.2019	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	23.750.408	B	0		
Riserva straordinaria	298.795.022	A,B,C	298.795.022		
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	377.016.004		304.019.396	0	0
Riserve di rivalutazione	1.428.659	A,B,C	1.428.659		
Riserva arrotondamento Euro	0				
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio Euro	-5.262.890	-	-5.262.890		
TOTALE	536.774.821		303.230.189	0	0
Quota non distribuibile			2.451.099		
Quota distribuibile			300.779.090		

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 169.212.686. La movimentazione avvenuta durante l'esercizio può essere così dettagliata:

VARIAZIONE DEI FONDI RISCHI ED ONERI				
	SALDO AL 30.06.2019	INCREMENTO	DECREMENTO	SALDO AL 31.12.2019
2) PER IMPOSTE ANCHE DIFFERITE	13.225	3.667	4.379	12.513
4) ALTRI FONDI PER RISCHI ED ONERI:				
(a) Fondo ripristino e sostituzione	15.753.000	5.319.246	6.787.246	14.285.000
(b) Altri fondi rischi ed oneri	139.424.473	16.995.000	1.504.300	154.915.173
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI ED ONERI	155.177.473	22.314.246	8.291.546	169.200.173
TOTALE	155.190.698	22.317.913	8.295.925	169.212.686

La voce altri fondi rischi ed oneri è costituita da stanziamenti per controversie per Euro 2.385.000 (incrementata nel presente esercizio di Euro 504.000 e decrementata per Euro 420.000), da accantonamenti legati al personale dipendente per Euro 387.700 (decrementata per Euro 704.300), accantonamenti posti a fronte di potenziali mancati riconoscimenti da parte dell'Ente Concedente sul valore di indennizzo dovuto, al momento del subentro di un nuovo concessionario, di importi capitalizzati sul cespite autostradale per Euro 2.720.000 (decrementati nel presente esercizio per Euro 202.000), 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 600.000 (decrementati nel presente esercizio per Euro 151.026), alla parte variabile dei compensi del Consiglio di Amministrazione e ad altre poste minori per Euro 170.305 (decrementate nel presente esercizio per Euro 26.974). 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 31.12.2019 ammonta ad Euro 148.355.000 con un accantonamento nell'esercizio corrente pari ad Euro 16.491.000. 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%). Detto tasso è stato aggiornato nell'esercizio 2019 al 7,17% a seguito dell'incremento dell'aliquota IRES posta a carico delle società concessionarie (passata dal 24% al 27,5%). Al momento del subentro di un nuovo soggetto 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.



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 (non movimentata nell'esercizio 2019).

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 6.787.246.

DETTAGLIO DELL'UTILIZZO

• acquisti di materiali per la manutenzione di beni devolvibili	406.233
• variazione delle rimanenze di materiali per la manutenzione di beni devolvibili	-201.105
• servizi di manutenzione beni devolvibili	6.582.118
Totale	6.787.246

Come già illustrato nelle premesse, 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, nell'esercizio 2017/2018, 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, in analogia al comportamento tenuto nello scorso esercizio, si è quindi ritenuto opportuno effettuare un accantonamento, pari ad euro 5.319.246, tale da far raggiungere al fondo una consistenza corrispondente 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	11.154.978
• Accantonamenti tassati	3.130.022
Totale fondo al 31.12.2019	14.285.000

	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
31.12.2019	5.981.483	-662.237	6.787.246	0	11.154.978	3.130.022	14.285.000



2.9 - TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

È iscritto al passivo del bilancio per un valore pari a Euro 7.457.027 e corrisponde all'effettivo debito dell'azienda verso i dipendenti per gli obblighi maturati al 31.12.2019, 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 30.06.2019	INCREMENTI	DECREMENTI	SALDO AL 31.12.2019
7.967.882	1.116.924	1.627.779	7.457.027



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 88.476.882, di cui Euro 62.687 verso fornitori esteri.

Di seguito il dettaglio della composizione della voce in esame.

	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019	VARIAZIONE
(4) Totale debiti verso banche	288.259	294.445	-6.186
(6) Totale acconti (*)	10.956.225	9.356.307	1.599.918
(7) Totale debiti verso fornitori	49.345.025	62.826.227	-13.481.202
(11) Debiti verso imprese controllanti	6.028.712	0	6.028.712
(12) Debiti tributari			
- IVA (**)	4.174.036	7.772.686	-3.598.650
- IRAP	394.943	277.913	117.030
- IRES	923.749	0	923.749
- Ritenute effettuate	1.395.726	1.416.573	-20.847
Totale debiti tributari	6.888.454	9.467.172	-2.578.718
(13) Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale			
- Contributi	1.754.925	1.806.475	-51.550
- Cassa di Previdenza e altri fondi	480.012	471.845	8.167
Totale debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale	2.234.937	2.278.320	-43.383
(14) Altri debiti			
- Personale	3.777.883	3.571.269	206.614
- Società autostradali interconnesse	4.089.113	6.140.611	-2.051.498
- Canone concessionale	3.534.075	1.692.762	1.841.313
- Canone di sub concessione	197.270	235.881	-38.611
- Cauzioni passive	195.276	195.440	-164
- Premi assicurativi	29.737	72.650	-42.913
- Fondo interno di solidarietà	324.896	33.972	290.924
- Competenze su conti dedicati opere in delegazione intersoggettiva	56.016	55.232	784
- Diversi	531.004	595.569	-64.565
Totale altri debiti	12.735.270	12.593.386	141.884
TOTALE DEBITI	88.476.882	96.815.857	-8.338.975

(*) di cui Euro 10.818.509 costituiti dagli anticipi fatturati alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia sulle opere in delegazione intersoggettiva (rif. paragrafo a commento della voce rimanenze);

(**) relativi ai corrispettivi su pedaggi registrati nel mese di dicembre.

2.11 - RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e i risconti passivi iscritti nel bilancio ammontano a Euro 51.861 e possono essere così dettagliati:

RATEI PASSIVI	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019	VARIAZIONE
- Consulenze	0	2.984	-2.984
- Canoni telefonia	0	428	-428
- Servizio informazione agenzia Ansa	6.225	6.225	0
- Canoni manutenzione	7.618	1.233	6.385
- Noli	1.017	0	1.017
- Altri	43	1.932	-1.889
Totale ratei passivi	14.903	12.802	2.101
RISCONTI PASSIVI	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019	VARIAZIONE
- Attraversamenti	0	71.220	-71.220
- Gestione servizi all'utenza	28.191	0	28.191
- Canoni attivi	8.767	2.949	5.818
Totale risconti passivi	36.958	74.169	-37.211
Totale ratei e risconti passivi	51.861	86.971	-35.110



2.12 – IMPEGNI E GARANZIE

Si riporta il dettaglio degli impegni e delle garanzie.

	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019	VARIAZIONE
Rischi per garanzie prestate a terzi	5.029.235	4.539.235	490.000
Altri rischi	14.669.947	8.561.233	6.108.714
Impegni	515.715.036	513.181.542	2.533.494
TOTALE	535.414.218	526.282.010	9.132.208

Nei rischi per garanzie prestate a terzi sono indicate le fidejussioni concesse all'Ente concedente (Euro 2.853.428), alla RFI (Euro 2.100.000), alla SNAM (Euro 52.216), alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (Euro 13.282) 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 31 dicembre 2019 evidenzia un utile netto di Euro 5.638.474 alla cui formazione hanno contribuito:

	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019
VALORE DELLA PRODUZIONE	119.175.389	235.565.749
COSTI DELLA PRODUZIONE	-103.639.834	-212.871.366
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTO DELLA PRODUZIONE	15.535.555	22.694.383
PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	-1.221.738	-2.431.552
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	-9.159
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	14.313.817	20.253.672
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	-8.675.343	-13.671.145
UTILE DELL'ESERCIZIO	5.638.474	6.582.527

Si ricorda che i valori economici dell'esercizio corrente fanno riferimento ad un arco temporale di sei mesi a differenza di quelli dell'esercizio precedente che fanno riferimento ad un arco temporale di dodici mesi.

3.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

SUDDIVISIONE DEL VALORE DELLA PRODUZIONE	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019
Proventi da transiti	97.115.591	187.372.666
Integrazione canone di concessione art. 19, comma 9 del D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009	11.308.323	21.938.696
Indennizzi transiti eccezionali	564.236	1.193.108
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	108.988.150	210.504.470
Variazione lavori in corso su ordinazione	12.537	-35.289
Corrispettivi lavori in corso su ordinazione	2.545.158	10.155.411
Canoni diversi	120.974	221.749
Penalità attive	12.085	13.888
Plusvalenze da immobilizzazioni materiali	12.988	42.772
Proventi da esazione effettuata per c/terzi	1.380.292	2.556.092
Ricavi diversi	1.354.612	2.143.174
Rimborsi costi del personale	16.074	53.384
Rimborsi di costi amministrativi	20.467	42.215
Rimborsi diversi	413.994	1.291.380
Rimborsi di spese di manutenzione	194.135	872.522
Royalties aree di servizio	3.683.933	7.324.818
Altro	36.722	131.746
Contributi in conto esercizio	383.268	247.417
Altri ricavi e proventi	10.174.702	25.096.568
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	119.175.389	235.565.749

La voce ammonta ad Euro 119.175.389 ed è formata principalmente dai proventi da transiti per Euro 97.115.591, dalle royalties aree di servizio per Euro 3.683.933 e dai corrispettivi lavori in corso su ordinazione per Euro 2.545.158.

Nel corso dell'esercizio in esame sono stati incassati contributi, erogati dalla Commissione Europea, per Euro 383.268 di cui Euro 212.226 relativi al progetto 2014-EU-TM-0563-W "CROCODILE 2", Euro 109.479 relativi al progetto 206-IT-TM-0052-S "C ROADS ITALY" ed Euro 61.563 per il progetto 2014-EU-TM-0317-S.

SUDDIVISIONE DEI PEDAGGI	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019
Proventi da transiti	97.115.591	187.372.666
Integrazione canone di concessione art. 19 , comma 9 del D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009	11.308.323	21.938.696
Totale pedaggi al lordo del sovrapprezzo	108.423.914	209.311.362
Indennizzi transiti eccezionali	564.236	1.193.108
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	108.988.150	210.504.470



3.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019
Materiali di manutenzione beni devolvibili	406.233	1.577.122
Materiali di manutenzione beni non devolvibili	56.118	164.962
Terreni per lavori in corso su ordinazione	71.783	48.064
Carburanti	385.165	794.705
Biglietti magnetici e tessere	29.833	117.375
Materiali di consumo	87.350	481.969
Cancelleria	18.723	36.475
Totale	1.055.205	3.220.672

I costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci sono risultate pari ad Euro 1.055.205. Le poste più significative riguardano l'acquisto di materiali di manutenzione dei beni devolvibili (Euro 406.233) e l'acquisto di carburante per autotrazione (Euro 385.165).

Costi per servizi



SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019
Manutenzione beni devolvibili	6.582.118	12.651.714
Manutenzione beni non devolvibili	207.371	368.508
Servizi di gestione autostrada	1.770.796	3.353.992
Lavori in corso su ordinazione	2.466.580	10.067.133
Compensi e rimborsi amministratori	159.856	305.980
Compensi e rimborsi sindaci	67.738	127.400
Aggiornamento software e conduzione sistemi informativi	114.280	257.027
Energia, gas ed acqua	1.028.356	1.964.032
Assicurazioni	839.430	1.637.966
Spese postali, telefoniche e canoni linee di comunicazione	73.458	153.383
Inserzioni e pubblicazioni	82.308	219.064
Spese per la formazione del personale	52.308	92.617
Altre prestazioni di servizi	2.231.265	4.188.199
Totale	15.675.864	35.387.015

I costi per servizi alla data del bilancio ammontano ad Euro 15.675.864 e sono costituiti principalmente dalle manutenzioni dei beni devolvibili (Euro 6.582.118), dai lavori in corso su

ordinazione (Euro 2.466.580), dalle altre prestazioni di servizi (Euro 2.231.265) e dai servizi di gestione autostrada (Euro 1.770.796).

Costi per il godimento di beni di terzi

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019
Nolo autoveicoli	450.564	875.089
Altri noli e locazioni	133.291	485.763
Totale	583.855	1.360.852

Costi per il personale

Il costo del lavoro sostenuto per il personale dipendente nell'esercizio figura nel conto economico per Euro 27.805.464.

Di seguito la quantificazione della forza lavoro mediamente occupata presso la Società.



CATEGORIA	2019	2018/2019
Dirigenti	7	7
Quadri	27	27
Impiegati:		
- a tempo indeterminato	423	430
- a tempo determinato	3	2
Impiegati esazione:		
- a tempo indeterminato	112	116
- a tempo determinato	25	18
Operai:		
- a tempo indeterminato	42	44
- a tempo determinato		
Totale	639	644

Ammortamenti e svalutazioni

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	401.680	840.099
Ammortamento finanziario delle immobilizzazioni materiali gratuitamente devolvibili	26.896.678	55.267.000
Ammortamento delle altre immobilizzazioni materiali	623.177	1.139.633
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	27.519.855	56.406.633
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	23.723	36.171
Totale	27.945.258	57.282.903

Gli ammortamenti tecnici dell'esercizio in esame sono stati calcolati ragguagliando l'aliquota ordinaria alla durata dell'esercizio. In merito all'ammortamento finanziario si rimanda a quanto commentato in calce alla voce "Fondo ammortamento finanziario e contributi".

Variazione delle rimanenze di materiali di manutenzione e di consumo

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019
Variazione delle rimanenze di materiali di manutenzione e consumo devolvibili	-201.105	-382.098
Variazione delle rimanenze di materiali di manutenzione e consumo non devolvibili	23.191	-74.044
Totale	-177.914	-456.142

Gli importi rappresentano le variazioni intervenute nelle rispettive giacenze di magazzino.

Accantonamenti per rischi

La voce ammonta ad Euro 16.995.000. 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 -1.468.000 e rappresenta la variazione della consistenza del fondo di ripristino e sostituzione. 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 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019
Integrazione canone di concessione art. 19, comma 9 del D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009	11.308.323	21.938.696
Canone concessionale	2.330.775	4.496.944
Canone per subconcessioni	683.623	1.502.402
Associazioni e convegni	125.509	250.784
Imposte e tasse	193.899	371.910
Perdite su crediti	350.754	44.945
Altri oneri di gestione	232.219	680.881
Totale	15.225.102	29.286.562

Gli oneri diversi di gestione ammontano complessivamente ad Euro 15.225.102. Le poste più significative si riferiscono ai costi relativi all'integrazione canone di concessione (Euro 11.308.323), al canone concessionale (euro 2.330.775) e al canone per subconcessioni (Euro 683.623).



3.4 - PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Altri proventi finanziari

Gli altri proventi finanziari di competenza dell'esercizio 2019 sono risultati pari a Euro 20.848 di cui Euro 15.710 per interessi attivi bancari.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari di competenza dell'esercizio in esame sono risultati pari ad Euro 1.242.737. 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	1.242.737	1.242.737
TOTALE	0	0	0	1.242.737	1.242.737



Gli oneri diversi sono principalmente costituiti dalle commissioni di upfront (Euro 151.026), di impegno (Euro 966.451) e dalla garanzia fideiussoria (Euro 122.667) 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 151, viene alimentata a seguito del flusso di valuta estera riscosso presso i caselli di esazione.

3.5 - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Svalutazioni di attività finanziarie

Nel corso dell'esercizio 2019 non sono state registrate svalutazioni di attività finanziarie.



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 8.675.343 come di seguito ripartito:

IMPOSTE SUL REDDITO	SALDO AL 31.12.2019	SALDO AL 30.06.2019
Imposte correnti:		
IRES dell'esercizio	7.255.936	11.423.179
IRAP dell'esercizio	1.311.917	2.277.309
Poste rettificative e/o di natura straordinaria	108.202	-34.097
Totale imposte correnti	8.676.055	13.666.391
Imposte differite ed anticipate:		
IRES	-712	4.754
IRAP	0	0
Totale imposte differite e anticipate	-712	4.754
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	8.675.343	13.671.145

In merito all'aliquota IRES applicata si segnala che il comma 716 dell'art. 1 della Legge 160/2019 (legge di bilancio 2020) prevede che: "Al fine di realizzare interventi volti al miglioramento della rete infrastrutturale e dei trasporti, per i periodi d'imposta 2019, 2020 e 2021, l'aliquota prevista dall'articolo 77 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, è maggiorata di 3,5 punti percentuali sul reddito derivante da attività svolte sulla base di: a) concessioni autostradali; b) concessioni di gestione aeroportuale; c) autorizzazioni e concessioni portuali rilasciate ai sensi degli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84; d) concessioni ferroviarie."

La voce "Poste rettificative e/o di natura straordinaria" è costituita, per l'esercizio in corso, dalla differenza tra le imposte stanziare 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	31.12.2019		30.06.2019	
		ammontare delle differenze temporanee	effetto fiscale	ammontare delle differenze temporanee	effetto fiscale
Imposte differite					
- rateizzazione plusvalenze imponibili IRES	27,50%	-33.501	-9.213	0	0
- rateizzazione plusvalenze imponibili IRES	24,00%	-13.750	-3.300	-55.105	-13.225
Totale imposte differite		-47.251	-12.513	-55.105	-13.225

Si precisa che, in ottemperanza al principio generale della prudenza, tenuto conto dell'ormai avvenuta scadenza del periodo concessorio, non sono state stanziare imposte anticipate. L'importo totale del beneficio non iscritto in base alle motivazioni sopra riportate è stimabile in 55.788 migliaia di Euro ed è riconducibile alla giacenza dei fondi rischi tassati (base imponibile 154.618 Euro/000, stima imposta 48.550 Euro/000), alla giacenza del fondo di ripristino e sostituzione tassato (base imponibile 3.130 Euro/000 stima imposte 861 Euro/000), ad ammortamenti tecnici tassati (base imponibile 872 Euro/000 stima imposta 273 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 4.190 Euro/000), a svalutazioni di beni immobili non dedotte (base imponibile 5.689 Euro/000 stima imposte 1.786 Euro/000) e ad altre partite minori (base imponibile 421 Euro/000 stima imposte 128 Euro/000).

L'imponibile fiscale IRES differisce dai valori civilistici per la presenza di variazioni in aumento per Euro/000 17.771 principalmente imputabili all'accantonamento al fondo rischi (Euro/000 16.995), all'indeducibilità degli autoveicoli (Euro/000 148). Dette variazioni risultano parzialmente compensate da variazioni in diminuzione per Euro/000 5.583 principalmente imputabili all'utilizzo del fondo rischi (Euro/000 1.504), al premio capitalizzazione ACE – Aiuto Crescita Economica (Euro/000 729), all'utilizzo del fondo di ripristino non dedotto negli esercizi precedenti (Euro/000 662), 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/000 425) e direttamente capitalizzati (Euro/000 1.592), parzialmente compensata dalla variazione in diminuzione dovuta all'utilizzo di fondi rischi per Euro/000 1.504. 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	132.538
Collegio Sindacale	59.615

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

Con Decreto Interministeriale n. 614 del 31 dicembre 2019, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non ha riconosciuto l'adeguamento tariffario richiesto da Autovie Venete per l'anno 2020 rilevando analogamente al Decreto adottato l'anno precedente *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 in sede di definizione dei rapporti economici"* e, da ultimo, (iii) che *"la proposta di adeguamento tariffario presentata dalla Società è stata sviluppata su parametri non attuali come risulta dall'istruttoria svolta dalla DGVCA"*. Relativamente a tale ultimo assunto il MIT ha ritenuto che l'intervenuta scadenza della concessione e l'assenza del Piano Finanziario Transitorio, risultano assorbenti rispetto ad ogni altra attività istruttoria. La Società, posta di fronte a tale scenario e nella consapevolezza di dover tutelare in ogni modo il patrimonio aziendale, eseguite le necessarie valutazioni anche con il legale già incaricato dalla Società nei precedenti contenziosi avviati in tema di mancato adeguamento tariffario nei confronti del Ministero, ha ritenuto sussistere adeguate e sufficienti ragioni per procedere anche in questa occasione all'impugnazione del citato Decreto, notificandolo al Concedente il 28 febbraio 2020

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con comunicazione del 05 febbraio 2020, ha predisposto e trasmesso alla Società una relazione tecnica denominata *"Criteri per la Determinazione del valore netto dei cespiti devolvibili ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro"* chiedendo ad Autovie Venete di *"voler procedere, celermente, alla quantificazione del valore netto dei cespiti devolvibili in conformità agli indirizzi espressi nella precitata Relazione tecnica"*. La Società, effettuate le dovute valutazioni con particolare riferimento alla necessità di tutelare nel miglior modo possibile il patrimonio aziendale, ha ritenuto opportuno, con atto debitamente notificato al Concedente in data 06.03.2020, procedere all'impugnazione nella competente sede del TAR Lazio del citato provvedimento.

Come già riportato nelle premesse, ad oggi l'iter di approvazione del Secondo Atto Aggiuntivo non si è ancora perfezionato, tuttavia la Società è stata per le vie brevi informata dell'avvenuta sottoscrizione da parte dei due Ministri competenti (MIT e MEF) del Decreto Interministeriale di approvazione che dovrà essere registrato ora dalla Corte dei Conti.

A fronte della diffusione del Coronavirus (Covid-19) che ha colpito anche l'Italia alla fine del mese di febbraio 2020 la Società, in prima analisi, ha ritenuto prioritario garantire il mantenimento dei Servizi c.d. "essenziali" prevedendo, in condizioni di sicurezza per i lavoratori, uno specifico piano di turnazione e di utilizzo del personale che consente di diminuire al massimo i contatti e di creare gruppi autonomi, distinti e riconoscibili. Si è inoltre ritenuto di salvaguardare, per quanto possibile, la prosecuzione delle altre attività aziendali, anche attraverso la rimodulazione dei relativi livelli produttivi (mantenimento, riduzione o sospensione degli stessi) favorendo, per quanto sostenibile, l'utilizzo del lavoro agile. In tale contesto è emersa come inevitabile, prima di accedere agli ammortizzatori sociali, la necessità di incentivare l'utilizzo delle ferie e della banca ore, nonché degli altri strumenti previsti dalla contrattazione collettiva per il personale dipendente non pienamente coinvolto nelle attività valutate come irrinunciabili. Gli effetti sul piano economico e sul piano finanziario del vistoso crollo degli introiti da pedaggio e del traffico che nelle prime due settimane di marzo, caratterizzate dalle stringenti misure finalizzate a contenere la diffusione dell'epidemia, ha registrato un decremento di oltre il 50% del traffico leggero e mediamente del 7% per le classi del traffico pesante, nonché mancati introiti per oltre 2 milioni di Euro rispetto all'analogo periodo dello scorso anno, inducono gli Amministratori a valutare con estrema preoccupazione l'andamento dell'esercizio in corso. Infatti, se sotto il profilo economico le preoccupazioni

possono trovare risposta nell'ambito del sistema regolatorio attualmente vigente, che consente il riequilibrio del Piano Economico Finanziario e che come primo effetto del crollo del traffico vedrebbe la riduzione dell'ingente debito di poste figurative maturato nel corso degli anni dalla Società, sotto il profilo finanziario Autovie Venete può, allo stato attuale, fare pienamente affidamento sulla sola liquidità di cassa che, tuttavia, risulta "impegnata" anche per far fronte alla realizzazione degli investimenti. Ciò premesso pur con tutte le preoccupazioni sopra esposte e con l'auspicio che nel breve-medio periodo possa essere superata la situazione emergenziale venutasi a creare, si ritiene di poter confermare, quantomeno per l'esercizio in corso (anno 2020), il presupposto della continuità aziendale che, in prospettiva, potrebbe tuttavia risultare minacciato qualora gli effetti economici e finanziari della crisi in atto non dovessero registrare nel prossimo esercizio una inversione di tendenza.



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 consuntiva un utile pari ad Euro 5.638.474,48, il Consiglio di Amministrazione propone all'Assemblea dei Soci:

- di destinare alla "riserva legale" un importo di Euro 281.923,72;
- di destinare alla "riserva straordinaria" un importo di Euro 5.356.550,76.

Trieste, 8 aprile 2020



IL PRESIDENTE ED
AMMINISTRATORE DELEGATO
Ing. Maurizio Castagna



***Nota allegata al Bilancio dell'esercizio
01 luglio 2019 – 31 dicembre 2019***

***Richiesta dell'Ente Nazionale per le Strade
di data 28 marzo 1996 prot. n. 328***



STATISTICHE DI TRAFFICO VEICOLI - KM PAGANTI ANNO SOLARE 2019

TRAFFICO SULLA RETE ESTESA (Comprendente il traffico convenzionale)			
	Traffico leggero	Traffico pesante	Traffico complessivo
gennaio	119.902.333	61.036.634	180.938.967
febbraio	106.469.965	61.700.999	168.170.964
marzo	128.638.541	68.675.145	197.313.686
aprile	141.619.204	67.624.808	209.244.012
maggio	138.050.513	73.780.249	211.830.762
giugno	166.360.186	72.172.142	238.532.328
luglio	189.490.936	77.985.657	267.476.593
agosto	220.158.246	61.947.907	282.106.153
settembre	158.515.707	71.659.460	230.175.167
ottobre	136.609.673	73.582.565	210.192.238
novembre	115.840.314	64.495.317	180.335.631
dicembre	128.979.371	56.235.783	185.215.154
TOTALE	1.750.634.989	810.896.666	2.561.531.655

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 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

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 30.06.2019 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 2019, 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	30.06.2019	30.06.2018
Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0	4.250.000
Immobilizzazioni	541.132.321	538.022.000
Attivo circolante	105.746.196	101.590.589
Ratei e risconti	703.436	928.986
	647.581.953	644.791.575
TOTALE ATTIVO		
	30.06.2019	30.06.2018
PASSIVO	361.564.919	361.564.919
Capitale	274.152.223	273.393.769
Riserve e utili	1.481.015	1.045.398
Patrimonio netto	637.198.157	636.004.086
Fondi	6.480.757	5.917.277
TFR	1.284.024	1.299.428
Debiti	2.523.127	1.464.729
Ratei e risconti	95.888	106.055
TOTALE PASSIVO	647.581.953	644.791.575

CONTO ECONOMICO	30.06.2019	30.06.2018
Valore della produzione	5.767.857	2.702.656
Costi della produzione	-6.461.864	-10.032.685
Differenza tra valore e costi della produzione	-694.008	-7.330.028
Proventi e oneri finanziari	7.764.210	10.511.300
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-5.472.246	-3.046.390
Risultato prima delle imposte	1.597.956	134.882
Imposte sul reddito d'esercizio	-116.941	910.516
UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	1.481.015	1.045.398







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 DELL'ESERCIZIO 1° LUGLIO 2019 - 31 DICEMBRE 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 31 dicembre 2019 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 27 marzo 2020 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, nell'incontro in videoconferenza in data 27 marzo 2020, riferisce che sia dalle verifiche trimestrali effettuate nel corso dell'anno sia sulla base del lavoro di revisione del bilancio svolto fino a quel momento non sono emerse criticità da segnalare.

La relazione della Società di revisione, presentata in data 10 aprile 2020, riporta che il bilancio di esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 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 Autostrade, 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.

Il 1° aprile 2020 si è provveduto a prorogare la scadenza della polizza fideiussoria di buona esecuzione della gestione operativa della Concessione al 31 marzo 2021.

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.

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 31 dicembre 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.
- 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 31 dicembre 2019.

In merito alla distribuzione dell'utile di esercizio, merita ricordare che l'Assemblea dei Soci del 24 febbraio 2017, con riferimento ai nuovi contratti di finanziamento CDP / BEI, ha approvato alcune clausole contrattuali che, tra l'altro, limitano la distribuzione di dividendi sino a un massimo del 10% dell'utile netto.

Il Collegio Sindacale prende atto del riesame operato dal Consiglio di Amministrazione in data 8 aprile 2020, relativamente alla proposta di distribuzione degli utili contenuta nel Progetto di bilancio dell'esercizio 1° luglio 2019 – 31 dicembre 2019, già approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 marzo 2020 e, considerato che la nuova proposta non prevede alcuna distribuzione di dividendi, ne condivide l'adozione.

Nel merito, tenuto conto del contesto conseguente alla situazione emergenziale COVID-19, degli obiettivi e dei programmi della Società, il Collegio conferma la raccomandazione 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 (Presidente del Collegio Sindacale)

Vera Ardito (Sindaco effettivo)

Donato Liguori (Sindaco effettivo)

Paolo Marseu (Sindaco effettivo)

Davide Scaglia (Sindaco effettivo)

La presente relazione, in considerazione dello stato di emergenza COVID-19, viene sottoscritta digitalmente dal solo Presidente a nome del Collegio Sindacale che, all'unanimità, ne approva i contenuti.

Trieste, 10 aprile 2020



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 31 dicembre 2019, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per il periodo che va dal 1° luglio 2019 al 31 dicembre 2019 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 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per il periodo che va dal 1° luglio 2019 al 31 dicembre 2019 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.

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 Pontelاندolfo 9 Tel. 0444393311

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.

L'attività di revisione contabile si è svolta nel contesto eccezionale e del tutto imprevedibile che si è creato a causa dell'emergenza Covid-19 e dei connessi provvedimenti, anche di natura restrittiva alla circolazione, emanati dal Governo italiano a tutela della salute dei cittadini.

In considerazione di ciò, le procedure di revisione previste dagli standard professionali sono state eseguite mediante (i) una rimodulata organizzazione del personale improntata ad un ampio uso di smart working; (ii) una diversa modalità di esecuzione delle attività, anche con riferimento alla raccolta delle evidenze probative, utilizzando prevalentemente documentazione in formato elettronico trasmessaci da remoto; (iii) l'utilizzo di strumenti tecnologici per le interlocuzioni, a distanza, con i referenti aziendali e con gli organi di governance.

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 31 dicembre 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 31 dicembre 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 31 dicembre 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 aprile 2020

PricewaterhouseCoopers SpA

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "C. Landro".

Maria Cristina Landro
(Revisore legale)



Delibera dell'Assemblea ordinaria
28 aprile 2020



DELIBERA DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DEL 28 APRILE 2020

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.

28 APRILE 2020

OMISSIS

Punto 1) Esame del bilancio d'esercizio 1° luglio 2019 - 31 dicembre 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 "Società per Azioni Autovie Venete (S.A.A.V.)", riunitasi in seduta ordinaria di prima convocazione il giorno 28 aprile 2020,

- 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 (uno) luglio 2019 (duemiladiciannove) - 31 (trentuno) dicembre 2019 (duemiladiciannove), corredato dalla Relazione degli Amministratori sulla gestione, dalla Relazione del Collegio Sindacale e dalla Relazione di certificazione della Società di Revisione."

OMISSIS

Il Presidente proclama quindi approvata la proposta di delibera di cui sopra con il voto favorevole della maggioranza del capitale sociale e precisamente con il voto favorevole di oltre il 99,67% (novantanove virgola sessantasette per cento) delle azioni presenti.

OMISSIS

"l'Assemblea degli azionisti della "Società per Azioni Autovie Venete (S.A.A.V.)", riunitasi in seduta ordinaria di prima convocazione il giorno 28 aprile 2020,

- preso atto della proposta del Socio di maggioranza "Finanziaria Regionale Friuli-Venezia Giulia – Friulia S.p.A.";

DELIBERA

1) di aggiornare la decisione in merito alla destinazione dell'utile dell'esercizio relativo al periodo 1 luglio 2019 - 31 dicembre 2019, ad una successiva assemblea dei soci da tenersi entro il 30 (trenta) ottobre 2020 (duemilaventiti)." 

OMISSIS

Il Presidente proclama quindi approvata la proposta di delibera di cui sopra con il voto favorevole della maggioranza del capitale sociale e precisamente con il voto favorevole di oltre il 94,13% (novantaquattro virgola tredici per cento) delle azioni presenti.

OMISSIS





Delibera dell'Assemblea ordinaria
24 novembre 2020



DELIBERA DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DEL 24 NOVEMBRE 2020

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.

24 NOVEMBRE 2020

OMISSIS

Punto 1) Bilancio di esercizio relativo al periodo 1° luglio 2019 - 31 dicembre 2019, già approvato dall'Assemblea dei Soci in data 28 aprile 2020: deliberazioni in ordine alla destinazione dell'utile di esercizio;

OMISSIS

"l'Assemblea degli azionisti della "Società per Azioni Autovie Venete (S.A.A.V.)", riunitasi in seduta ordinaria di seconda convocazione il giorno 24 novembre 2020,

- avuto riguardo alla distribuzione degli utili e in coerenza con le valutazioni economico – finanziarie già sviluppate nella Relazione sulla Gestione ed oggetto di rappresentazione e approvazione nel corso dell'Assemblea del 28 aprile 2020 nonché alle ulteriori valutazioni svolte dagli Amministratori e alla data odierna confermate, fermo restando il permanere del presupposto della continuità aziendale sino alla conclusione dell'esercizio in corso (2020) e dell'esercizio 2021;
- viste le voci illustrate nel bilancio al 31 dicembre 2019 composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa che consuntiva un utile pari ad Euro 5.638.474,48 (cinquemilioneisecentotrentottomilaquattrocentosettantaquattro virgola quarantotto);
- preso atto della proposta in merito alla distribuzione dell'utile di esercizio così come sopra formulata da parte del Consiglio di Amministrazione;
- preso atto del parere di competenza dell'Organo di Controllo;
- preso atto della proposta formulata dal socio di maggioranza Friulia S.p.A. in merito alla distribuzione dell'utile di esercizio;

DELIBERA

1) di ripartire l'utile dell'esercizio al periodo 1° luglio 2019 - 31 dicembre 2019 ammontante ad Euro 5.638.474,48 (cinquemilioneisecentotrentottomilaquattrocentosettantaquattro virgola quarantotto) al netto delle imposte, destinandolo:

- per Euro 281.923,72 (duecentoottantunmilanovecentoventitre virgola settantadue) alla "riserva legale";
- per Euro 4.792.709,08 (quattromilioneisettecentonovantaduemilasettecentonove virgola zero otto) alla "riserva straordinaria";
- per Euro 563.841,68 (cinquecentosessantatremilaottocentoquarantuno virgola sessantotto) all'erogazione di un dividendo, in misura di Euro 0,00093709 per ciascuna azione in circolazione."

OMISSIS

Il Presidente proclama quindi approvata la proposta di delibera di cui sopra con il voto favorevole della maggioranza del capitale sociale e precisamente con il voto favorevole di oltre il 93,93% (novantatre virgola novantatre per cento) delle azioni presenti.

OMISSIS







Dati statistici



ALCUNI DATI INDICATIVI SU TRAFFICO, ASSISTENZA E SINISTROSITÀ PER L'ESERCIZIO 2019

L'esercizio 2019, con una media giornaliera di 135.700 veicoli, si è chiuso con una sostanziale invarianza dei veicoli effettivi rispetto allo stesso semestre dell'anno 2018 a fronte di veicoli-chilometro in contrazione di poco meno di un punto percentuale: questa riduzione ha riguardato non solo i veicoli leggeri (-1,1%), ma anche i veicoli pesanti, anche se con dimensione più contenuta (-0,5%).

La tendenza del traffico è stata sicuramente influenzata, anche nel corso di questo semestre, dai lavori per la realizzazione della terza corsia: lo sviluppo complessivo di quasi 40 chilometri di cantiere senza soluzione di continuità ha condizionato significativamente sia il traffico leggero sia quello pesante.

Considerando le tipologie di pagamento, evidenziano una diminuzione di quasi il 20% il pagamento tramite contanti in pista manuale e di quasi il 7% quello con tessere autostradali, mentre registra una ripresa del 8% il pagamento in cassa automatica; in crescita del 1% l'utilizzo del telepass e sempre in aumento anche le tessere bancarie, in particolare le carte di credito.

La sinistrosità segna un calo nel semestre sia del tasso globale sia di quello degli incidenti con conseguenze alle persone.

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).

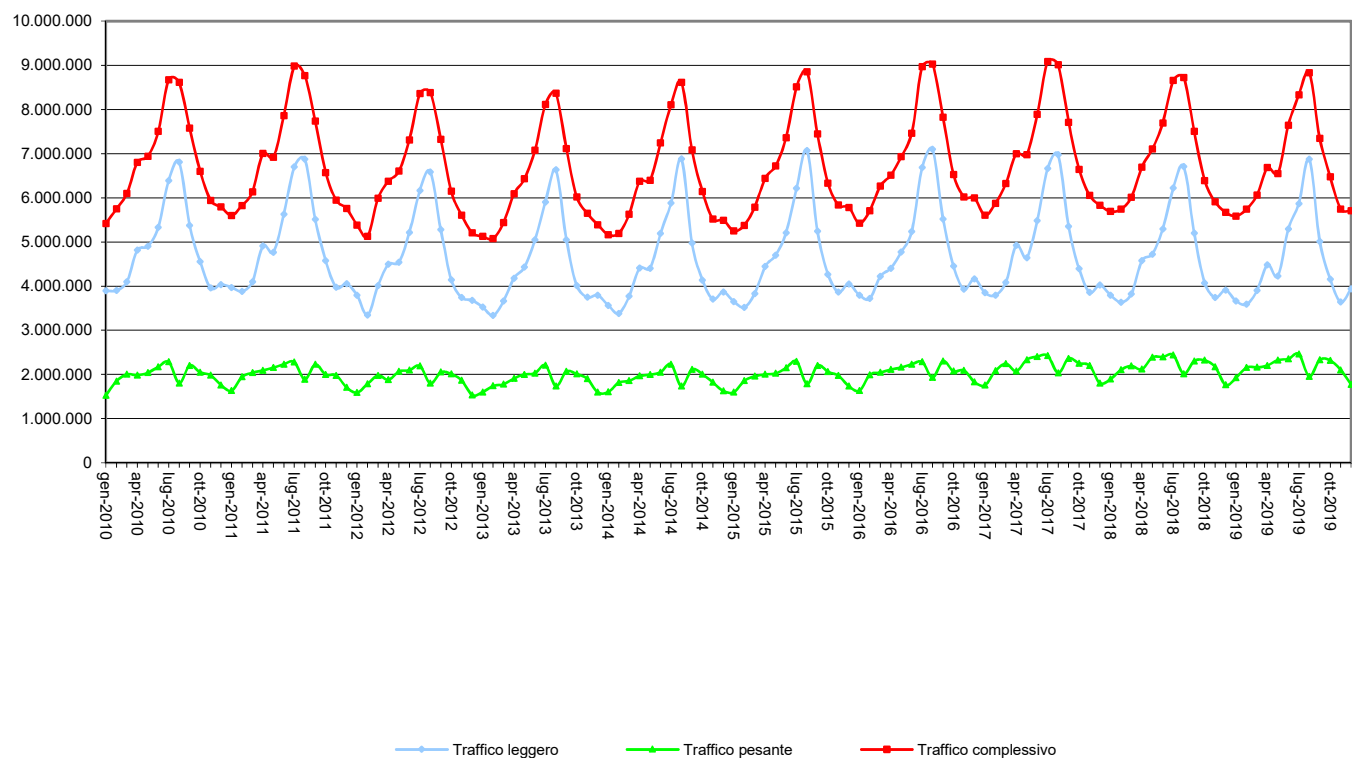
Nota: sono presi in considerazione gli incidenti che si sono verificati sulla carreggiata, escludendo gli incidenti verificatisi nelle aree di servizio, sugli svincoli e nei piazzali delle stazioni.

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.

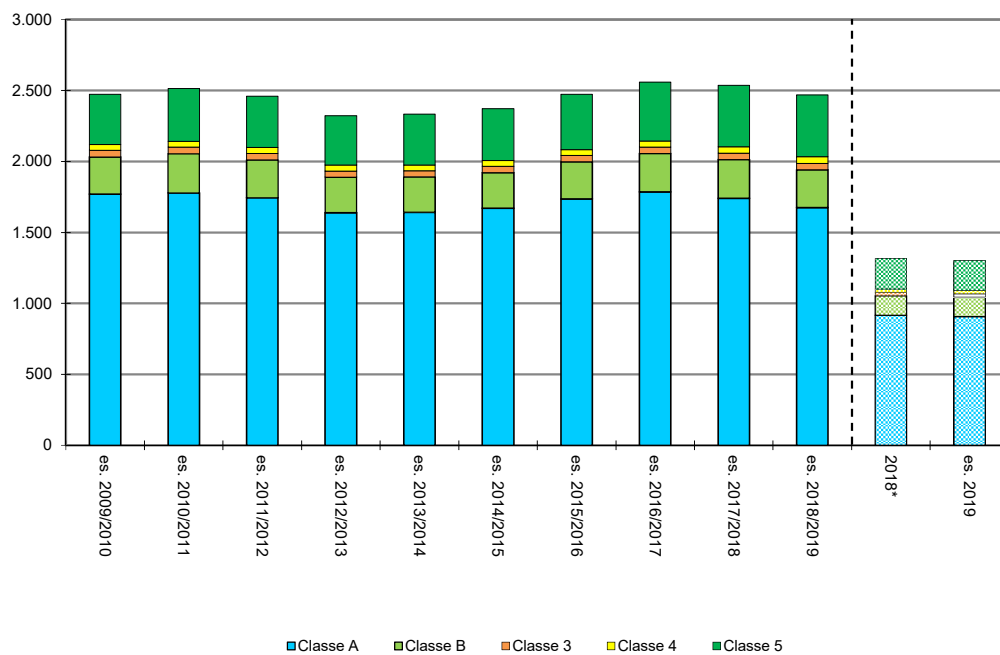
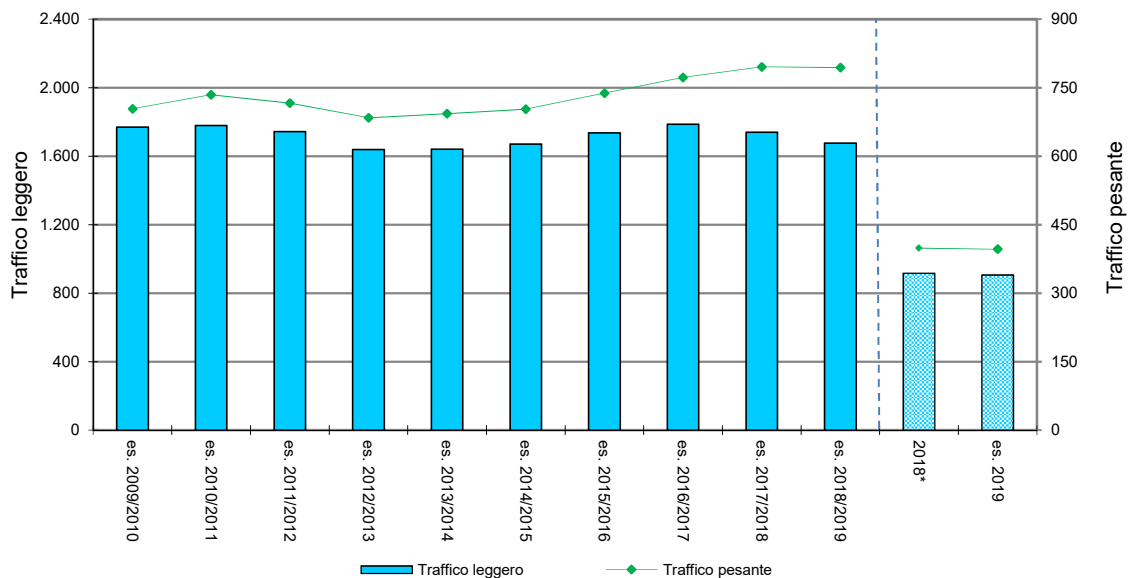
ANDAMENTO DEL TRAFFICO NEL PERIODO GENNAIO 2010 - DICEMBRE 2019

Veicoli-chilometro medi giornalieri



PERCORRENZE CHILOMETRICHE

(Valori in milioni)



* Per un confronto omogeneo viene preso in considerazione il periodo omologo a quello dell'esercizio in esame

VEICOLI EFFETTIVI, VEICOLI-CHILOMETRO E VEICOLI TEORICI

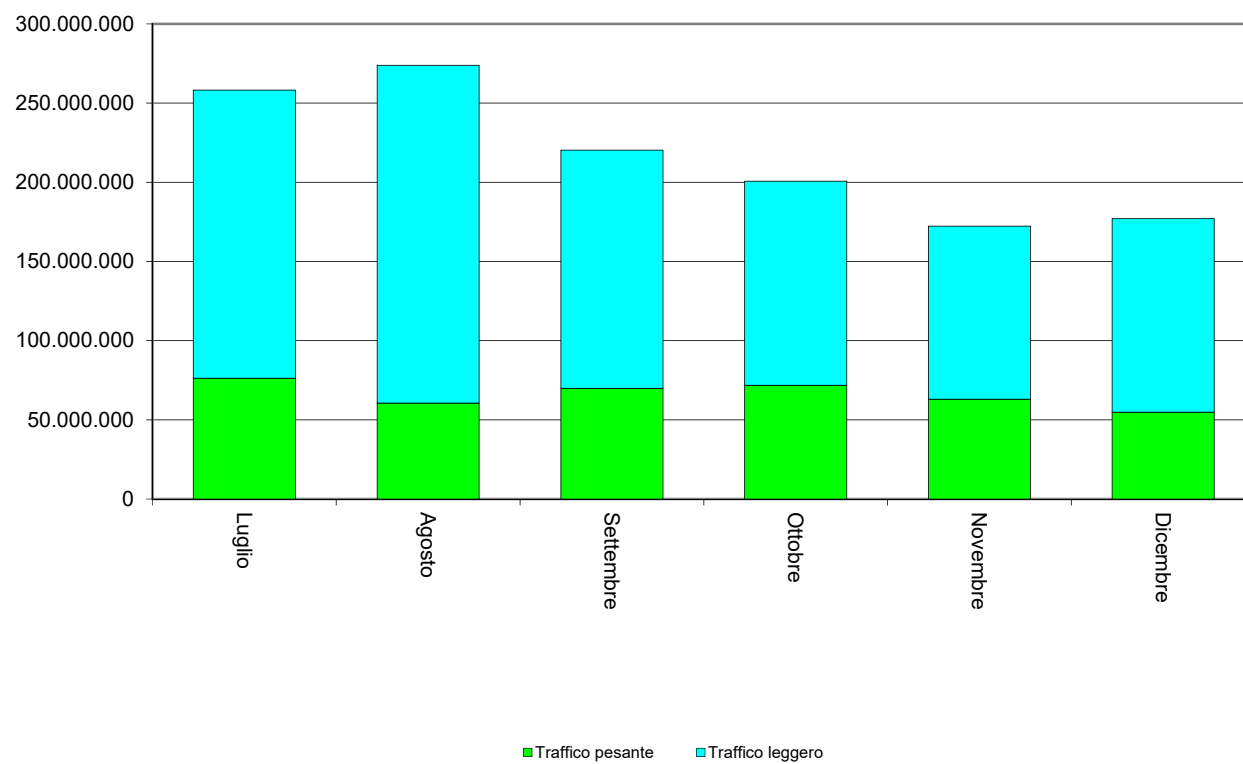
Esercizio 2019

(Esercizio di 6 mesi: Luglio - Dicembre 2019)

Traffico	Veicoli effettivi		Veicoli-chilometro		Veicoli teorici	
	Valori	Media giornaliera	Valori	Media giornaliera	Valori	Media giornaliera
Leggero	18.362.000	99.800	905.881.000	4.923.000	4.310.000	23.400
Pesante	6.600.000	35.900	396.480.000	2.155.000	1.887.000	10.300
Complessivo	24.962.000	135.700	1.302.361.000	7.078.000	6.197.000	33.700

VALORI MENSILI DEL TRAFFICO (Veicoli-chilometro)

Esercizio 2019
(Esercizio di 6 mesi: Luglio - Dicembre 2019)

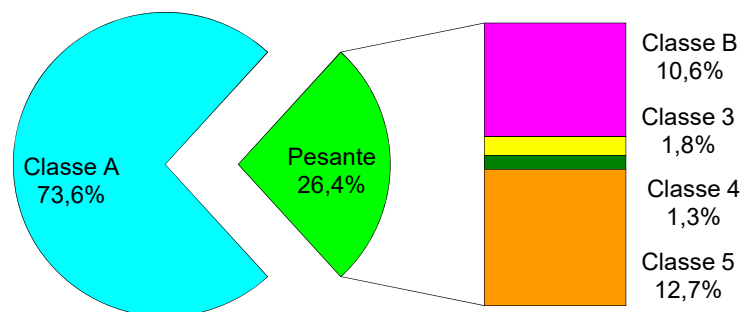


RIPARTIZIONE DEL TRAFFICO PER CLASSI TARIFFARIE

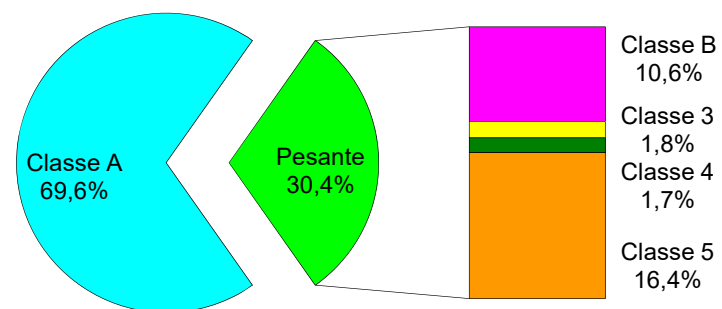
ESERCIZIO 2019

(Esercizio di 6 mesi: Luglio - Dicembre 2019)

Veicoli effettivi

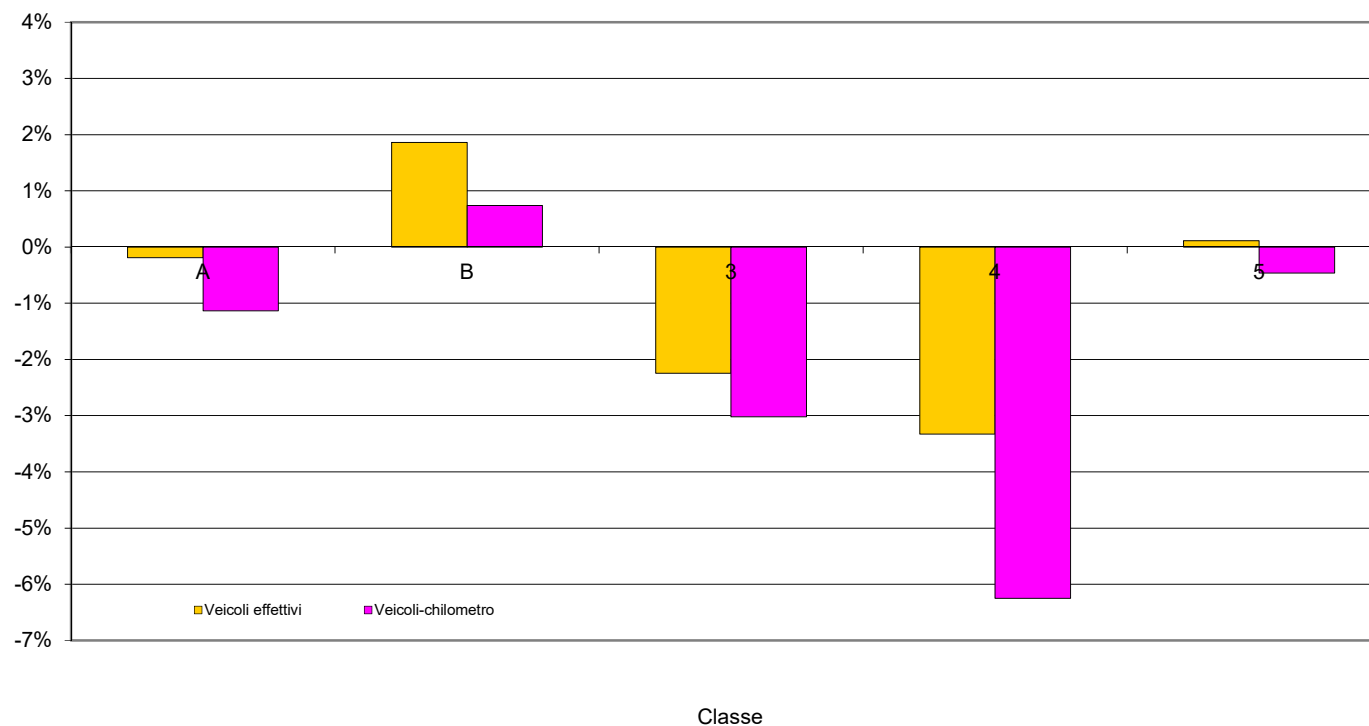


Veicoli-chilometro



VARIAZIONE PERCENTUALE DEL TRAFFICO FRA IL 2018* E L'ESERCIZIO 2019 (Esercizio di 6 mesi: luglio-dicembre 2019)

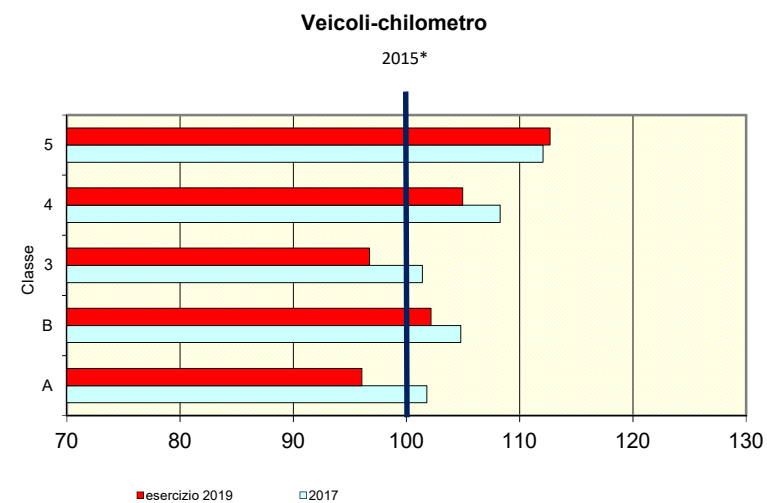
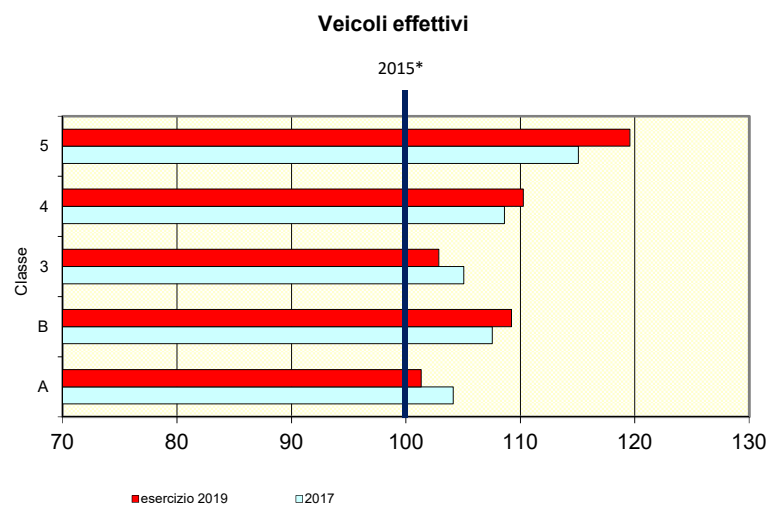
(per classe tariffaria)



* Per un confronto omogeneo viene preso in considerazione il periodo omologo a quello dell'esercizio in esame

VARIAZIONE DEL TRAFFICO PER CLASSE TARIFFARIA

Confronto periodi omologhi Luglio - Dicembre anni 2015 - 2017 - 2019



* Il periodo base 2015 è posto pari a 100

PERCORRENZA CHILOMETRICA MEDIA

Esercizio 2019

(Esercizio di 6 mesi: Luglio - Dicembre 2019)

	Percorrenza chilometrica media (Km)						
	Classe A	Classe B	Classe 3	Classe 4	Classe 5	Traffico pesante	Traffico complessivo
Feriale	48,0	49,6	50,4	64,6	65,9	58,8	51,6
Festivo	51,7	61,5	68,5	79,2	81,6	68,0	53,6
esercizio 2019	49,3	52,0	53,9	66,2	67,0	60,1	52,2
Δ es. 2019 vs 2018*	-0,9%	-1,1%	-0,8%	-3,0%	-0,6%	-1,0%	-0,9%
Δ es. 2019 vs 2015*	-5,2%	-6,4%	-6,0%	-4,8%	-5,8%	-5,5%	-4,8%

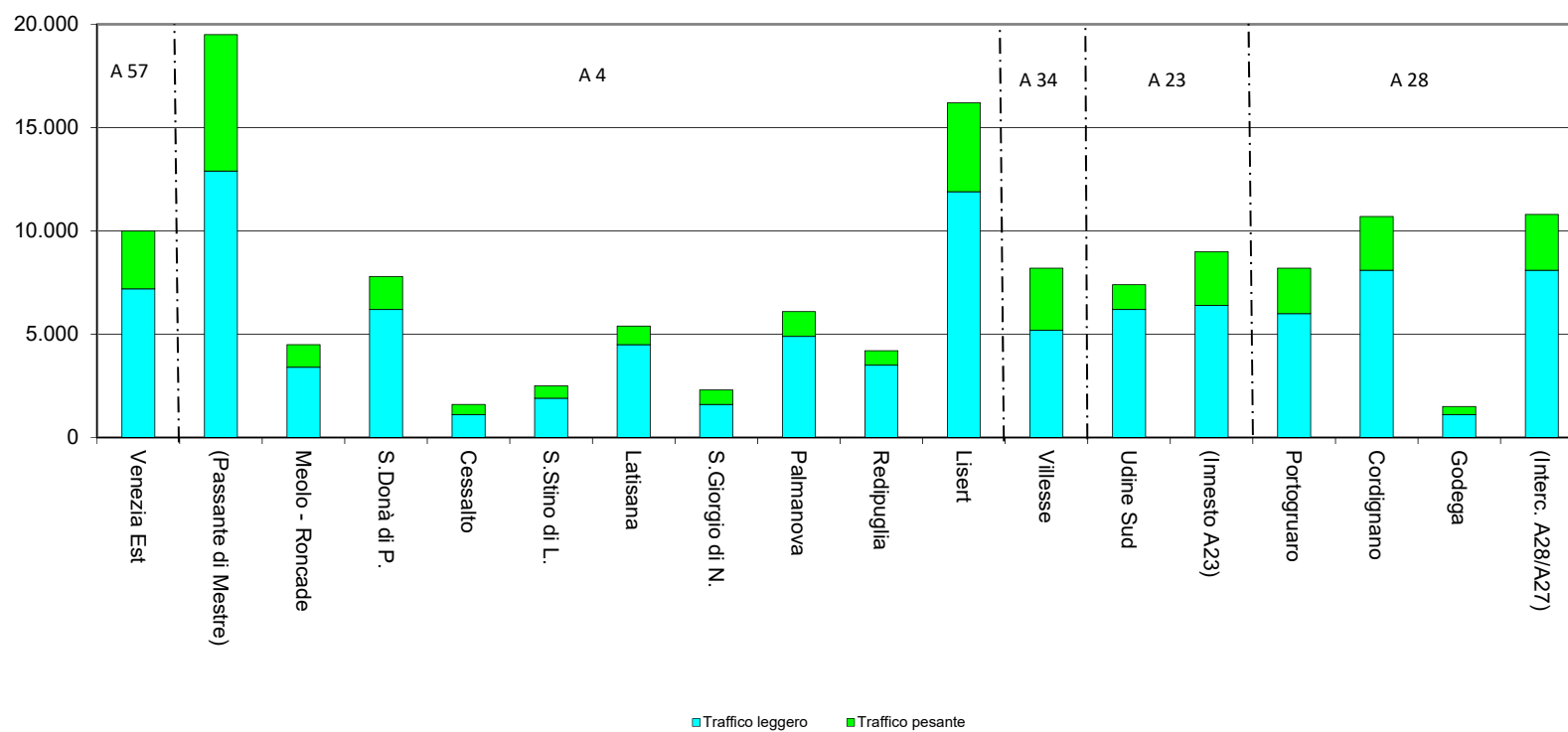
* Per un confronto omogeneo viene preso in considerazione il periodo omologo a quello dell'esercizio in esame

VOLUMI DEL TRAFFICO IN ENTRATA

(Veicoli effettivi medi giornalieri)

ESERCIZIO 2019

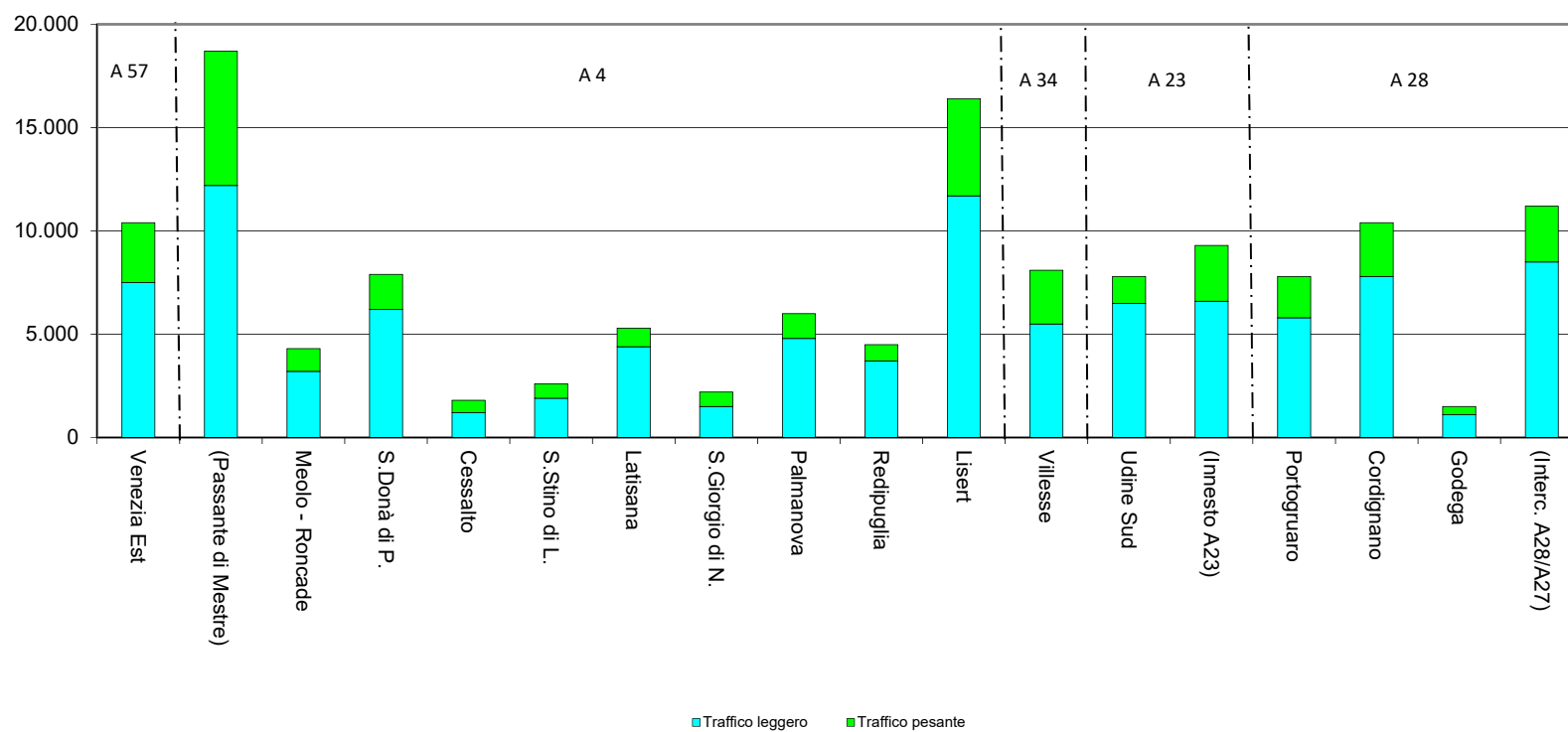
(Esercizio di 6 mesi: Luglio - Dicembre 2019)



VOLUMI DEL TRAFFICO IN USCITA

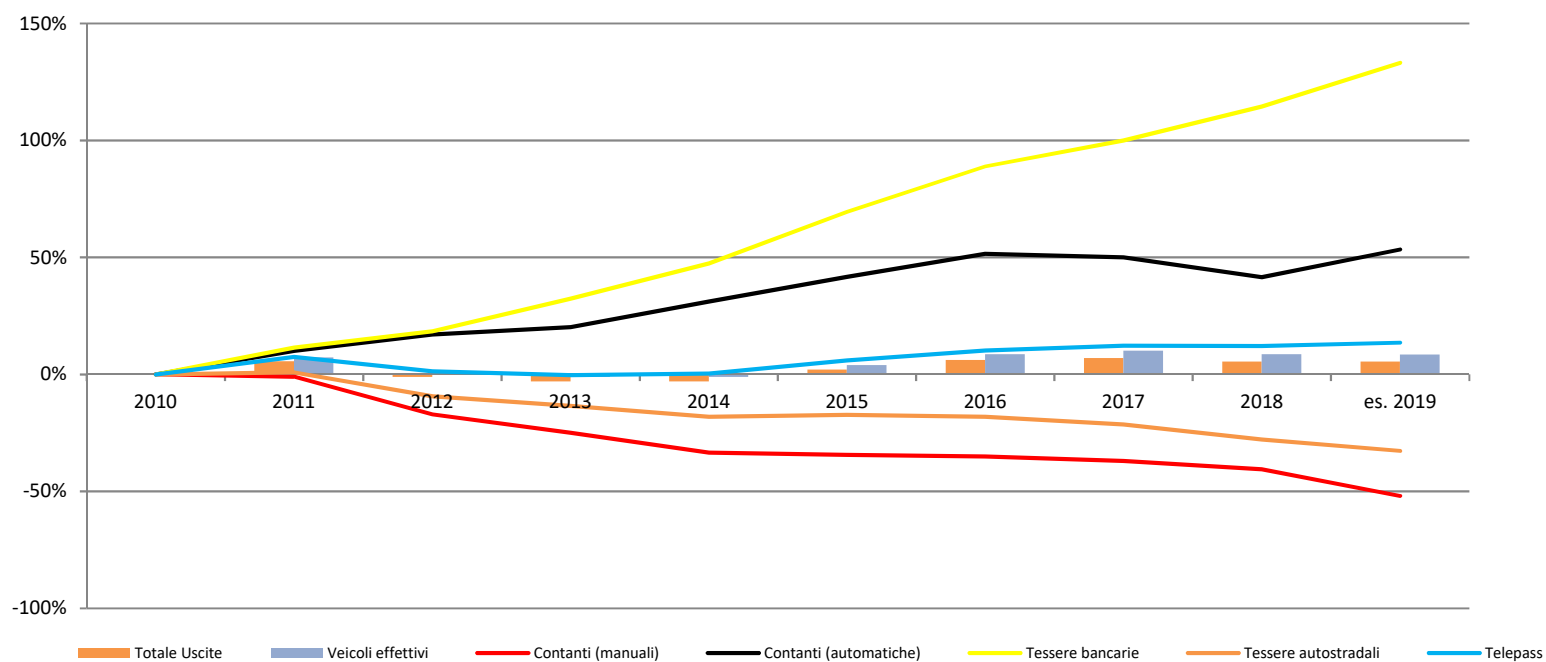
(Veicoli effettivi medi giornalieri)

ESERCIZIO 2019
(Esercizio di 6 mesi: Luglio - Dicembre 2019)



VARIAZIONE PERCENTUALE DEI TRANSITI IN USCITA PER TIPOLOGIA DI PAGAMENTO RISPETTO AL PERIODO BASE 2010

Confronto su periodo di 6 mesi dall'anno 2010 all'anno 2019



TRANSITI IN USCITA PER FUNZIONALITÀ DI PISTA

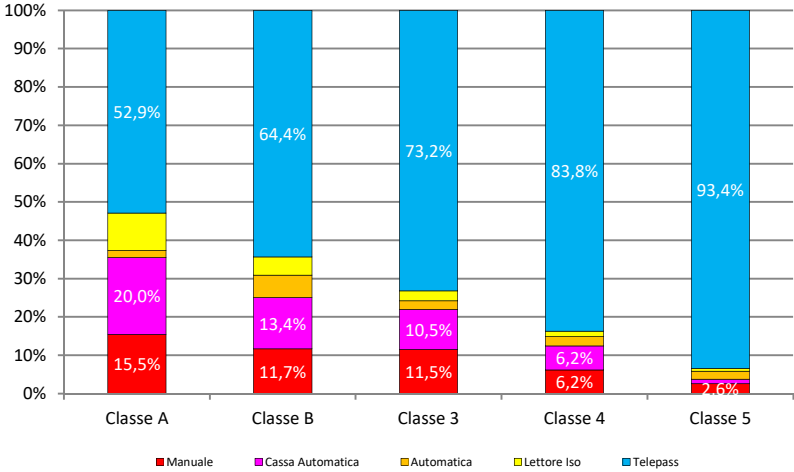
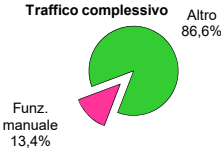
Distribuzione percentuale

ESERCIZIO 2019

(Esercizio di 6 mesi: Luglio - Dicembre 2019)

STAZIONE	MANUALE	CASSA AUTOMATICA	AUTOMATICA	LETTORE ISO	TELEPASS
Trieste - Lisert	38,2%	4,2%	1,4%	5,5%	50,8%
Redipuglia	22,7%	9,4%	1,6%	6,1%	60,1%
Villesse ¹	7,1%	24,3%	2,4%	9,6%	56,6%
Palmanova	10,5%	23,4%	2,5%	8,5%	55,2%
Udine Sud ¹	7,7%	18,6%	2,5%	8,6%	62,6%
S. Giorgio di N. ¹	1,0%	19,4%	3,3%	7,4%	68,8%
Latisana	20,5%	23,9%	1,8%	7,3%	46,5%
Portogruaro	15,1%	10,5%	2,4%	7,4%	64,6%
S. Stino di L. ¹	6,7%	22,2%	2,5%	7,8%	60,7%
Cessalto ¹	1,7%	22,9%	3,3%	7,8%	64,4%
S. Donà di P. ¹	10,4%	17,7%	2,3%	8,1%	61,6%
Meolo ¹	0,1%	23,5%	2,8%	9,4%	64,1%
Venezia Est	5,8%	21,3%	2,3%	10,6%	60,0%
Cordignano ¹	0,4%	19,5%	2,9%	8,8%	68,4%
Godega ¹	0,0%	17,7%	3,1%	5,9%	73,2%
Rete intera	13,4%	16,9%	2,3%	8,0%	59,4%

¹ Caselli ad alta automazione



CLASSE	MANUALE	CASSA AUTOMATICA	AUTOMATICA	LETTORE ISO	TELEPASS
Classe A	86,5%	89,3%	59,2%	91,9%	66,8%
Classe B	9,2%	8,4%	27,2%	6,3%	11,5%
Classe 3	1,4%	1,0%	1,6%	0,5%	2,1%
Classe 4	0,6%	0,5%	1,5%	0,2%	1,9%
Classe 5	2,2%	0,8%	10,5%	1,0%	17,7%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

INTERVENTI DEL SERVIZIO ASSISTENZA STRADALE

ESERCIZIO 2019

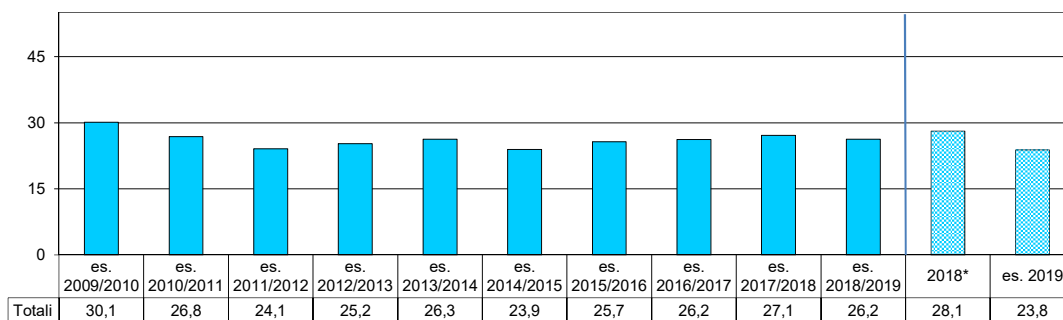
(Esercizio di 6 mesi: Luglio - Dicembre 2019)

CAUSE	INTERVENTI ESEGUITI		
	Valore assoluto	Percentuale sul totale	Tasso per milione di veicoli-km
Motore	1.958	47,1%	1,43
Raffreddamento	64	1,5%	0,05
Lubrificante	3	0,1%	0,00
Accensione	28	0,7%	0,02
Alimentazione	51	1,2%	0,04
Carburante	176	4,2%	0,13
Impianto elettrico	182	4,4%	0,13
Trasmissione	160	3,9%	0,12
Organi di guida	21	0,5%	0,02
Sospensioni	4	0,1%	0,00
Freni	40	1,0%	0,03
Ruote	965	23,2%	0,71
Incidenti	389	9,4%	0,29
Varie-Non definite	112	2,7%	0,08
Valori complessivi	4.153	100%	3,04

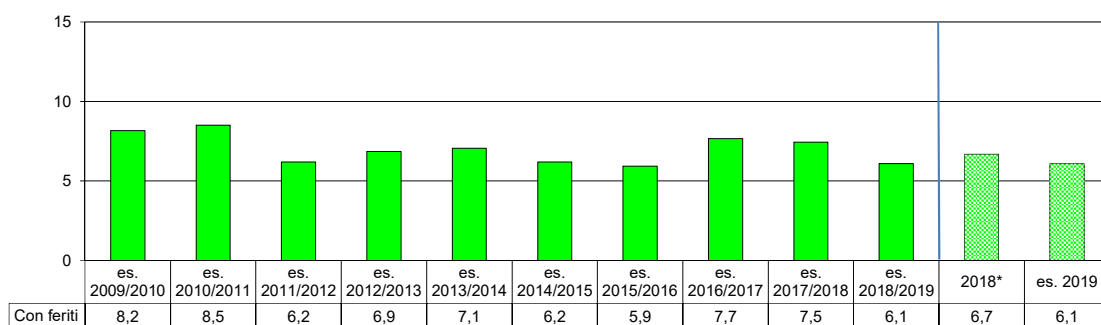
ANDAMENTO DELLA SINISTROSITÀ

(Tasso per 100 mln di veicoli-chilometro)

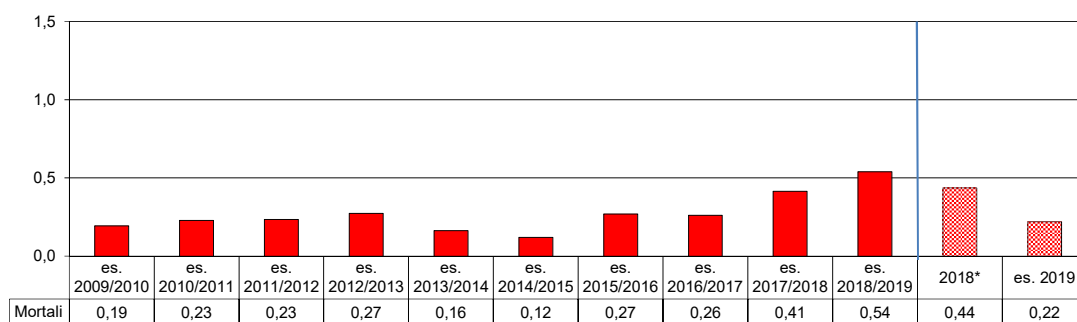
Incidenti totali



Incidenti con feriti



Incidenti mortali

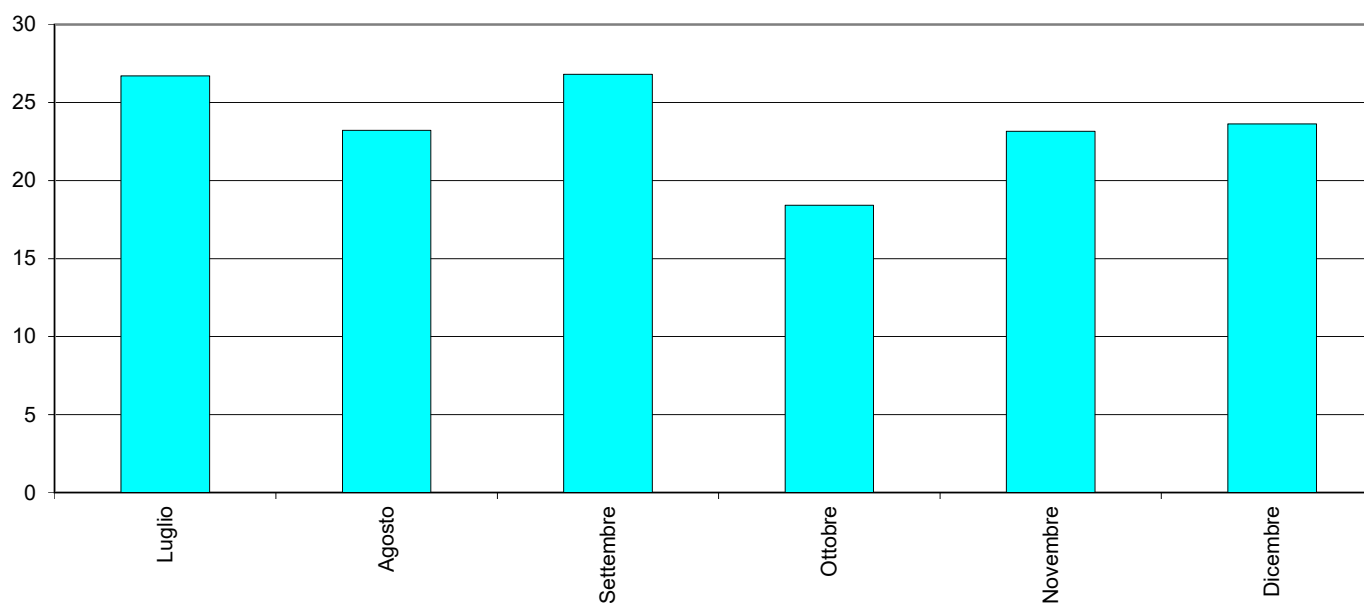


* Per un confronto omogeneo viene preso in considerazione il periodo omologo a quello dell'esercizio in esame

DISTRIBUZIONE DEGLI INCIDENTI SECONDO IL MESE DI ACCADIMENTO

(Tasso per 100 mln di veicoli-chilometro)

ESERCIZIO 2019
(Esercizio di 6 mesi: Luglio - Dicembre 2019)



DISTRIBUZIONE DEGLI INCIDENTI SECONDO L'ORA DI ACCADIMENTO

(Tasso per 1 mln di veicoli-chilometro)

ESERCIZIO 2019
(Esercizio di 6 mesi: Luglio - Dicembre 2019)

